

República de Colombia

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

RESOLUCIÓN NÚMERO

( # 0 7 0 6 2

09 DIC 2009

“Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

**EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

En uso de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 1782, 1800 y 1801 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2°, 5°, Numerales 3, 4, 8 y 10, y 9°, Numeral 4 del Decreto 260 de 2004 y;

**CONSIDERANDO:**

- Que mediante Ley 12 de 1.947, la República de Colombia aprobó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito el 7 de diciembre de 1994 en la ciudad de Chicago USA y como tal, debe dar cumplimiento a dicho Convenio y a las normas contenidas en sus anexos técnicos.
- Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 37 del referido Convenio, los Estados Parte se comprometen a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus normas internas, para lo cual, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adopta normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos técnicos de dicho Convenio.
- Que es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil armonizar los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos (RAC) con las disposiciones que al efecto promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional, tal y como se dispone en el artículo 5° del Decreto 260 de 2004 y, garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional junto con sus Anexos.
- Que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) mediante Enmiendas 166, 167, 168 y 169 al Anexo 1 - Personal aeronáutico - modificó los estándares aplicables a la instrucción de tripulantes, experiencia de pilotos (avión y helicópteros), instrucción recurrente del personal aeronáutico, condiciones para ejercer las licencias de los técnicos de aeronaves (avión - helicóptero), acciones que ameritan una revisión y actualización en la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
- Que en el mismo sentido, las referidas Enmiendas 166, 167, 168 y 169 modificaron el Anexo 1 al Convenio en lo relacionado con el término de validez de las certificaciones médicas y otras normas aplicables a la referida certificación, lo cual hace necesario modificar las normas aeronáuticas colombianas para conservar la uniformidad exigible conforme al artículo 37 del citado Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Que existe personal de vuelo de nacionalidad colombiana ejerciendo las funciones y atribuciones de su licencia técnica en países de Asia, Oriente Medio y África donde se les exige certificación médica de su país de origen pero dada la lejanía de la región geográfica donde se encuentran, algunos requieren aplazamiento de su evaluación médica en forma extraordinaria.

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**

**( # 0 7 0 6 2**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

- Que en mérito de lo expuesto;

**RESUELVE:**

**Artículo Primero.** Modificar los siguientes numerales de Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), los cuales quedarán en los siguientes términos:

**"2.1.5. APTITUD PSICOFISICA**

El solicitante de la licencia poseerá, cuando corresponda, una evaluación de la aptitud psicofísica expedida de conformidad con las disposiciones pertinentes de ésta parte. El período de vigencia de la certificación de aptitud psicofísica regirá a partir de la fecha en la cual se ha hecho la evaluación y se ajustará a intervalos que no excedan de:

- 12 meses para alumno piloto (avión, helicóptero);
- 24 meses para la licencia de piloto privado (avión, helicóptero, dirigible);
- 12 meses para la licencia de piloto comercial (avión, helicóptero, dirigible);
- 12 meses para la licencia de piloto comercial con habilitación tipo (avión, helicóptero);
- 12 meses para la licencia de piloto de transporte de línea aérea (avión, helicóptero);
- 36 meses para la licencia de piloto de planeador;
- 36 meses para la licencia de piloto de globo libre;
- 12 meses para la licencia de ingeniero de vuelo (avión o helicóptero);
- 12 meses para la licencia de navegante;
- 24 meses para la licencia de auxiliar de servicios a bordo;
- 36 meses para la licencia de controlador de tránsito aéreo;
- 48 meses para cualquier otro personal que requiera evaluación de la aptitud psicofísica.

Cuando el titular de una licencia de piloto privado (avión, helicóptero, dirigible), piloto comercial, piloto comercial con habilitación tipo, piloto de transporte de línea aérea (avión, helicóptero, dirigible), piloto de globo, piloto planeador o ingeniero de vuelo lleguen a la edad de cuarenta (40) años, la vigencia de su certificación de aptitud psicofísica se reducirá a la mitad. Para impartir entrenamiento en dispositivo de instrucción, en cualquiera de sus niveles, no se requiere certificado médico.

**2.1.5.2.** La nueva valoración médica ordenada al titular de una licencia técnica que esté ejerciendo las atribuciones de su licencia en una región colombiana desprovista de médicos examinadores, puede aplazarse a discreción del Grupo de Certificación y Educación Aeromédica con tal que el aplazamiento sólo se conceda a título de excepción y no exceda de:

- a. Un solo período de seis (6) meses, si se trata de un miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave dedicada a operaciones no comerciales;

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**

**(#07062)**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

- b. Dos periodos consecutivos de tres (3) meses cada uno, si se trata de un miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave dedicada a operaciones comerciales, a condición de que, en cada caso, obtenga un informe médico favorable después de haber sido evaluado por un médico examinador de la región de que se trate, o en caso de que no se cuente con dicho médico examinador, por un médico legalmente autorizado para ejercer la profesión en la zona de que se trate. El informe de esa evaluación médica se enviará al Grupo de Certificación y Educación Aeroméctica;
- c. Si se trata de un piloto privado, un solo período que no exceda de doce (12) meses cuando la evaluación médica la efectúe un médico examinador de la región en que se halle temporalmente el solicitante. El informe de la evaluación médica se enviará al Grupo de Certificación y Educación Aeroméctica.
- d. Un solo período de tres (3) meses, si se trata de un controlador de tránsito u otro personal que requiera evaluación de la aptitud psicofísica y del cual no existe ningún antecedente médico registrado.

**2.1.5.7.** Todos los informes y evaluaciones practicados por los médicos examinadores, serán entregados al Grupo de Certificación y Educación Aeroméctica para ser revisados por los médicos evaluadores de la UAEAC; los casos de especial interés médico aeronáutico serán evaluados por una junta médica convocada por la jefatura de dicho Grupo para definir su aptitud psicofísica.

**2.1.5.9. Disminución de la aptitud psicofísica**

Los titulares de las licencias previstas en esta Parte, dejarán de ejercer las atribuciones que éstas y las habilitaciones conexas les confieren, en cuanto tenga conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que pudiera impedirles ejercer en condiciones de seguridad y debidamente dichas atribuciones.

**2.1.5.9.1.** Los titulares de licencias deben informar al Grupo de Certificación y Educación Aeroméctica de la UAEAC, inmediatamente tengan conocimiento, de todo embarazo confirmado o de cualquier otra disminución de su aptitud psicofísica de más de veinte (20) días de duración o que exija tratamiento continuado con medicamentos recetados o que haya requerido tratamiento en hospital.

**2.1.5.9.2.** El titular de una licencia no podrá ejercer sus atribuciones ni las habilitaciones conexas a las mismas, durante todo período en que, por una causa cualquiera, su aptitud psicofísica haya disminuido en grado tal que, en semejantes condiciones, no se le hubiese expedido o renovado la evaluación médica.

**2.1.5.9.3.** El periodo de validez de un certificado de aptitud psicofísica podrá reducirse cuando sea clínicamente indicado.

**2.1.16.4.** Los certificados de estudios o de experiencia que sean exigidos para cualquiera de las licencias de que trata esta Parte, deben ser expedidos por Centros de Instrucción Aeronáutica (nacionales o extranjeros) debidamente autorizados conforme a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, o por una autoridad aeronáutica de un Estado Parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en la ciudad de Chicago (USA) en 1944. Igualmente, para la expedición de la licencia IEA de que trata el numeral 2.4.4., serán válidos los títulos otorgados por una institución de educación superior debidamente autorizada, conforme se establece en el artículo 5º de la Ley 51 del 10 de octubre de 1986.

República de Colombia

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**

( )

#07062

09 DIC 2009

Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

2.2.1.1.3.1. Toda instrucción en Simulador de vuelo deberá efectuarse de acuerdo con las Directivas de entrenamiento aprobado por la UAEAC al centro de instrucción aeronáutica, o al Programa de entrenamiento aprobado por la UAEAC al explotador de servicios aéreos comerciales.

Cuando el entrenamiento en simulador o entrenador de vuelo sea efectuado en una organización explotadora de simuladores o entrenadores de vuelo, ajena al Centro de instrucción o explotador de servicios aéreos comerciales por cuya cuenta se entrene el tripulante, dicho centro de instrucción o explotador de aeronaves deben impartir instrucciones precisas a la organización explotadora de simuladores respecto al entrenamiento, ejercicios, maniobras y prácticas que deba efectuar el alumno.

