


REPUBLICA DE COLOMBIA AERONAUTICA CIVIL Unidad Administrativa Especial		CIRCULAR INFORMATIVA			
		C.I. No.	REV	FECHA	PAGINA
		101-A-27	Original	26-01-04	Pág. 1 de 8

1411-082

AERONAVES QUE HAN PERTENECIDO A LAS FUERZAS MILITARES, INCAUTADAS, DECOMISADAS Y/O REMATADAS POR EL ESTADO (EXCEDENTES)

1. PROPÓSITO

Esta Circular Informativa (CI) provee una guía relativa a las responsabilidades, a los procedimientos administrativos y a los requisitos técnicos que se recomiendan cumplir para determinar la posibilidad de llevar una aeronave a un estado Aeronavegable de acuerdo a los requerimientos establecidos por Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC.

Esta circular pretende prevenir fundamentalmente a cualquier persona interesada en adquirir una aeronave, mediante remate, compra o alquiler, que haya operado previamente en las fuerzas militares, o que haya sido confiscada o incautada por cualquier institución del estado y de la cual exista incertidumbre respecto a su estado de Aeronavegabilidad y no se tenga certeza respecto a las condiciones de record, inspecciones, servicios, operación y mantenimiento.


Esta CI se constituye como un procedimiento informativo de carácter técnico y/o administrativo generado por la Oficina de Control y Seguridad Aérea; pero no el único aceptable para la UAEAC. En ningún momento este procedimiento exime al solicitante de cumplir con las demás disposiciones vigentes y los requisitos de la Regulación Nacional, solicitados por otras dependencias de la UAEAC.

2. APLICABILIDAD

Aeronaves previamente operadas por las Fuerzas Militares, o que hayan sido incautadas, confiscadas o que se encuentren en proceso de remate o alquiler por cualquiera de las entidades previamente mencionadas.

3. ANTECEDENTES

De acuerdo estipulado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, concerniente a la aprobación de certificados de Aeronavegabilidad para aeronaves que se deseen operar en el territorio nacional, La UAEAC ha visto la necesidad de emitir esta Circular Informativa para llenar los vacíos de información existente, con el objeto de informar al posible operador para que este se encuentre en capacidad de evaluar si es posible o no incorporar, una aeronave que haya sido previamente operada por las fuerzas militares, o que haya sido sujeta a un proceso de confiscación o incautación por una autoridad estatal y que el interesado determine si existe la posibilidad de obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Especial en la categoría correspondiente para dicha aeronave, Como establece el RAC.

	CIRCULAR INFORMATIVA			
	C.I. No.	REV	FECHA	PAGINA
	101-A-27	Original	26-01-04	Pág. 2 de 8

3.1 REGULACIONES RELACIONADAS

RAC, Parte Tercera, numerales 3.4, 3.5.4.2, 3.5.4.3, 3.5.4.4, 3.5.4.10, 3.6.1.1, 3.6.1.2, 3.6.3.7.4.1

RAC., Parte Cuarta, numerales 4.1.8, 4.1.12, Apéndice “A” del Capítulo I, Apéndice “B” del Capítulo I, Capítulo II “Requisitos Generales de Aeronavegabilidad”, sección 4 del Capítulo II , numerales 4.2.4.3, 4.2.4.4, 4.2.4.10, 4.2.4.11, 4.2.4.12,

RAC., Parte Cuarta, numerales 4.4.1.1., 4.4.1.2, 4.4.1.3, 4.4.1.4, 4.4.1.8, 4.4.1.9, 4.4.1.17, 4.4.1.18, 4.4.1.23

Circular Reglamentaria CR-OCSA-001 Revisión Original “Elegibilidad, Calidad e Identificación de Partes Aeronáuticas Para Reemplazo”

OACI, Anexo 8, Parte II, Capítulo III “CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS” y IV, “CONTINUING AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT” (Correspondientes a la edición que será vigente a partir del 2 de Marzo de 2004)

Documento 9760 de OACI, Volumen I, Capítulo 5 “AIRCRAFT REGISTRATION , CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND APPROVALS”

Documento 9760 de OACI, Parte Primera, Capítulo V “AIRCRAFT REGISTRATION, CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND APPROVALS”

4. VIGENCIA

La presente CI no cancela, ni revoca o supersede ninguna circular informativa.

5. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Las definiciones a continuación relacionadas aplican al contenido informativo de esta circular y fueron adicionadas a este documento en concordancia a lo definido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia Parte Primera y Parte Novena.

