



MEMORANDO

5000.091-2020032114
Bogotá, D.C., 30 de octubre de 2020

PARA: PROVEEDORES DE SERVICIOS A LA AVIACIÓN

DE: SECRETARIO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL.

Asunto: APROBACIÓN EXENCIÓN “ACTUALIZACION TCAS VERSION 7.1”

En el marco del procedimiento establecido en la circular interna “**Guía de Orientación para el Análisis y Gestión de los Riesgos Operacionales en la industria aérea en el contexto del COVID-19**”, y una vez realizado el análisis de la exención presentada por parte de varias empresas del sector, la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil decide:

Extender hasta el 31 de marzo de 2021 el requerimiento de actualización del TCAS versión 7.1, contemplado en los siguientes Reglamentos:

*Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC,
Resolución Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil No. 03044 de fecha 30 de septiembre de 2019*

“4.2.2.11. AVIONES QUE DEBEN ESTAR EQUIPADOS CON UN SISTEMA ANTICOLISIÓN DE A BORDO (ACAS II)

- (a) *Todos los aviones con motor de turbina cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 15.000 kg o que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad después del 1° de enero de 2007, deben estar equipados con un sistema anticolisión de a bordo (ACAS II).*
- (b) *Toda persona que opere una aeronave equipada con un SISTEMA DE ALERTA DE TRAFICO Y ADVERTENCIA DE COLISION operable, deberá mantenerlo encendido y operando.*
- (c) *Los ACAS II, vigilarán la velocidad vertical de su propio avión para verificar el cumplimiento de la dirección del aviso de resolución (RA). Si se detecta incumplimiento, el ACAS dejará de suponer cumplimiento y en lugar de ello, supondrá la velocidad vertical observada. Nota 1.- De este modo se supera el mantener una dirección de RA que funcionaría sólo si se sigue. Hay más probabilidad de que el supuesto de velocidad vertical revisada, permita que la lógica seleccione la dirección opuesta cuando concuerda con la velocidad vertical de la aeronave que no cumple. Nota 2.- El sistema de alerta de tránsito y anticolisión (TCAS), versión 7.1, cumple con este requisito.*



- (d) Después del 1° de noviembre de 2020, todas las unidades ACAS II cumplirán los requisitos establecidos en el párrafo (c) del presente numeral”

“4.5.6.36. SISTEMA DE ALERTA DE TRAFICO Y ADVERTENCIA DE COLISION (ACAS II)

- (a) *Todos los aviones con motor de turbina con un peso (masa) certificado de despegue superior a 5.700 kg o que estén autorizados a transportar más de diecinueve (19) pasajeros deben estar equipados con un sistema anticollision de a bordo (ACAS II/TCAS II), y un transpondedor modo "S" apropiado.*
- (b) *Los ACAS II, vigilarán la velocidad vertical de su propio avión para verificar el cumplimiento de la dirección del aviso de resolución (RA). Si se detecta incumplimiento, el ACAS dejará de suponer cumplimiento y en lugar de ello, supondrá la velocidad vertical observada.*

Nota 1.- De este modo se supera el mantener una dirección de RA que funcionaría sólo si se sigue. Hay más probabilidad de que el supuesto de velocidad vertical revisada, permita que la lógica seleccione la dirección opuesta cuando concuerda con la velocidad vertical de la aeronave que no cumple.

Nota 2.- El sistema de alerta de tránsito y anticollision (TCAS), versión 7.1, cumple con este requisito.

- (c) Después del 1° de noviembre de 2020, todas las unidades ACAS II cumplirán los requisitos establecidos en el párrafo (b) del presente numeral.”