Al finalizar el entrenamiento la organización explotadora de simuladores o entrenadores de vuelo efectuará la correspondiente evaluación del alumno, resultados que se certificarán por triplicado, una copia de las cuales reposará en la organización explotadora de simuladores o entrenadores de vuelo, la siguiente se entregará al Centro de instrucción o explotador de servicios aéreos comerciales y la última se entregará al alumno evaluado.

**2.2.2.4. Requisitos**

El aspirante a una licencia de Alumno Piloto deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a. Acreditar que está matriculado en un Centro de Instrucción Aeronáutica debidamente aprobado por la UAEAC.
- b. Tener diecisiete (17) años de edad como mínimo. En caso de no haber cumplido la mayoría de edad dieciocho (18 años) deberá tener autorización de sus padres o representantes legales.
- c. Presentar cédula de ciudadanía, tarjeta de identidad o registro civil.
- d. Hablar y escribir sin impedimento alguno el idioma español.
- e. Presentar Diploma de bachiller y Acta de grado o la constancia de que tales documentos se encuentran en trámite de expedición. Los profesionales universitarios cumplirán con éste requisito presentando el Diploma y Acta de grado en su correspondiente especialidad.
- f. Presentar Certificación de aptitud psicofísica, documento que será exigido por el Centro de Instrucción Aeronáutica conforme a lo previsto en el literal e) del numeral 2.15.6.

**2.2.3.3. Experiencia**

El aspirante debe ser titular de la licencia de alumno de pilotaje y habrá realizado, bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado, como mínimo cincuenta (50) horas de vuelo en avión, distribuidas así:

- a. Pre-solo en la intensidad o cantidad de horas que determine el Centro de instrucción respectivo.
- b. Diez (10) horas de doble comando en la instrucción de maniobras normales conforme a las directivas de vuelo aprobadas por la UAEAC.
- c. Cinco (5) horas de vuelo solo en la práctica de las maniobras normales conforme a las directivas de vuelo aprobadas por la UAEAC.
- d. Quince (15) horas de doble comando en instrucción de vuelo de crucero, en el que se incluya como mínimo una distancia de 270 Km. (150 MN), durante el cual, habrá efectuado como mínimo dos aterrizajes completos en aeródromos diferentes.

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**

**( # 0 7 0 6 2 )**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

- e. Diez (10) horas de vuelo en crucero solo, incluyendo por lo menos un vuelo de un mínimo de 270 Km. (150 MN), durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes.

Además de lo anterior, deberán efectuarse diez (10) horas de entrenamiento de vuelo por instrumentos en dispositivo de instrucción o simulador de vuelo, a manera de familiarización y sin que ello faculte al alumno para ejecutar operaciones bajo reglas de vuelo IFR.

La UAEAC podrá aceptar, como parte del entrenamiento de doble comando previsto en el literal b) anterior, un máximo de cuatro (4) horas de vuelo efectuado en la categoría de planeadores. En todo caso, dicho entrenamiento debe estar previamente aprobado por la UAEAC en el respectivo programa de entrenamiento del Centro de instrucción.

**2.2.3.7.2.2. Experiencia**

El solicitante cumplirá con los siguientes requisitos:

- a. Ser titular de la licencia de piloto privado avión (PPA);
- b. Haber realizado cuarenta (40) horas de vuelo por instrumentos en aviones, o en dispositivo de instrucción para avión y de estas, un máximo de diez (10) horas de entrenamiento en dispositivo de instrucción podrán anotarse como tiempo de vuelo por instrumentos. Las horas de entrenamiento en dispositivo de instrucción se efectuarán bajo la supervisión de un instructor autorizado.
- c. El entrenamiento de vuelo por instrumentos en avión y/o dispositivo de instrucción incluirá al menos las directivas establecidas en el literal (g) del numeral 2.16.1.1.1.1.; de las treinta (30) horas indicadas en dicho literal, un máximo de diez (10) horas serán computables como parte del entrenamiento de vuelo por instrumentos, en concordancia con lo previsto en el párrafo anterior.
- d. Haber ejecutado una (1) hora de chequeo final en vuelo IFR con instructor calificado.

**2.2.5.3. Experiencia**

El aspirante habrá realizado como mínimo doscientas (200) horas de vuelo, distribuidas así:

- a. Quince (15) horas de vuelo pre-solo.
- b. Treinta (30) horas de doble comando en la instrucción de maniobras normales, de acuerdo con las directivas de vuelo aprobadas por la UAEAC.
- c. Treinta y cinco (35) horas de vuelo solo en práctica de maniobras, incluyendo treinta (30) minutos del primer vuelo solo.
- d. Cuarenta (40) horas de crucero en doble comando en instrucción de vuelos en ruta, que incluyan, como mínimo, un crucero con un trayecto de 540 Km. (300 NM) y dos aterrizajes en lugares distintos al aeropuerto de origen.
- e. Cuarenta (40) horas de vuelo por instrumentos en aviones, de las cuales cinco (5) serán nocturnas locales incluyendo cinco (5) de decolajes y aterrizajes; de estas cuarenta (40) horas, un máximo de diez (10) horas de entrenamiento en dispositivo de instrucción, podrán anotarse como tiempo de vuelo por instrumentos. Las horas en dispositivo de instrucción se efectuarán bajo la orientación de un instructor autorizado.

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**

**(# 0 7 0 6 2)**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

- f. Cuarenta (40) horas de vuelo en crucero solo, en prácticas de maniobras normales en las que se incluyan aterrizajes en aeropuertos diferentes.

Además de lo anterior deberá realizar veinte (20) horas en dispositivo de instrucción ó entrenador de vuelo por instrumentos.

La UAEAC podrá aceptar, como parte del entrenamiento de doble comando previsto en el literal b) anterior, un máximo de diez (10) horas de vuelo efectuado en la categoría de planeadores. En todo caso, dicho entrenamiento debe estar previamente aprobado por la UAEAC en el respectivo Programa de entrenamiento del Centro de instrucción.

**2.3.2.7. Aptitud Psicofísica**

El solicitante poseerá un certificado médico de segunda (2ª) clase, vigente.

**2.3.3.7. Aptitud Psicofísica**

El solicitante poseerá un certificado médico de segunda (2ª) clase, vigente.

**2.3.4.5. Aptitud Psicofísica**

El solicitante poseerá un certificado médico de segunda (2ª) Clase vigente.

**2.3.6. AUXILIAR DE SERVICIOS A BORDO – ASA (Tripulante de Cabina de Pasajeros)**

Requisitos para expedir la licencia.

**2.3.6.1. Conocimientos**

El solicitante habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de Auxiliar Servicios a Bordo confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

**a. Derecho Aéreo**

Las disposiciones y reglamentos pertinentes al titular de la licencia de Auxiliar Servicios a Bordo, a la operación de aeronaves de servicio aéreo comercial y al transporte aéreo de pasajeros y equipajes, incluyendo los derechos y deberes del usuario y del transportador respecto de pasajeros normales, con limitaciones o enfermedades y bajo condiciones jurídicas especiales; reglamento del aire; disposiciones sanitarias, aduaneras y de inmigración, relativas a la entrada y salida de pasajeros y tripulantes conforme a los requerimientos de la operación, disposiciones pertinentes sobre seguridad de la aviación; responsabilidad y autoridad del piloto al mando.

**b. Conocimientos Aeronáuticos Generales**

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**  
**# 07062)**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

Terminología aeronáutica, alfabeto fonético, códigos y abreviaturas aeronáuticas, la hora universal; nociones de aerodinámica, teoría de vuelo y operaciones de las aeronaves; descripción general de la aeronave, sus componentes, instrumentos y sistemas principales; presurización; peso y balance; nociones de navegación, meteorología, comunicaciones y tránsito aéreo; nociones sobre aeropuertos, sus instalaciones y servicios básicos; servicios aeronáuticos de extinción de incendios y de búsqueda y salvamento; señales de socorro y urgencia.

**c. Obligaciones y Responsabilidades**

Funciones y responsabilidades de los auxiliares de servicios a bordo, tanto las propias como las de los otros tripulantes de cabina de pasajeros y las de los miembros de la tripulación de vuelo; antes, durante el vuelo en todas sus fases y después del mismo, bajo condiciones normales, anormales y de emergencia. Requerimientos generales de las especificaciones de operación y del manual de operaciones de las empresas de transporte aéreo comercial de pasajeros, en sus secciones concernientes al auxiliar de servicios a bordo.