- **CI.** Circular Informativa


- **DATA SHEET.** Se refiere a la hoja de Datos del Certificado Tipo, documento donde se referencia las especificaciones del producto aeronáutico.

- **CERTIFICADO TIPO.** Es el otorgado por la autoridad aeronáutica del Estado de diseño para un producto aeronáutico, cuando se ha determinado, el cumplimiento de todas las condiciones de aeronavegabilidad y operación, establecidas para tal producto.

- **EXCEDENTES.** una aeronave que haya operado previamente en las fuerzas militares, o que haya sido confiscada o incautada por cualquier institución del estado y de la cual exista un alto grado de incertidumbre respecto a su estado de Aeronavegabilidad y no se tenga certeza respecto a las condiciones de record, inspecciones, servicios, operación y mantenimiento.

- **UAEAC.** Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

6. MATERIA

REPUBLICA DE COLOMBIA AERONAUTICA CIVIL Unidad Administrativa Especial		CIRCULAR INFORMATIVA			
		C.I. No.	REV	FECHA	PAGINA
		101-A-27	Original	26-01-04	Pág. 3 de 8

La mayoría de aeronaves excedentes no están conformes a ningún Certificado Tipo civil existente y algunas nunca se les podrá llevar a conformidad. Adicionalmente no poseen los récord de mantenimiento mandatorios y certificados necesarios. No se garantiza que una aeronave excedente ofrecida para la venta o el alquiler, pueda ser certificada como aeronave civil.

6.1. ¿ES SEGURA?

Es difícil y quizás imposible, valorar el estado de Aeronavegabilidad para una aeronave que muy posiblemente ha sobrellevado varias modificaciones no controladas, reemplazo de partes no certificadas, maniobras operacionales que han podido exceder límites estructurales, aterrizajes u operaciones con cargas extremas o esfuerzos máximos en alguno de sus componentes. Es actualmente Imposible conocer en realidad el estado y los excesos en las características de vuelo que ha soportado una aeronave sometida a este tipo de operación y mantenimiento.

6.2 ¿PUEDE USTED SOPORTARLO?

El proyecto de esa adquisición requiere un estimado bien cuidadoso de los costos, tiempo y documentación que pueda ser requerida antes de que esta aeronave pueda ser certificada y declarada Aeronavegable. El proceso puede tomar meses, posiblemente años y el costo final fácilmente puede exceder en mucho el precio de compra de una aeronave civil usada comparable a la adquisición pretendida, pero que pueda ser verificada que ha sido operada, mantenida y controlada dentro de las reglamentaciones civiles aeronáuticas mundiales.

En consideración al anterior planteamiento, se sugiere que antes de tomar alguna decisión al respecto, consulte los RAC, las Circulares Reglamentarias y se asesore con las oficinas respectivas de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC).


6.3 ¿PUEDE USTED VOLARLO?

Otro planeamiento digno de consideración es si se tiene o ha tenido un apropiado entrenamiento, chequeos, y si esta licenciado por la UAEAC?. Debe serlo con objeto de poder volar la aeronave, para prevenir una posible violación de Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).

6.3.1 Son Un Buen Negocio?

A todo el mundo le gustan los Buenos tratos, máxime cuando se refiere a aeronaves de segunda. Una oferta en pesos Colombianos o dólares a la vista, puede parecer ser una excelente Opción.-. ¡ Cuidado! — Puede estar adquiriendo un Problema.

Las Fuerzas Militares en su actividad diaria deben hacer uso extensivo y a máximas potencias limites de operación a su helicópteros y aeronaves, en mucho tipo de acciones, ligeras, de

REPUBLICA DE COLOMBIA AERONAUTICA CIVIL Unidad Administrativa Especial		CIRCULAR INFORMATIVA			
		C.I. No.	REV	FECHA	PAGINA
		101-A-27	Original	26-01-04	Pág. 4 de 8


emergencia, urgentes, de observación, conflictos armados, comandos de entrenamiento, cargas extremas y operaciones en zonas difíciles y complicadas. Cuando ya no es apta para prestar esos servicios exigidos, de tiempo en tiempo, algunos de esos equipos encuentran su descargo hacia el mercado Civil por medio de las así llamadas “**ventas de excedentes**” al público. En este momento es cuando los posibles compradores deben estar prevenidos y deben ser informados de un hecho importante, que a continuación se explica:

Antes que se pueda obtener el Certificado de Aeronavegabilidad Especial para cualquier aeronave ex-militar, o de procedencia incautada, debe tener en mente las siguientes consideraciones:

- Es el comprador o arrendatario, no la UAEAC, no las fuerzas militares, no las entidades del estado que físicamente vendieron o arrendaron la aeronave, única y exclusivamente el comprador o arrendatario, quien deberá completar la totalidad de la documentación y efectuar pagos tendientes a demostrar que la aeronave esta en conformidad a un modelo civil existente el cual posee un certificado tipo y que demuestre que dicha aeronave se encuentra Aeronavegable, para así obtener el Certificado de Aeronavegabilidad.
- Dependiendo del modelo, estado, registros, historia de la aeronave, documentos y record certificados de su mantenimiento y cumplimiento de directivas e inspecciones especializadas, en su estructuras, motores, accesorios eléctricos y electrónicos etc., del equipo que se adquiera, este proceso podría ser relativamente simple, pero involucra tiempo y costos que han de promediarse.
- Pero en caso contrario, que es lo que más comúnmente ocurre, este puede ser extremadamente complicado, durando meses o hasta años, y extremadamente costoso. El camino a la certificación sin el cumplimiento de los documentos, certificaciones, Inspecciones, revisiones, actualización de horas de vida, cumplimiento de servicios etc., no es fácil de manera alguna, muy posiblemente puede resultar agotador: facturas de pagos, Compras de repuestos, planos de aeronave, registros, bitácoras, consultas al fabricante, pago a especialistas, inspecciones de carácter especializado y muchas veces con resultados que requieren cambios y reparaciones que se salen del imaginario de una buena adquisición.

6.3.2 Dos Clases de Aeronaves Excedentes

Existen dos clases de aeronaves excedentes. Algunas son vendidas o arrendadas para el propósito de vuelo (aunque no estén necesariamente aptas para el vuelo al momento). Tales aeronaves se encuentran usualmente acompañadas por registros de servicio y bitácoras de aeronave las cuales están disponibles al publico. Algunas otras aeronaves son vendidas o rematadas como chatarra y algunos compradores las adquieren con la intención de utilizarlas recuperar sus partes o reducirlas a desperdicio, sin tener en cuenta que la legislación

REPUBLICA DE COLOMBIA AERONAUTICA CIVIL Unidad Administrativa Especial		CIRCULAR INFORMATIVA			
		C.I. No.	REV	FECHA	PAGINA
		101-A-27	Original	26-01-04	Pág. 5 de 8

aeronáutica restringe definitivamente la recuperación de parte alguna que haya sufrido accidentes, esfuerzos, temperaturas, golpes, que hayan sido reparadas con trabajos efectuados en un taller no especializado o no autorizado, sin documentos que avalen su Aeronavegabilidad, registros y certificaciones acompañantes que sean mandatorias. Es importante aclarar que cualquier componente removido de estas aeronaves deberá ser certificado de acuerdo a lo establecido en la Circular Reglamentaria CR-OCSA-001 Revisión Original "Elegibilidad, Calidad e Identificación de Partes Aeronáuticas Para Reemplazo".

6.3.3 Remoción de La Aeronave del Sitio de Entrega

Cuando la transacción comercial ha sido completada, el primer problema se presenta para la remoción de la aeronave del lugar de entrega a la base particular del comprador. Si se trata de partes desensambladas o aeronaves no aptas para el vuelo, estas deberán ser especial y cuidadosamente embaladas a su destino con la documentación que certifique su compra y sean llevadas a los talleres donde se han de Inspeccionar y certificar antes de su reutilización.

Pero si la aeronave puede y requiere ser volada, antes de intentar su vuelo de traslado, esta aeronave debe ser registrada, y usted debe obtener un permiso especial de vuelo.

El comprador o arrendatario deberá realizar todos los trámites pertinentes ante la Oficina de Registro de la UAEAC, a fin de obtener la asignación de matrícula correspondiente.

Una vez dicha aeronave haya sido registrada usted entonces podrá aplicar ante el Grupo Técnico de la Oficina de Control y Seguridad Aérea para un permiso especial de vuelo. Este permiso será emitido únicamente cuando la UAEAC determine que la aeronave puede operar con seguridad para el vuelo propuesto.


En este momento se deben presentar todos los documentos disponibles referentes a la aeronave de tal forma que su identidad y condición segura puedan ser rápidamente establecidas. En todos los casos, un inspector de la UAEAC deberá inspeccionar la aeronave antes de que se autorice el vuelo de traslado.