“4.6.3.13. SISTEMA DE ALERTA DE TRAFICO Y ADVERTENCIA DE COLISIÓN (ACAS II)

- (a) *Todos los aviones con motor de turbina con un peso (masa) certificado de despegue superior a 5.700 kg o que estén autorizados a transportar más de diecinueve (19) pasajeros deben estar equipados con un sistema anticollision de a bordo (ACAS II/TCAS II), y un transpondedor modo "S" apropiado.*
- (b) *Los ACAS II, vigilarán la velocidad vertical de su propio avión para verificar el cumplimiento de la dirección del aviso de resolución (RA). Si se detecta incumplimiento, el ACAS dejará de suponer cumplimiento y en lugar de ello, supondrá la velocidad vertical observada.*

Nota 1.- De este modo se supera el mantener una dirección de RA que funcionaría sólo si se sigue. Hay más probabilidad de que el supuesto de velocidad vertical revisada permita que la lógica seleccione la dirección opuesta cuando concuerda con la velocidad vertical de la aeronave que no cumple.

Nota 2.- El sistema de alerta de tránsito y anticollision (TCAS), versión 7.1, cumple con este requisito.

- (c) Después del 1° de noviembre de 2020, todas las unidades ACAS II cumplirán los requisitos establecidos en el párrafo (b) del presente numeral.”

Esta extensión se emite teniendo en cuenta que por parte de los proveedores de los suplementos a los certificado tipo (STC), de las partes y de los componentes LRU, debido a la pandemia por la COVID-19 se vieron sensiblemente afectados en sus actividades productivas y que por parte de los operadores se generaron dificultades adicionales que impactaron la adquisición de los elementos previamente mencionados y que estaban disponible en el mercado al inicio de la pandemia; motivos por los cuales los procesos actualización de la versión 7.1 de los sistemas TCAS no se realizó dentro del plazo establecido.



APLICACIÓN DE ESTA EXENCIÓN

La presente exención rige a partir de su publicación. No obstante, para que las aeronaves afectadas puedan continuar operando, las empresas deberán informar por escrito a más tardar el 17 de noviembre de 2020, a los respectivos PMI/POI, que aplicarán lo contenido en el presente documento adjuntando la siguiente información. De otra manera las aeronaves que no cumplan con lo dispuesto en el RAC deberán ser retiradas de la operación.

DOCUMENTOS DE SOPORTE A LA SOLICITUD

1. El nombre registrado de la organización (Razón Social) o del propietario.
2. Marca, modelo, S/N y matricula de las aeronaves sujetas a la extensión.
3. Indique el requisito RAC sobre el cual se solicita la exención
4. Indique si se trata de circunstancias imprevisibles, necesidades operacionales urgentes o ambas
5. Sustentación de SMS con la respectiva gestión de cambio, análisis de riesgos y medidas de mitigación.
6. Indicación de la aplicación de medidas de mitigación, en caso necesario, para garantizar la seguridad, y el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables.
7. Una proyección de la actualización del sistema (ACAS II/TCAS II) en la flota de aeronaves.

Es importante destacar que este documento no exime el cumplimiento de los demás requisitos operacionales sobre el sistema TCAS tales como ejecución del programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad, las condiciones de despacho MEL y los requisitos operacionales que deben ser seguidos estrictamente por las tripulaciones, entre otros.

Cordialmente,

LUIS ALBERTO VALENCIA VALENCIA

Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil
Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil

Proyectó: Efraín Gómez Fuentes - Inspector de Seguridad Operacional
Revisó: Francisco Ospina R. - Director de Estándares de Vuelo
Oscar Javier Ángel Joven – Inspector de Seguridad Operacional
Nelson Fernando Becerra Vasquez - Coordinador Grupo Inspección de Aeronavegabilidad

Ruta electrónica: [\\bog7\ADI\Externo\2020032114\D.5000.SSOAC/D.5100.DIR.ESTANDAR.ESVUELO/ARCHIVO-2020/091.MEMORANDOS/ACTUALIZACION TCAS VERSION7.1.](#)

CONTESTAR A ESTA DIRECCION: Av. El Dorado N° 103-15, Primer piso, Bogotá D.C. Colombia