**d. Procedimientos Operacionales**

1. Técnicas de la comunicación oral y escrita.
2. Los procedimientos preventivos apropiados, precauciones de seguridad, proximidad a las hélices y turborreactores, áreas de seguridad, lanzamiento de combustible en vuelo.
3. Precauciones durante el abastecimiento de combustible, con o sin pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando.
4. Seguridad aérea, prevención e investigación de accidentes de aviación.
5. Los procedimientos operacionales para el transporte de pasajeros y equipajes.
6. Transporte de mercancías peligrosas, conceptos generales, sus posibles riesgos, identificación de etiquetas, mercancías prohibidas, excepciones, procedimientos de emergencia con mercancías peligrosas.
7. Requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de los aviones, incluyendo la operación de los sistemas de altavoz y de intercomunicación abordo.
8. Procedimientos y disposiciones pertinentes a la localización y uso de equipos de emergencia, supervivencia y primeros auxilios, incluyendo deslizadores, botes y chalecos salvavidas, extintores de incendio, sistemas de suministro de oxígeno, botiquines y demás equipos de a bordo para emergencias.

**e. Higiene y Primeros Auxilios**

1. Enfermedades contagiosas y sujetas a cuarentena, enfermedades endémicas y pandémicas, procedimientos requeridos para el embarque, transporte y desembarque pasajeros enfermos, cuando sea aplicable.
2. Procedimientos de desinfección y desinsectación de aeronaves.
3. Primeros auxilios, incidentes médicos en vuelo, procedimientos de emergencia, procedimientos con pasajeros que presenten alguna enfermedad o lesión.
4. Respiración artificial, efecto de drogas, contaminación o envenenamiento de alimentos.
5. Fisiología de vuelo, hipoxia, duración del sentido a altitud en que el suministro de oxígeno es escaso, expansión y formación de burbujas de gas, fenómenos físicos e incidentes de descompresión, uso de oxígeno y de las máscaras de oxígeno.

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**    **09 DIC 2009**  
**#07062)**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

- f. **Procedimientos de emergencia**
1. Procedimientos generales de emergencia y principios básicos; extinción de incendios y uso de equipos de extinción, procedimientos para suprimir humo, sistemas de iluminación de emergencia, pérdida de presión (lenta/rápida).
  2. Preparativos para el aterrizaje y amarizaje forzoso o de emergencia, procedimientos de evacuación de emergencia en tierra o agua.
  3. Interferencia ilícita y amenaza de bomba a bordo.
- g. **Salvamento**
1. Salvamento en tierra, en aterrizajes de emergencia; actuaciones correctas del Auxiliar de Servicios a Bordo en lo relativo a evacuación, uso del equipo de emergencia.
  2. Supervivencia en tierra bajo diferentes posibles condiciones (selva, montaña, desierto, etc.) y uso del equipo de supervivencia.
  3. Salvamento en agua, durante o en amarizajes de emergencia; la forma correcta de colocar y usar el chaleco y la manera de instruir sobre este aspecto; operación de los botes salvavidas y los deberes de cada tripulante dentro de estos.
  4. Supervivencia en agua y uso del equipo de supervivencia.
  5. Coordinaciones para que no interfiera en las labores asignadas al resto de tripulantes.
  6. Coordinación con los servicios de búsqueda y salvamento.
- h. **Factores Humanos en la Aviación**
1. Factores humanos en aviación; actuación y limitaciones humanas correspondientes al Auxiliar de Servicios a Bordo; relaciones humanas, trato y manejo a los pasajeros en situaciones críticas, anormales o de emergencia, psicología de aviación; prevención del estado de pánico de los pasajeros.
  2. Gestión de recursos de la tripulación en general y aplicables al auxiliar de servicios a bordo.
- i. **Geografía**
- Conocimientos básicos sobre geografía y lugares turísticos a nivel nacional e internacional.
- j. **Idioma**
- El aspirante deberá hablar el idioma español, y tener conocimientos de inglés técnico apropiados a las atribuciones de su licencia.

**2.3.6.2. Instrucción Práctica**

El solicitante habrá recibido instrucción práctica en la ejecución por separado de las diferentes actividades o servicios normales propios del Auxiliar de Servicios a Bordo, así como en anuncios a los pasajeros, primeros auxilios, extinción de incendios, interferencia ilícita, emergencias y evacuación en tierra y agua (ditching), y supervivencia utilizando al efecto los equipos y dispositivos de a bordo pertinentes.

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**

**# 0 7 0 6 2 )**

**0 9 D I C 2 0 0 9**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

**2.3.6.3. Experiencia**

Sin perjuicio de la instrucción práctica de que trata el numeral anterior, cada solicitante habrá realizado individualmente, bajo supervisión de un Auxiliar de Servicios a Bordo licenciado, un mínimo cinco (5) horas de actividad simulada como Auxiliar de Servicios a Bordo, orientada a la operación de vuelo, incluyendo actividades y procedimientos normales propios de la operación y procedimientos anormales o de emergencia y evacuación de los descritos, empleando el equipo respectivo y al menos veinte (20) horas actuando como pasajero (observador) en el desarrollo de las mismas. Estas prácticas se ejecutarán en una maqueta que por sus dimensiones, equipamiento y espacios simule un avión o un segmento de él, con capacidad para más de 20 pasajeros, según lo previsto en el Apéndice A de éste Capítulo, o en su defecto, en un avión real en tierra.

**2.3.6.4. Habilitaciones**

La licencia básica de Auxiliar de Servicios a Bordo (ASA) se expedirá inicialmente sin habilitaciones. No obstante, para poder ejercer sus atribuciones a bordo de aeronaves de servicios aéreos comerciales que lo requieran, será necesario habilitarla la misma por tipo de aeronave. Para el efecto, el solicitante deberá recibir curso de tierra de cada equipo por habilitar y del Manual General de Operaciones del operador respectivo, cumpliendo con su Programa de Entrenamiento aprobado, el cual deberá contener como mínimo los requisitos exigidos para dicho programa en el numeral 2.17.2.4.

Bajo ninguna circunstancia, un Auxiliar de Servicios Abordo podrá tener vigentes en su licencia y ejercer los privilegios de más de cuatro (4) tipos de aeronaves de manera simultánea o concurrente.

**2.3.6.4.1. Experiencia para habilitaciones**

Para cada habilitación el solicitante habrá realizado un mínimo de diez (10) horas de vuelo como Auxiliar de Servicios a Bordo (Observador) en el avión respectivo, supervisado por un auxiliar licenciado.

**2.3.6.5. Aptitud Psicofísica**

El solicitante poseerá un certificado médico de tercera (3ª) clase vigente.

**2.3.6.6. Reanudación de Funciones**

Cuando el titular de una licencia de Auxiliar de Servicios a Bordo haya dejado de ejercer funciones por un período igual o mayor a un (1) año, deberá presentar repaso de curso de tierra, cinco (5) horas de vuelo como observador y prácticas de emergencia y evacuación en tierra y agua.

**2.3.6.7. Atribuciones**

La Licencia de básica inicial de Auxiliar de Servicios a Bordo, sin habilitaciones, faculta a su titular para desempeñarse como auxiliar observador en los aviones en que haya hecho curso de tierra, o para desempeñarse como Auxiliar de Servicios a Bordo en aeronaves de transporte aéreo no regular o de aviación ejecutiva, con capacidad inferior a 20 pasajeros, para la cuales no sea obligatorio dicho tripulante.

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**  
**(# 0 7 0 6 2)**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

El titular de la licencia de Auxiliar de Servicios a Bordo con habilitaciones, estará facultado para desempeñarse como Auxiliar de Servicios a Bordo en las aeronaves que correspondan a las habilitaciones de su licencia.

**2.3.6.8. Condiciones para poder ejercer las atribuciones de la licencia**

Para mantener vigentes las atribuciones de su licencia, todos los Auxiliares de Servicios a Bordo deberán efectuar anualmente repaso de curso de tierra; de primeros auxilios y prácticas de emergencia y evacuación en tierra. Cuando deban volar sobre grandes extensiones de agua, deberán además efectuar una vez cada dos (2) años como mínimo, curso y prácticas de emergencia y evacuación en agua (ditching) de acuerdo al Programa de entrenamiento aprobado.