Debe notarse que el permiso especial de vuelo, únicamente autorizará a volar la aeronave hasta su base principal (o cualquier otro destino según sea apropiado). Una vez trasladado al sitio designado, vuelos subsecuentes no son permitidos bajo esta autorización, debiendo por lo tanto proceder a su fase de Certificación.

6.3.4 Certificación

Una vez que su aeronave, adquirida como *excedente*, ha sido transportada a su aeropuerto local, el proceso de obtener la certificación civil comienza.

- Previo a cumplir cualquier trabajo en su aeronave, usted deberá contactar La unidad regional, mas cercana, de Control Técnico de la UAEAC, quienes lo asistirán en determinar lo que es requerido para certificar su aeronave.
- Un programa de inspección mutuamente acordado puede también ser establecido en este momento. Esto asegurara que todo el trabajo que ha ser realizado se cumplirá en concordancia con los requerimientos regulatorios pertinentes.

REPUBLICA DE COLOMBIA AERONAUTICA CIVIL Unidad Administrativa Especial		CIRCULAR INFORMATIVA			
		C.I. No.	REV	FECHA	PAGINA
		101-A-27	Original	26-01-04	Pág. 6 de 8

El establecimiento, de conformidad con el Diseño Tipo, oficialmente identifica la aeronave para su uso civil. Esto confirma que el diseño básico es uno, el cual ha sido ensayado y aprobado por la Autoridad del Estado de Diseño.

- Es responsabilidad del Propietario/operador, “Demostrar” a la UAEAC que su aeronave esta conforme al diseño tipo aprobado por la Autoridad de Diseño (Certificado Tipo), y que la aeronave esta en una condición aeronavegable.
- El Propietario/operador también es el responsable de obtener los datos técnicos y documentación necesarios para realizar esta demostración. La UAEAC verificara si la aeronave esta conforme al diseño tipo aprobado, y esta en una condición para operación segura.
- El Propietario/operador deberá estar preparado para comparar las partes de su aeronave contra dibujos aprobados para demostrar conformidad o reemplazarlas por partes aeronavegables en caso de que no se pueda demostrar dicha conformidad.


El inspector de la UAEAC puede querer verificar algunos detalles para verificar la conformidad al diseño tipo. Todo esto puede conllevar un proceso largo y dispendioso.

6.3.5 El "Gran Sí"

El "Gran Sí" es cuando se concluye si todas las partes, las cuales pudieron ser reemplazadas, están aprobadas para su uso en aeronaves civiles. Las fuerzas militares muy frecuentemente compran cantidades de partes de aeronaves del oferente, sin el requerimiento de una aprobación de producción civil, estas partes pueden o no ser aprobadas y en ese caso la UAEAC no las aceptaría. Si tales partes han sido instaladas en su aeronave, usted ahora tiene la tarea de demostrar la conformidad de cada parte no aprobada al diseño tipo aprobado. Eso se podría hacer mediante la inspección de las partes a las especificaciones y dibujos aprobados por la Autoridad de Diseño. El ensayo de las partes también puede ser requerido, con los consiguientes costos que esto demande. Esto, sin embargo, no es siempre practicable, debido a que muchas partes pueden no ser inspeccionadas, y en algunos casos a través del ensayo el componente puede quedar inutilizable. En esas instancias, usted tendría tanto que, tener una factura para sustentar que las partes fueron producidas bajo una aprobación, o reemplazar las partes con aquellas aprobadas. La tarea de probar la conformidad al diseño tipo puede ser monumental y costosa.

Es responsabilidad del Propietario/arrendador, asegurarle al inspector designado de la UAEAC que cada parte esta fabricada por un fabricante que posee una aprobación o que la parte esta completamente en conformidad al diseño aprobado por la autoridad de diseño.

Para una aeronave que ha sido modificada por las Fuerzas militares o cualquier otra entidad, es absolutamente mandatorio, que para poder ser utilizada civilmente deba ser regresada a la configuración civil aprobada como certifica el TC original. (Certificado Tipo), los costos y responsabilidad están directamente a cargo del comprador.

REPUBLICA DE COLOMBIA AERONAUTICA CIVIL Unidad Administrativa Especial		CIRCULAR INFORMATIVA			
		C.I. No.	REV	FECHA	PAGINA
		101-A-27	Original	26-01-04	Pág. 7 de 8

En aquellas instancias donde usted requiera modificar la aeronave para una operación de propósito especial (por ejemplo fumigación de cultivos), estas modificaciones deben también ser remitidas a la UAEAC, dando cumplimiento a lo estipulado en el capítulo I de la Parte Cuarta de los RAC o a lo establecido en la Parte Novena, Numeral 9.2.6.4 literal (a). Estas modificaciones usualmente requieren un Certificado Tipo Suplementario, siempre bajo responsabilidad directa y cargos al comprador.

