

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Resolución Número

(# 03501)

28 JUN. 2012



Principio de Procedencia:
3000.492



"Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 1773, 1782 y 1790 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2° y 5° numerales 3, 4 y 10, y artículo 9° numeral 4 del Decreto 260 de 2004 y;

CONSIDERANDO:

- Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 37 del el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito el 7 de diciembre de 1944 en la ciudad de Chicago USA, 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 en concordancia con lo establecido en el artículo 1790 del Código de Comercio, a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en su calidad de autoridad aeronáutica de la República de Colombia, le corresponde establecer los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictar las normas de operación y mantenimiento de las mismas.
- Que la Región Caribe y Suramérica (CARSAM) de OACI, incluida en ella la República de Colombia, está en proceso de implementación de la navegación basada en performance (PBN), conforme se indica en el Documento OACI 9613, proceso en el cual no se contempla el uso del ADF (Automatic Direction finder), como sistema de navegación
- Que en la actualidad, la Región Caribe y Suramérica (CARSAM) de OACI, incluida Colombia, está en el proceso de implementación de la "navegación basada en performance" (PBN) conforme se indica en el Documento OACI 9613, proceso en el cual no se contempla el uso del "Buscador de Dirección Automática", por sus siglas en ingles, ADF debido a que están equipadas con sistema de navegación RNAV, que son mucho mas precisos y confiables que el ADF. En el mismo sentido, se agrega que el Plan Nacional de Aeronavegación de Colombia en su Vol. I, Cap. 8 tabla 8.1 y Vol II, Cap. 3, Núm. 3.2, contemplan la desactivación del equipo NDB a corto plazo.
- Que en consecuencia, se requiere de la eliminación de la obligatoriedad del ADF, teniendo en cuenta que a corto plazo se eliminarán los NBD, y que se encuentra en etapa de implementación de la navegación basada en el performance PBN.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

#(03501)

28 JUN. 2012



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- Que igualmente, se hace necesario realizar la inclusión de Tipo y Clase para cierto tipo de helicópteros en el cuadro de clasificación de Helicópteros del Apéndice "A", del Capítulo II de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Que en mérito de lo expuesto;

RESUELVE:

Artículo Primero. Modifíquese el literal a) del numeral 4.5.6.29 Subparte B, Capítulo V, Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, así:

4.5.6.29. Equipos de radio y navegación en operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o sobre el techo de nubes

a. Equipos de navegación - Generalidades. El titular de un CDO no podrá efectuar operaciones IFR o sobre el techo de nubes, a menos que:

1. Las ayudas de navegación en ruta necesarias para navegar el avión a lo largo de la ruta (p.ej.: Rutas ATS, rutas de llegada y salida y procedimientos de aproximación por instrumentos, incluyendo procedimientos para una aproximación frustrada si dicha ruta de aproximación frustrada está especificada en el procedimiento), estén disponibles y sean adecuadas para su uso por los sistemas de navegación de la aeronave requeridos en este numeral.

2. El avión utilizado en dichas operaciones está equipado como mínimo:

i Con excepción de lo especificado en el literal (c) de este numeral, dos sistemas de navegación independientes aprobados, que sean adecuados para navegar el avión a lo largo de la ruta operada dentro del grado de precisión requerido por el ATC;

ii Un receptor de marcador (marker beacon) con señales visuales y auditivas; y

iii Un receptor de ILS.

3. Cualquier sistema RNAV utilizado para cumplir con los requisitos de equipos de navegación de este numeral, deberá estar autorizado en las Especificaciones de Operación del titular del CDO.

b. Equipos de comunicaciones. El titular de un CDO no podrá operar un avión de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR), de vuelo por instrumentos (IFR) o sobre el techo de nubes, a menos que dicho avión:

1. Esté equipado como mínimo, con dos sistemas de comunicaciones independientes, necesarios en condiciones normales de operación para cumplir con las funciones establecidas en el numeral 4.5.6.28 (a) de los RAC; y

B

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

()

28 JUN. 2012

03501



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

2. Tenga uno de los sistemas de comunicaciones requeridos en el literal b.1 de este numeral, con capacidad de comunicaciones de dos vías.