**2.4.1.4. Prácticas en mantenimiento**

Los egresados de los centros de instrucción aeronáutica en programas de formación como técnicos deberán desempeñarse como técnico ayudante al servicio de un taller o empresa debidamente autorizados en labores propias del mantenimiento de línea, compatibles con la capacitación recibida, durante un periodo no inferior a dieciocho (18) meses. Esta fase práctica solo podrá iniciarse cuando el aspirante haya cursado satisfactoriamente por lo menos el ochenta por ciento (80%) de sus signaturas y haya recibido entrenamiento práctico orientado al mantenimiento en línea o a los servicios especializados en taller, según el caso, en un centro de instrucción aeronáutica aprobado, durante un semestre, con una intensidad no inferior a 200 horas.

Este personal no requiere licencia para su desempeño, pero deberá contar con una autorización escrita expedida por el Director de Control, de calidad de la empresa o su representante técnico y aceptada por el Inspector Principal de Mantenimiento (PMI) asignado por la UAEAC al taller o empresa aérea respectiva, en la cual deberá indicarse:

- \* El nombre o razón social de establecimiento al cual presta sus servicios;
- \* Nombre e identificación del ayudante aprendiz;
- \* Establecimiento donde recibió su formación teórica; y
- \* Fecha de expedición, vigencia de la autorización y firma autorizada.

Una copia de esta autorización será remitida al Grupo de Licencias Técnicas y Exámenes de la UAEAC. La experiencia adquirida como técnico ayudante constituirá requisito académico previo al momento de solicitar cualquier licencia de técnico en mantenimiento de aeronaves.

**2.4.1.4.1. Requisitos**

El aspirante a una autorización de técnico ayudante deberá presentar al establecimiento donde llevará acabo sus practicas una certificación expedida por el centro de instrucción aeronáutica donde conste que ha cursado y aprobado al menos el ochenta por ciento (80%) del programa correspondiente con la intensidad horaria requerida y autorización escrita de sus padres o representantes legales si es menor de edad.

El entrenamiento práctico o experiencia práctica inicial y el requisito como técnico ayudante de que trata este numeral, podrán cumplirse de forma paralela o concomitante; en éste caso, el entrenamiento práctico y el trabajo de técnico ayudante deben estar claramente diferenciados. La suma de las labores como técnico ayudante en una

República de Colombia

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

RESOLUCIÓN NÚMERO  
**# 07062**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

Organización de mantenimiento y de instrucción práctica en el respectivo Centro, no podrá exceder de diez (10) horas en un mismo día calendario o en un periodo de veinticuatro (24) horas consecutivas.

**2.4.2.2. Condiciones para ejercer las atribuciones de la licencia**

- a. Para mantener vigentes las atribuciones de la licencia y sus habilitaciones, todos los Técnicos de Línea (TLA - TLH) deberán efectuar cada dos (2) años un curso de repaso, conforme al programa de entrenamiento que sea aprobado al efecto.
- b. **Experiencia reciente.** El titular de una licencia de técnico de línea, no podrá ejercer las atribuciones de su licencia a menos que dentro de los 24 meses precedentes:
  1. La UAEAC determine que es competente para desempeñar las atribuciones de su licencia; o
  2. Como mínimo, haya ejercido durante seis (6) meses las atribuciones de su licencia y habilitación;

Para reanudar sus funciones el técnico de línea deberá someterse a un curso de repaso teórico - práctico de dicho equipo, lo cual acreditará con la certificación apropiada de un Centro de Instrucción Aeronáutico debidamente certificado por la UAEAC.

**2.4.2.4.1.1. Entrenamiento práctico**

Sin perjuicio del entrenamiento teórico conducente a los conocimientos descritos en el numeral anterior y de las demostraciones prácticas que sean programadas sobre partes o sistemas de las aeronaves y sus plantas motrices, o sobre el uso de la herramienta y equipos, los alumnos de Técnico de Línea Avión recibirán en el centro de instrucción aeronáutica correspondiente, un entrenamiento práctico orientado al mantenimiento en la línea, el cual incluirá las labores propias de esta actividad en instalaciones reales o aparentes, que asemejen el ambiente y las condiciones apropiadas a las mismas, empleando para ello una o más aeronaves (aviones) cualesquiera (en desuso o no), partes de éstas, y las herramientas básicas que sean indispensables para el tipo de entrenamiento y/o trabajo en cuestión, así como la documentación técnica y manuales correspondientes, reales o asimilados. Los conocimientos, habilidades y experiencia adquiridos en esta fase, constituirán parte de la experiencia requerida para la adquisición de la respectiva licencia.

No obstante lo anterior, el entrenamiento práctico de que trata el párrafo precedente puede efectuarse concomitantemente con el tiempo en que el interesado se desempeñe como técnico ayudante, caso en el cual, el alumno habrá aprobado satisfactoriamente al menos el ochenta por ciento (80%) de las asignaturas establecidas en el Programa.

**2.4.2.5.1.1. Entrenamiento práctico**

Sin perjuicio del entrenamiento teórico conducente a los conocimientos descritos en el numeral anterior y de las demostraciones prácticas que sean programadas sobre partes o sistemas de las aeronaves y sus plantas motrices, o sobre el uso de la herramienta y equipos, los alumnos de Técnico de Línea Helicóptero recibirán en el centro de instrucción aeronáutica correspondiente, un entrenamiento práctico orientado al mantenimiento en la línea, el cual incluirá las labores propias de esta actividad en instalaciones reales o aparentes, que asemejen el ambiente y las condiciones apropiadas a las mismas, empleando para ello una o más aeronaves (helicópteros) cualesquiera (en desuso o no), partes de éstas y las herramientas básicas que sean indispensables para el tipo de entrenamiento y/o

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**  
**(#07062) 09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

trabajo en cuestión, así como la documentación técnica y manuales correspondientes, reales o asimilados. Los conocimientos, habilidades y experiencia adquiridos en esta fase, constituirán parte de la experiencia requerida para la adquisición de la respectiva licencia.

No obstante lo anterior, el entrenamiento práctico de que trata el párrafo precedente puede efectuarse concomitantemente con el tiempo en que el interesado se desempeñe como técnico ayudante, caso en el cual, el alumno habrá aprobado satisfactoriamente al menos el ochenta por ciento (80%) de las asignaturas establecidas en el Programa.

**2.4.3.4.1. Entrenamiento práctico**

Sin perjuicio del entrenamiento teórico conducente a los conocimientos descritos en el numeral anterior y de las demostraciones practicas que sean programadas sobre plantas motrices o sus accesorios, o sobre el uso de la herramienta y equipos, los alumnos de Técnico Especialistas en Reparación de Plantas Motrices que no hayan ejercido los privilegios de una licencia de técnico de línea según el numeral 2.4.3.1, recibirán en el centro de instrucción aeronáutica correspondiente, un entrenamiento práctico orientado a la reparación de plantas motrices, el cual incluirá las labores propias de esta actividad en instalaciones reales o aparentes, que asemejen el ambiente y las condiciones apropiadas a las mismas, empleando para ello una o más plantas motrices cualesquiera, de aeronave (en desuso o no), partes de ésta y las herramientas básicas que sean indispensables para el tipo de entrenamiento y/o trabajo en cuestión, así como la documentación técnica y manuales correspondientes, reales o asimilados. Los conocimientos, habilidades y experiencia adquiridos en esta fase, constituirán parte de la experiencia requerida para la adquisición de la respectiva licencia.

No obstante lo anterior, el entrenamiento práctico de que trata el párrafo precedente puede efectuarse concomitantemente con el tiempo en que el interesado se desempeñe en labores de reparación de plantas motrices según lo indicado en el numeral 2.4.3.4.2.; caso en el cual, el alumno habrá aprobado satisfactoriamente al menos el ochenta por ciento (80%) de las asignaturas establecidas en el Programa.