6.3.6 Certificados Tipo Suplementarios

Cualquier persona que altere o modifique aeronaves certificadas, mediante la introducción de cambio mayor en el diseño tipo, deberá realizarlo de acuerdo a un Certificado Tipo Suplementario (STC) o a datos aprobados por la Autoridad de Diseño o sus delegados, que son vendidos específicamente y diseñados para un tipo de aeronave, cuyo costo debe ser considerado antes de iniciar la Modificación. Cambios mayores son aquellos los cuales básicamente afectan el peso y balance, resistencia estructural o características de vuelo, como lo define la Reglamentación Aeronáutica Nacional.


6.3.7 Un Pie en la Cabina

Cuando la identidad de su aeronave haya sido claramente establecida y la inspección demuestre que se encuentra conforme al diseño tipo, aprobado por la UAEAC y sea verificada que se encuentra en condición para operación segura, y que se haya efectuado el proceso de peso y balance, Podría ser emitido un Certificado de Aeronavegabilidad Especial (en categoría que corresponda, Ej. Restringida, Experimental, etc).

Hasta ahora se logra poner pie en la cabina en forma inicial; -pero no para un paseo de diversión. Ahora deberá iniciar la realización de los vuelos de prueba para que su nueva adquisición demuestre que esta en concordancia con los procedimientos aprobados por la UAEAC y el método de Operación desarrollado específicamente para su aeronave, esto puede requerir contactar al fabricante de la aeronave o a la Autoridad de Certificación de la misma para las consideraciones pertinentes. El programa de vuelos de prueba deberá ser coordinado con la UAEAC para aprobación, previo a su cumplimiento. Usted debe reportar su ejecución a la Jefatura del Grupo de Operaciones de la Oficina de Control y Seguridad Aérea, quien puede solicitar vuelos adicionales.

Únicamente hasta que ese documento este en sus manos, usted puede operar la aeronave. (Si su aeronave ha sido modificada para un uso en particular, tal como fumigación de campos, su certificado de Aeronavegabilidad Especial será restringido a esa utilización).

El proceso para obtención de certificación civil para una aeronave adquirida como excedente puede ser largo y tortuoso, pero esta basado en la premisa simple de que una aeronave de la cual no se conoce que halla sido diseñada y construida o mantenida de acuerdo a los Estándares de Aeronavegabilidad Civil, o que muy posiblemente no este en una condición certificada y apta para vuelo, podría poner en peligro el espacio aéreo o presentar un peligro para el público en general.

REPUBLICA DE COLOMBIA AERONAUTICA CIVIL Unidad Administrativa Especial		CIRCULAR INFORMATIVA			
		C.I. No.	REV	FECHA	PAGINA
		101-A-27	Original	26-01-04	Pág. 8 de 8

Con lo anterior en mente y ante la premisa de que es responsabilidad de la UAEAC prevenir tales riesgos, además de que la Oficina no tiene suficiente componente de fuerza laboral para investigar y establecer las credenciales de otras aeronaves diferentes a los modelos de tipo de producción estándar. Es este el motivo que origina una explicación, lo mas clara posible de las implicaciones de la adquisición de este tipo de aeronaves y pone en consideración que es su parte del trato demostrar la Aeronavegabilidad para que pueda volarla.

6.4 FORMAS NECESARIAS

Todas aquellas formas requeridas en la reglamentación Colombiana y que sean requeridas por la Oficina de Control y Seguridad Aérea.

7. CONTACTO PARA MAYOR INFORMACIÓN

Para Cualquier consulta técnica adicional con respecto a esta Circular Informativa, dirigirse al Grupo Técnico de la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la U.A.E.A.C. Fax (57-1) 4147079 o al correo electrónico ecadena@aerocivil.gov.co.

CAP. CARLOS ORTEGA BONILLA.	CAP. RODRIGO LEON GARCIA
JEFE OFICINA CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA	DIVISIÓN NORMAS DE VUELO
Preparado por:	
INSP. E. CADENA / ING. D.F. MUÑOZ / J. PARRA	
Revisado por:	
ING. L. A. RAMOS Jefe de Grupo Técnico	