**2.4.3.5.1.1. Entrenamiento práctico**

Sin perjuicio del entrenamiento teórico conducente a los conocimientos descritos en el numeral anterior y de las demostraciones practicas que sean programadas sobre aeronaves o sus partes estructurales, o sobre el uso de la herramienta y equipos, los alumnos de Técnico Especialista en Estructuras Metálicas y Materiales Compuestos, que no hayan ejercido los privilegios de una licencia de Técnico Línea según el numeral 2.4.3.1, recibirán en el centro de instrucción aeronáutica correspondiente, un entrenamiento práctico orientado a las reparaciones estructurales, el cual incluirá las labores propias de esta actividad en instalaciones reales o aparentes, que asemejen el ambiente y las condiciones apropiadas a las mismas, empleando para ello una aeronave cualquiera (en desuso o no), partes estructurales de ésta y las herramientas básicas que sean indispensables para el tipo de entrenamiento y/o trabajo en cuestión, así como la documentación técnica y manuales correspondientes, reales o asimilados. Los conocimientos, habilidades y experiencia adquiridos en esta fase, constituirán parte de la experiencia requerida para la adquisición de la respectiva licencia.

No obstante lo anterior, el entrenamiento práctico de que trata el párrafo precedente puede efectuarse concomitantemente con el tiempo en que el interesado se desempeñe en labores de reparación y mantenimiento de estructuras metálicas y/o materiales compuestos, según lo indicado en el numeral 2.4.3.5.2.; caso en el cual, el

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**  
**# 0 7 0 6 2 ) 0 9 D I C 2 0 0 9**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

alumno habrá aprobado satisfactoriamente al menos el ochenta por ciento (80%) de las asignaturas establecidas en el Programa.

**2.4.3.6.1.1. Entrenamiento práctico**

Sin perjuicio del entrenamiento teórico conducente a los conocimientos descritos en el numeral anterior y de las demostraciones practicas que sean programadas sobre componentes y conjuntos de sistemas hidráulicos de las aeronaves, o sobre el uso de la herramienta y equipos, los alumnos de Técnicos Especialistas en Sistemas Hidráulicos que no hayan ejercido los privilegios de una licencia de Técnico de Línea según el numeral 2.4.3.1, recibirán en el centro de instrucción aeronáutica correspondiente, un entrenamiento práctico orientado a la reparación de sistemas hidráulicos de aeronaves, el cual incluirá las labores propias de esta actividad en instalaciones reales o aparentes, que asemejen el ambiente y las condiciones apropiadas a las mismas, empleando para ello una aeronave cualquiera (en desuso o no), componentes o conjuntos de los sistemas hidráulicos de ésta y las herramientas básicas que sean indispensables para el tipo de entrenamiento y/o trabajo en cuestión, así como la documentación técnica y manuales correspondientes, reales o asimilados. Los conocimientos, habilidades y experiencia adquiridos en esta fase, constituirán parte de la experiencia requerida para la adquisición de la respectiva licencia.

No obstante lo anterior, el entrenamiento práctico de que trata el párrafo precedente puede efectuarse concomitantemente con el tiempo en que el interesado se desempeñe en labores de reparación y mantenimiento de sistemas hidráulicos, según lo indicado en el numeral 2.4.3.6.2.; caso en el cual, el alumno habrá aprobado satisfactoriamente al menos el ochenta por ciento (80%) de las asignaturas establecidas en el Programa.

**2.4.3.7.1.1. Entrenamiento práctico**

Sin perjuicio del entrenamiento teórico conducente a los conocimientos descritos en el numeral anterior y de las demostraciones practicas que sean programadas sobre hélices sus partes o sistemas asociados, o sobre el uso de la herramienta y equipos, los alumnos de Técnico Especialista en Hélices que no hayan ejercido los privilegios de una licencia de Técnico de Línea según el numeral 2.4.3.1, recibirán en el centro de instrucción aeronáutica correspondiente, un entrenamiento práctico orientado a la reparación de hélices, el cual incluirá las labores propias de esta actividad en instalaciones reales o aparentes, que asemejen el ambiente y las condiciones apropiadas a las mismas, empleando para ello hélices cualquiera de aeronaves, de paso fijo y de paso variable (en desuso o no), partes de éstas y sistemas asociados a ellas y las herramientas básicas que sean indispensables para el tipo de entrenamiento y/o trabajo en cuestión, así como la documentación técnica y manuales correspondientes, reales o asimilados. Los conocimientos, habilidades y experiencia adquiridos en esta fase, constituirán parte de la experiencia requerida para la adquisición de la respectiva licencia.

No obstante lo anterior, el entrenamiento práctico de que trata el párrafo precedente puede efectuarse concomitantemente con el tiempo en que el interesado se desempeñe en labores de reparación y mantenimiento de hélices, según lo indicado en el numeral 2.4.3.7.2.; caso en el cual, el alumno habrá aprobado satisfactoriamente al menos el ochenta por ciento (80%) de las asignaturas establecidas en el Programa.

**2.4.3.8.1.1. Entrenamiento práctico**

Sin perjuicio del entrenamiento teórico conducente a los conocimientos descritos en el numeral anterior y de las demostraciones prácticas que sean programadas sobre partes o sistemas eléctricos, electrónicos o instrumentos de

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**

**(#07062)**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

las aeronaves, o sobre el uso de la herramienta y equipos, los Técnicos Especialistas en Aviónica recibirán en el centro de instrucción aeronáutica correspondiente un entrenamiento práctico orientado al mantenimiento y/o reparación de sistemas eléctricos, electrónicos e instrumentos, según el caso, el cual incluirá las labores propias de esta actividad en instalaciones reales o aparentes, que asemejen el ambiente y las condiciones apropiadas a las mismas, empleando para ello equipos de a bordo, componentes y sistemas eléctricos o electrónicos de aeronaves o instrumentos mecánicos, eléctricos o electrónicos cualesquiera, de aeronaves (en desuso o no) y las herramientas o equipos básicos que sean indispensables para el tipo de entrenamiento y/o trabajo en cuestión, así como la documentación técnica y manuales correspondientes, reales o asimilados. Los conocimientos, habilidades y experiencia adquiridos en esta fase, constituirán parte de la experiencia requerida para la adquisición de la respectiva licencia.

No obstante lo anterior, el entrenamiento práctico de que trata el párrafo precedente puede efectuarse concomitantemente con el tiempo en que el interesado se desempeñe en reparación y mantenimiento de sistemas eléctricos, electrónicos y/o instrumentos, según lo indicado en el numeral 2.4.3.8.2.; caso en el cual, el alumno habrá aprobado satisfactoriamente al menos el ochenta por ciento (80%) de las asignaturas establecidas en el Programa.

**2.5.1.7. Alumnos de Control de Tránsito Aéreo y de Operador de Estación Aeronáutica**

Todo alumno de Control de Tránsito Aéreo o de Operación de Estación Aeronáutica, mientras se encuentre recibiendo entrenamiento o efectuado prácticas como asistente en un entorno operacional real, de acuerdo con lo previsto en los numerales 2.5.1.4., 2.5.1.5., 2.5.2.3.1. y 2.5.3.3.1., deben obtener y portar un certificado médico vigente, conforme a lo previsto en los numerales 2.5.2.4. ó 2.3.3.4. según corresponda.

**2.5.2.9. Condiciones para ejercer las atribuciones de la licencia**

Para mantener vigentes las atribuciones de la licencia CTA con sus habilitaciones y poder ejercerlas, todo Controlador de Tránsito Aéreo deberá:

- a. Efectuar, cada tres (3) años en el Centro de Estudios y Ciencias Aeronáuticas o en el lugar que este determine, un curso recurrente (de acuerdo con la habilitación de licencia vigente) o, haber aprobado un proceso de capacitación en aproximación / área No Radar o Radar.
- b. El curso recurrente, que tendrá una duración no inferior a 72 horas (teórico - prácticas), actualizará conocimientos sobre derecho aeronáutico (Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC), las normas, regulaciones y recomendaciones ATS emitidas tanto por la OACI, como por la autoridad aeronáutica de Colombia relacionadas con la habilitación correspondiente al curso recurrente) y deberá incluir al menos temas relacionados con el estudio de procedimientos ATS vigentes, procedimientos de emergencias, ATFM, PBN, incidentes ATS, talleres, foros y seminarios.
- c. Aprobar un chequeo recurrente anual práctico de pericia, ante un Controlador de Tránsito Aéreo habilitado dentro del Programa de Calidad como examinador ATS. Todo Controlador de Tránsito Aéreo titular de una licencia CTA y sus habilitaciones, deberá aprobar cada año, un chequeo recurrente práctico de pericia en el

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

RESOLUCIÓN NÚMERO

**#07062)**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

puesto de trabajo, ante un Controlador de Tránsito Aéreo habilitado dentro del Programa de Calidad como examinador ATS. Estos chequeos podrán realizarse en el puesto de trabajo o en un simulador ATC.

El chequeo se iniciará con una familiarización en la cual se le informará al evaluado, sobre el procedimiento estandarizado a seguir durante el mismo, el contenido del formato de evaluación y el tiempo previsto para este chequeo. Una vez finalizado el chequeo, se llevará a cabo un análisis de la evaluación realizada y el formato de evaluación deberá ser firmado por el examinador ATS y el controlador evaluado y se dejará una copia para la hoja de vida local del evaluado.

En desarrollo del Programa de Aseguramiento de la Calidad ATS aprobado al prestador del servicio, podrán incluirse chequeos no anunciados a los Controladores de Tránsito Aéreo.

- d. Efectuar por lo menos una vez cada tres (3) años un vuelo de observación en cabina de aeronave de transporte aéreo regular o no regular, que cubra por lo menos la jurisdicción de dos sectores de control ATS; de este vuelo de observación deberá presentarse un informe técnico de acuerdo con el formato establecido, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes ante la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

**2.5.3.9. Condiciones para ejercer las atribuciones de la licencia**

Para mantener vigentes las atribuciones de la licencia OEA con sus habilitaciones y poder ejercerlas, todo Operador de Estación Aeronáutica deberá efectuar cada cuatro (4) años un curso de repaso, conforme al programa que sea aprobado al prestador del servicio.

**2.5.4.9. Condiciones para ejercer las atribuciones de la licencia**

Para mantener vigentes las atribuciones de la licencia, todos los Bomberos Aeronáuticos deberán efectuar, cada cuatro (4) años, un curso de repaso teórico – práctico, conforme al Programa de entrenamiento aprobado por la UAEAC al proveedor de dichos servicios. El curso aquí indicado podrá ser impartido en el puesto de trabajo conforme a lo aprobado en el Programa de entrenamiento.

**2.6.6.4.1.** Sin perjuicio de lo previsto en relación con la experiencia mínima para expedición y habilitación inicial de la licencia de instructor; para habilitar nuevas especialidades, el solicitante deberá haber ejercido los privilegios de su licencia básica que soporta la adición, por un tiempo no inferior a un año (1) en relación con cada habilitación o adición, término que se contará a partir del momento en que se obtuvo la licencia básica.

Para impartir instrucción a personal técnico en equipos por marca y modelo, el instructor deberá tener la habilitación de operación y sistemas de aeronaves y el respectivo equipo en su licencia de instructor.

Los establecimientos aeronáuticos (Empresas, talleres o escuelas) donde imparta instrucción deben verificar que el titular de la habilitación acredite la experiencia mínima requerida para cada equipo, sistema, actividad o procedimiento, conforme a lo anterior.

República de Colombia

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**

**#07062)**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

**2.6.6.5. Atribuciones**

Las atribuciones del titular de la licencia de instructor de tierra en especialidades aeronáuticas, son:

- a. Impartir la instrucción correspondiente a la especialidad o especialidades que figuren habilitadas en dicha licencia de instructor, en desarrollo de programas aprobados por la UAEAC, dictados en empresas, talleres, escuelas o entidades debidamente autorizadas al efecto, conforme a lo previsto en el numeral 2.6.6.4.1. de estos Reglamentos. El titular de una licencia IET esta limitado a dar instrucción exclusivamente a personal que tenga o aspire a licencias básicas de la misma área a las del instructor salvo casos en los que la licencia básica del instructor sea más especializada para la materia que se encuentre impartiendo.
- b. Llevar, conjuntamente con el establecimiento donde impartan instrucción, las estadísticas y relaciones del progreso de la instrucción impartida a cada uno de los alumnos, para revisión y control de la UAEAC cuando haya lugar a ello.

**2.6.6.6. Condiciones para poder ejercer las atribuciones de la licencia**

Para mantener vigentes las atribuciones de la licencia de instructor y sus habilitaciones y poder ejercerlas, su titular deberá:

- a. Tener vigente la licencia básica que soporta la de instructor. En el caso de las licencias de instructor soportadas en un título profesional, haber ejercido funciones en el medio aeronáutico en relación con la materia sobre la cual ha de impartir instrucción durante los dos años inmediatamente anteriores.
- b. Haber dictado al menos sesenta (60) horas de clases durante los dos años inmediatamente anteriores; o bien.
- c. En ausencia de los requisitos anteriores o de cualquiera de ellos, presentar y aprobar cada dos años ante la UAEAC examen teórico sobre la especialidad y/o práctico en cuanto a su capacidad didáctica. Este literal no es aplicable para instructores de cursos en equipos por marca y modelo iniciales o recurrentes.

**2.6.6.7.** En cualquier momento en que la UAEAC lo considere necesario, verificará la idoneidad de un titular de una licencia IET en cuanto al mantenimiento de los requisitos iniciales de la licencia y adoptará las medidas que estime pertinentes.

**2.9.1.3.1. Clases y vigencia de los certificados médicos**

- a. Certificado médico de 1ª Clase: Aplicable a los solicitantes y titulares de:
  - Licencia de Piloto de Transporte de Línea (Avión – helicóptero) 12 meses.
  - Licencia de Piloto Comercial con habilitación tipo (Avión – helicóptero) 12 meses.
  - Licencia de Piloto Comercial (Avión, helicóptero, dirigible) 12 meses.
- b. Certificado médico de 2ª Clase: Aplicable a los solicitantes y titulares de:
  - Licencia de Navegante (12 meses)
  - Licencia de Ingeniero de Vuelo (avión – helicóptero) (12 meses)

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

RESOLUCIÓN NÚMERO

# 07062)

09 DIC 2009

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

- Licencia de Alumno Piloto (Avión – helicóptero) (12 meses)
  - Licencia de Piloto Privado (Avión – helicóptero, dirigible) (24 meses)
  - Licencia de Piloto de planeador (36 meses)
  - Licencia de Piloto de globo libre (36 meses)
- c. Certificado médico de 3ª Clase: Aplicable a los solicitantes y titulares de:
- Licencia de Controladores de Tránsito Aéreo (48 meses)
  - Licencia de Operador de Estación Aeronáutica (48 meses)
  - Licencia de Auxiliar de Servicios a Bordo (24 meses)
  - Licencia de Bombero Aeronáutico (48 meses)

**Parágrafo 1.** Cuando el titular de una licencia de Piloto Comercial (avión, helicóptero, o dirigible), Licencia de Piloto Comercial con habilitación tipo (Avión – helicóptero) o Licencia de Piloto Comercial (Avión, helicóptero, dirigible) haya cumplido los cuarenta (40) años de edad, el intervalo de doce (12) meses especificado anteriormente, se reducirá a seis (6) meses a partir de entonces.

**Parágrafo 2.** Cuando el titular de una licencia de Navegante (VDV) o de Ingeniero de Vuelo (IDV) haya cumplido los cuarenta (40) años de edad, el intervalo de doce (12) meses especificado anteriormente, se reducirá a seis (6) meses a partir de entonces.

**Parágrafo 3.** Cuando el titular de una licencia de Piloto Privado (avión, helicóptero o dirigible), Piloto de planeador (PPL), Piloto de globo libre (PGL) o Piloto de ultraliviano clase II haya cumplido los cuarenta (40) años de edad, el intervalo especificado anteriormente se reducirá a la mitad.

**Parágrafo 4.** Cuando el titular de una licencia de Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) u, Operador de Estación Aeronáutica (OEA) haya cumplido los cuarenta (40) años de edad, el intervalo especificado anteriormente se reducirá a la mitad a partir de entonces.

**Parágrafo 5.** En ningún caso se expedirán certificados médicos o permisos provisionales a un solicitante que tenga el certificado médico vencido, sin el cumplimiento de los requisitos médicos fijados por el Grupo de Certificación y Educación Aeromédica.

**Parágrafo 6.** La vigencia de un certificado médico semestral, no podrá exceder la fecha de vencimiento del certificado médico tipo anual (12 meses) anterior; en todos los casos, el periodo de validez de la valoración médica puede ampliarse previo concepto científico emitido por el Grupo de Certificación y Educación Aeromédica hasta un máximo de 45 días.

#### **2.15.6. Elegibilidad y admisión de los estudiantes**

Los centros de instrucción aeronáutica en sus programas de entrenamiento establecerán sus propios criterios para la elegibilidad y admisión de sus estudiantes los cuales deben ser comunicados a la UAEAC. Para la definición de los mencionados criterios, los referido Centros deberán tener en cuenta al menos lo siguiente:

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

RESOLUCIÓN NÚMERO

# 07062)

09 DIC 2009

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

- a. El centro de entrenamiento desarrollará un sistema de evaluación al cual deberán someterse los aspirantes para ser admitidos.
- b. Al aspirante se le exigirá la presentación del certificado de pruebas de estado (ICFES), con el puntaje o calificación mínima que determine el respectivo Centro de instrucción aeronáutica.
- c. A los estudiantes varones se les exigirá acreditar situación militar definida.
- d. A los aspirantes se les prevendrá acerca de la necesidad de obtener una licencia otorgada por la UAEAC, conforme los requisitos determinados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para poder desempeñar sus futuras atribuciones. Ningún Centro de entrenamiento podrá prometer, garantizar u ofrecer a sus aspirantes o alumnos el otorgamiento de la licencia respectiva.
- e. A los aspirantes a cursos en áreas aeronáuticas cuya licencia requiera de certificación de aptitud psicofísica, se les prevendrá antes de ser admitidos acerca de tal requerimiento informándoles sobre las condiciones de aptitud psicofísica que deberán reunir posteriormente para optar por su licencia.
- f. El estudiante admitido deberá reunir en general condiciones mínimas que hacia el futuro lo hagan elegible para aspirar a la licencia respectiva.
- g. Condiciones de homologación de asignaturas o entrenamiento de vuelo efectuadas en otros centros de instrucción nacionales o extranjeros.

**2.15.7.4. Contenido de los programas**

Los programas de entrenamiento deberán contener como mínimo y según el caso, lo siguiente:

- a. Nombre del programa y personal a quien va dirigido;
- b. Personal de instrucción con indicación de la experiencia, tipo de licencia y calificaciones necesarias para cada caso;
- c. Programa de materias para cada curso según se trate de Pilotos, copilotos, ingenieros de vuelo, navegantes, auxiliares de servicios a bordo, despachadores, técnicos de línea y especialistas, controladores de tránsito aéreo, operadores de estación aeronáutica e inspectores;
- d. Aspectos operacionales de la instrucción práctica o de vuelo;
- e. Aprobación específica de los simuladores de vuelo y /o dispositivos de entrenamiento;
- f. Aprobación de otros equipos, maquetas, materiales y herramientas requeridas para la instrucción práctica;
- g. Aprobación y utilización de las instalaciones y/o servicios o instructores de otros explotadores;
- h. Instrucción en funciones para casos de emergencia;
- i. Instrucción sobre mercancías peligrosas;
- j. Operaciones especiales (despegues con mínimos de aterrizaje, ILS categorías, ETOPS, RVSM y cualquier otra operación que le sea autorizada a los operadores en sus especificaciones de operación);
- k. Operaciones en aeropuertos especiales con sus respectivos procedimientos;
- l. Mantenimiento o conservación de registros sobre:
  - Licencias;
  - Habilitaciones;
  - Calificaciones de rutas y aeropuertos;
  - Verificaciones de competencia;
  - Entrenamientos periódicos; y
  - Fecha de expedición y renovación de licencias.

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

RESOLUCIÓN NÚMERO

#07062)

09 DIC 2009

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

- m. Criterios y procedimientos de homologación de asignaturas o entrenamiento de vuelo efectuado en otros centros de instrucción nacionales o extranjeros, y
- n. Cualquier otra instrucción especial o información según el tipo de personal que se esté capacitando.

**2.15.7.5. Programa de entrenamiento de operadores**

El programa de entrenamiento del Centro de Instrucción Aeronáutica de un operador de establecimiento aeronáutico, forma parte del Manual General de Operaciones o de Mantenimiento de los mismos y puede ser descrito en un volumen independiente o en un capítulo de dicho manual.

Todo centro de instrucción debe desarrollar los programas de entrenamiento recurrentes y todos los programas de entrenamiento en equipos por marca y modelo, de acuerdo al programa de entrenamiento aprobado por la UAEAC al operador de la aeronave en la que laboren las personas asistentes al curso. A los centros de instrucción independientes no se les aprobará este tipo de programas de entrenamiento pero podrán solicitar, en cada caso, una autorización para impartir estos programas de entrenamiento."

**Artículo Segundo.** Adicionase un Apéndice A al Capítulo XV de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en los siguientes términos:

**"APENDICE A**

**CAPITULO XV**

**Maqueta o avión para instrucción práctica de auxiliares de servicio a bordo**

La maqueta que utilicen los centros de instrucción aeronáutica durante la formación básica de Auxiliares de Servicios a Bordo, deberá tener al menos las siguientes especificaciones y dispositivos para el entrenamiento práctico de dicho personal:

- a. Dimensiones, espacio interior y equipamiento que representen fielmente o, genéricamente, la cabina de pasajeros de un avión de categoría transporte, de los que comúnmente operan las empresas de servicios aéreos comerciales, o un segmento de él;
- b. Sistemas de iluminación interior general y ventilación, funcionales que permitan la estadía cómoda y prolongada de los alumnos y/o "pasajeros";
- c. Sillas de pasajeros, iguales o similares a las empleadas en las aeronaves de transporte aéreo comercial, en cantidad superior a 20, reclinables, con brazos y dotadas con su cinturón de seguridad, mesa individual y letreros o calcomanías de "no fumar" "abrochar cinturón" y "chaleco salva vida debajo del asiento". Dichas sillas estarán dispuestas lado a lado con la configuración comúnmente empleada en la clase económica de las

República de Colombia

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

RESOLUCIÓN NÚMERO

#07062)

09 DIC 2009

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

aeronaves comerciales, en al menos 5 filas con separación (de cabecera a cabecera en posición vertical) de no menos de 28 pulgadas (71.cm.) ni más de 36 Pulgadas (91,4 cm.) distribuidas en hileras, ya sea de 2 y 2 , 3 y 2 ó 3 y 3 sillas y pasillo central de no menos de 15 Pulgadas (38 cm.) ni más de 23 Pulgadas (58,4 cm.) de ancho;

- d. Al menos una silla tipo "jump seat" con cinturón de seguridad y arnés de hombro para auxiliar de a bordo;
- e. Ventanillas laterales o una réplica de ellas, contiguas a las sillas de pasajero, preferiblemente con su persiana deslizable;
- f. Puertas principal y de emergencia cuya altura con respecto al suelo, peso, y sistema de cierre/apertura, sean similares al de un avión real de categoría transporte (de pasajeros) cualquiera, con sus letreros o calcomanías de identificación de "salida" y "salida de emergencia" respectivamente e instrucciones para su apertura. Al menos una de dichas puertas, estará equipada con dispositivos para instalar, armar e inflar un deslizador de emergencia; (En caso de no contar con este recurso, el entrenamiento respectivo deberá completarse en un avión real en tierra).
- g. Anuncios o letreros y símbolos luminosos funcionales, con información sobre "salida", "salida de emergencia", "no fumar" y "abrochar cinturones";
- h. Porta equipajes con su respectiva tapa y debajo de estos, unidades de servicio para cada silla de pasajero, con sus luces de lectura, ventilación y botón de llamado, funcionales.
- i. Sistema de mascarillas de oxígeno sobre cada silla de pasajeros, desplegadas (manualmente) pero sin carga ni suministro real.
- j. Sistema de luces de cabina y luces anunciadoras para auxiliares con su panel de control, funcionales;
- k. Sistemas de intercom para comunicación entre tripulantes y de altavoz para anuncios a pasajeros, funcionales;
- l. Galley (cocina) funcional;
- m. Carro (trolley) para atención a pasajeros;
- n. Espacios o habitáculos para cabina de mando y baño, no necesariamente equipados o funcionales, pero si con sus respectivas puertas de acceso.
- ñ. Luces de piso para evacuación, funcionales y/o líneas fosforescentes con señalización hacia las de salidas principal y de emergencia;
- o. Equipo de emergencia incluyendo:
  - 1. Extintores de incendio, uno en la parte correspondiente a cabina de mando, uno en la cocina y uno en la cabina de pasajeros (Si estuviera equipada con más de treinta (30) sillas, la cantidad de extintores será la

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**  
**#07062 ) 09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

- indicada en el numeral RAC 4.5.6.6.). Estos extintores deberán estar descargados e inoperativos y solo serán utilizables para demostraciones y simulacros de entrenamiento y tendrán visible en su parte exterior, la inscripción "solo para entrenamiento", con excepción del que sea dispuesto para la cocina (galley) el cual estará cargado y operativo, para ser usado en caso de presentarse una conflagración real durante el entrenamiento. (Este extintor estará marcado de modo que se distinga de los demás). Otro extintor funcional estará fuera de la maqueta, cerca a ella;
2. Botiquín de primeros auxilios, dotado con los elementos indispensables para demostraciones y simulacros, no necesariamente utilizables de modo real. No obstante, en caso de que dichos elementos no sean utilizables, otro botiquín dotado y utilizable estará en o cerca de la maqueta, para poder atender posibles incidentes o lesiones del personal, si se presentaren durante el entrenamiento;
  3. Linterna de mano a baterías, funcional;
  4. Megáfono portátil a baterías, funcional;
  5. Hacha de mano para accidentes (o una réplica de ella);
  6. Chalecos salvavidas, para cada asiento y "jump seat", no necesariamente utilizables (si estos mismos chalecos se utilizan para entrenamiento de ditching en agua, deberán ser utilizables, al menos con inflado mediante boquillas);
  7. Bote o balsa salvavidas, inflable, funcional (no necesariamente dotada con raciones y equipos de supervivencia);
  8. Deslizador inflable para evacuación de emergencia, funcional.
- p. No es necesario que las sillas, cinturones y demás equipos estén diseñados para soportar cargas inerciales propias de la operación real;
- q. Los elementos del equipo de emergencia no necesitan estar permanentemente dentro de la maqueta y podrán ser los mismos de que disponga y utilice el centro de instrucción para otras demostraciones o entrenamiento, pero deberán estar a bordo de ella mientras sea utilizada en los entrenamientos prácticos o simulacros en que dicha maqueta sea empleada, para lo cual estarán correctamente ubicados o instalados, en los sitios donde normalmente irían tales elementos dentro de una aeronave real.
- r. Todos los letreros o anuncios escritos al interior de la maqueta estarán en idiomas español e inglés.
- rr. Para las prácticas que requieran simular la presencia a bordo de vida infantil de menos de dos años, se tendrán dos muñecas de tamaño grande, o tres cuando la maqueta o avión tenga más de treinta (30) sillas de pasajeros, las cuales serían llevados como niños de brazo durante tales ejercicios.
- s. Si la maqueta representa fielmente una aeronave real o segmento de ella, o si fue desarrollada a partir de un avión real en desuso, no será necesario atender las anteriores especificaciones, pero si las que la asimilen al tipo de aeronave en cuestión.
- t. Si el respectivo centro de instrucción aeronáutica no contase con una maqueta para el entrenamiento práctico como la descrita, deberá hacerlo en una aeronave real, aeronavegable o no, equipada con los dispositivos indicados, según corresponda, para lo cual deberá acreditar la existencia de un acuerdo con una empresa

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**  
**#07062)**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

colombiana de servicios aéreos comerciales que ponga a su disposición alguna aeronave en tierra, que cumpla con los mencionados requerimientos, a menos que dicho centro de instrucción pertenezca a la misma empresa.

- u. El uso de la maqueta (o avión real en tierra) y/o equipos respectivos, comprenderá demostraciones y prácticas por separado de cada uno de los servicios y actividades de los auxiliares de a bordo, propias de la operación normal y de emergencia y prácticas integradas de todas ellas, orientadas a las operaciones en cabina de pasajeros, durante vuelos simulados, incluyendo aleatoriamente, actos de interferencia ilícita, bomba a bordo, situaciones de emergencia y evacuación. En unas y otras actividades intervendrán todos los alumnos del respectivo curso y se alternarán, pasivamente como pasajeros y activamente como auxiliares de servicios a bordo, bajo supervisión de un instructor, auxiliar de a bordo licenciado, de modo que cada alumno actúe como tripulante durante al menos cinco (5) horas y como pasajero (observador) durante al menos veinte (20) horas.
- v. Durante los vuelos simulados para las prácticas integradas, orientadas a las operaciones en cabina de pasajeros y los respectivos procedimientos de emergencia y evacuación, estarán ocupadas al menos veinte (20) sillas de pasajeros en la maqueta o avión.
- w. Los procedimientos de emergencia y evacuación durante las prácticas y simulacros cumplirá, en lo pertinente, con lo previsto en los numerales 4.15.2.25.17.2.2. y 4.15.2.25.17.3.1. relativos a las demostraciones de evacuación de emergencia y amaraje forzoso para operadores de servicios aéreos comerciales. No obstante, los requerimientos contenidos en los ordinales (7) y (14) del numeral 4.15.2.25.17.2.2 citado, relativos a la edad y género masculino o femenino de los "pasajeros" participantes y, a que estos no hayan participado en dichas prácticas durante los seis (6) meses anteriores, no serán aplicables cuando los mismos sean alumnos del respectivo centro de instrucción aeronáutica."

**Artículo Tercero.** Modifícase el Numeral 1 del Artículo Tercero de la resolución número 01244 del 20 de marzo de 2008, el cual quedará en los siguientes términos:

**"Artículo Tercero. Disposiciones Transitorias.**

1. Los requerimientos relacionados con entrenamiento práctico y experiencia contenidos en el presente acto administrativo para el personal técnico de mantenimiento (Técnicos de línea y técnicos especialistas), serán aplicables a los alumnos que inicien sus estudios en el segundo semestre de 2010.

Los Centros de instrucción aeronáutica deberán presentar, para revisión aprobación de la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el correspondiente proyecto de implementación antes del 30 de junio de 2010. En el evento en que el Centro instrucción aeronáutica, dentro del plazo antes indicado, no radique el citado proyecto de implementación, no podrá admitir estudiantes ni abrir nuevos cursos a partir de la fecha aquí establecida y hasta tanto el programa haya sido aprobado por la señalada Secretaría."

**Artículo Cuarto. Transitorio.** Salvo que el titular de una certificación médica, de forma voluntaria, decida someterse al proceso de certificación de su aptitud psicofísica en los plazos en que previamente se encuentra

**AERONÁUTICA CIVIL**  
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

RESOLUCIÓN NÚMERO

**#07062,**

**09 DIC 2009**

**Continuación de la resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

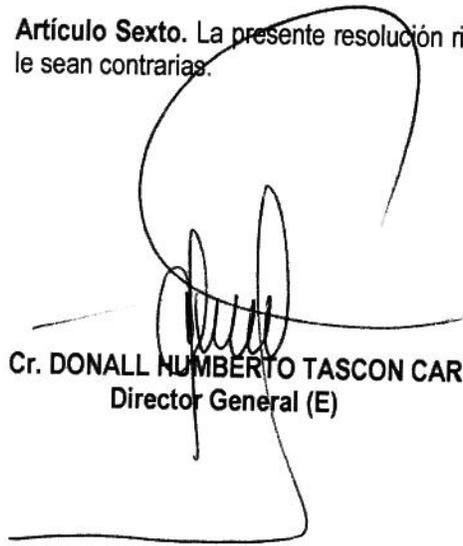
obligado, la certificación médica que a la entrada en vigencia del presente acto administrativo se encuentre vigente, se ajustará de forma automática a los plazos establecidos en ésta resolución; con todo, la Dirección de Medicina de Aviación y Licencias Aeronáuticas, de conformidad con lo previsto en el numeral 2.1.5.9.3., podrá disminuir el periodo de validez de un certificado médico cuando las circunstancias de orden clínico así lo ameriten.

**Artículo Quinto.** Las demás disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia que no hayan sido expresamente modificadas con el presente acto administrativo, continuarán vigentes conforme a su texto actual.

**Artículo Sexto.** La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las normas que le sean contrarias.

**PUBLIQUESE Y CUMPLASE**  
Dada en Bogotá D.C., a los

**09 DIC 2009**

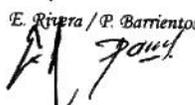


**Cr. DONALL HUMBERTO TASCON CARDENAS**  
Director General (E)



**ANDRES FORERO LINARES**  
Secretario General

Preparó:  G. Moreno

Aprobó:  E. Rivera /  P. Barrientos /  G. R. Garcia