c. Uso de un solo sistema de navegación independiente en operaciones IFR o sobre el techo de nubes. No obstante lo especificado en el literal a. 2. i. de este numeral, el avión puede estar equipado con un solo sistema de navegación independiente, adecuado para navegar dicho avión a lo largo de la ruta dentro del grado de precisión requerido por el ATC, sí:

1. Puede demostrar que el avión está equipado como mínimo, con otro sistema de navegación adecuado e independiente, en caso de pérdida del único sistema de navegación permitido en este literal, en cualquier punto a lo largo de la ruta, que le permita proceder con seguridad a un aeropuerto adecuado y completar una aproximación por instrumentos; y

2. El avión tiene el suficiente combustible para continuar el vuelo con seguridad hasta un aeropuerto adecuado, con el sistema de navegación remanente y completar una aproximación por instrumentos y aterrizar.

d. Uso de un equipo de navegación VOR. Si se utiliza un equipo de navegación VOR para cumplir con el literal a. o c. de este numeral, ninguna persona podrá operar un avión a menos que esté equipado, como mínimo, con un sistema DME aprobado o un sistema RNAV adecuado.

Parágrafo: Esta modificación al Reglamento no establece el requerimiento del desmonte inmediato del sistema ADF a bordo de una aeronave con certificado de Aeronavegabilidad vigente expedido en la República de Colombia, lo que establece, es que regulatoriamente ya no es un equipo obligatorio para que las aeronaves puedan operar y obtener un certificado de aeronavegabilidad.

El desmonte gradual de los ADF a bordo de las aeronaves estará supeditado a que el operador garantice: el cumplimiento de los requerimientos incluidos en los RAC aplicables, en esta Resolución, el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad para efectuar dichas alteraciones, los ajustes en los programas de mantenimiento, los ajustes en los programas de entrenamiento, en las listas de chequeo, en el MEL aprobado, en los manuales de la empresa aérea y demás documentación del operador relacionada con el tema, según sea aplicable. Los operadores que mantienen instalado y operativo el sistema ADF, deberán seguir cumpliendo requisitos generales de aeronavegabilidad continuada y operaciones aplicables y definidas por su certificación de tipo.

4.6.3.12. Equipos de radio y navegación en operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o en operaciones extensas sobre el agua.

a. Equipos de navegación - Generalidades. Con excepción de lo estipulado en el literal g. de este numeral, ninguna persona podrá efectuar operaciones extensas sobre el agua o IFR, a menos que:

[Handwritten mark]

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Resolución Número

03501) 28 JUN. 2012



Principio de Procedencia:
3000.492



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

1. Las ayudas de navegación en ruta necesarias para navegar el avión a lo largo de la ruta (P.ej.: Rutas ATS, rutas de llegada y salida y procedimientos de aproximación por instrumentos, incluyendo procedimientos para una aproximación frustrada si dicha ruta de aproximación frustrada está especificada en el procedimiento), estén disponibles y sean adecuadas para su uso por los sistemas de navegación de la aeronave requeridos en este numeral;
2. La aeronave utilizada en operaciones extensas sobre el agua, deberá estar equipada como mínimo, con dos sistemas de navegación independientes aprobados, que sean adecuados para navegar la aeronave a lo largo de la ruta operada dentro del grado de precisión requerido por el ATC.
3. La aeronave utilizada en operaciones IFR esté equipada como mínimo con:
 - i Un receptor de marcador (marker beacon) con señales visuales y auditivas; y
 - ii Un receptor de ILS.
4. Cualquier sistema RNAV, utilizado para cumplir con los requisitos de equipos de navegación de este numeral, deberá estar autorizado en las Especificaciones de Operación del titular del CDO.
 - b. **Uso de un solo sistema de navegación independiente en operaciones IFR.** La aeronave puede estar equipada con un solo sistema de navegación independiente adecuado para navegar a lo largo de la ruta dentro del grado de precisión requerido por el ATC, si:
 1. Se puede demostrar que la aeronave está equipada como mínimo, con otro sistema de navegación adecuado e independiente, en caso de pérdida del único sistema de navegación permitido en este literal, en cualquier punto a lo largo de la ruta, que le permita proceder con seguridad a un aeropuerto adecuado y completar una aproximación por instrumentos; y
 2. La aeronave tiene el suficiente combustible para continuar el vuelo con seguridad hasta un aeropuerto adecuado, con el sistema de navegación remanente y completar una aproximación por instrumentos y aterrizar.
 - c. **Uso de equipos de navegación VOR.** Si se utiliza un equipo de navegación VOR para cumplir con el literal a. o b. de este numeral, ninguna persona podrá operar una aeronave a menos que esté equipado como mínimo, con un sistema DME aprobado o un sistema RNAV adecuado.
 - d. **Equipos de comunicaciones.** Con excepción de lo especificado en el literal e. de este numeral, el titular de un CDO no podrá operar un avión turbojet con una configuración de sillas para pasajeros de 10 sillas o más, excluyendo cualquier silla de Piloto, o un avión multimotor en una operación de transporte aéreo comercial regional, según está definido en la Parte Tercera de este Reglamento, en operaciones IFR o en operaciones extensas sobre el agua, a menos que dicho avión:

R

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

(
03501)

28 JUN. 2012



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

1. Esté equipado como mínimo, con dos sistemas de comunicaciones independientes, necesarios en condiciones normales de operación para cumplir con las funciones descritas en el numeral 4.5.6.28 a. de los RAC; y

2. Tenga uno de los sistemas de comunicaciones requeridos en el literal d. 1. de este numeral, con capacidad de comunicaciones de dos vías.

e. Requisitos para equipos en operaciones IFR o en operaciones extensas sobre el agua. Una persona podrá operar una aeronave distinta a las especificadas en el literal d. de este numeral, en operaciones extensa sobre el agua o IFR, si cumple con todos los requisitos de este numeral, excepto que solamente se requiere un sistema transmisor de comunicaciones para operaciones distintas a las operaciones extensas sobre el agua.

f. Equipo adicional de comunicaciones. Adicional a los requisitos contenidos en los literales d. y e. de este numeral, ninguna persona podrá efectuar operaciones IFR u operaciones extensas sobre el agua con una aeronave a menos que como mínimo esté equipada con:

1. Dos micrófonos; y

2. Dos audífonos o un audífono y un parlante.

g. Excepciones para operaciones extensas sobre el agua. No obstante lo especificado en los literales a., d. y e. de este numeral, la instalación y uso en ciertas áreas geográficas, de un solo sistema de navegación de largo alcance y de un solo sistema de comunicaciones de largo alcance en operaciones extensas sobre el agua, podrá ser autorizado por la autoridad aeronáutica y aprobado en las Especificaciones de Operación del titular del CDO. Los siguientes son algunos de los factores que la autoridad aeronáutica puede considerar con el fin de expedir la correspondiente autorización:

1. La habilidad de la tripulación de vuelo para navegar a lo largo de la ruta dentro del grado de precisión exigido por el ATC;

2. La longitud de la ruta a operar; y

3. La duración de la interrupción de las comunicaciones VHF.

Parágrafo: Esta modificación al Reglamento no establece el requerimiento del desmonte inmediato del sistema ADF a bordo de una aeronave con certificado de Aeronavegabilidad vigente expedido en la República de Colombia, lo que establece, es que regulatoriamente ya no es un equipo obligatorio para que las aeronaves puedan operar y obtener un certificado de aeronavegabilidad.

El desmonte gradual de los ADF a bordo de las aeronaves estará supeditado a que el operador garantice: el cumplimiento de los requerimientos incluidos en los RAC aplicables, en esta

fe

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

(# 03501)

28 JUN. 2012



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

Resolución, el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad para efectuar dichas alteraciones, los ajustes en los programas de mantenimiento, los ajustes en los programas de entrenamiento, en las listas de chequeo, en el MEL aprobado, en los manuales de la empresa aérea y demás documentación del operador relacionada con el tema, según sea aplicable. Los operadores que mantienen instalado y operativo el sistema ADF, deberán seguir cumpliendo requisitos generales de aeronavegabilidad continuada y operaciones aplicables y definidas por su certificación de tipo.

4.9.3.2. Equipos y elementos

Ningún operador explotará u operará helicópteros si estos no están dotados de los siguientes elementos y equipo de emergencia:

a. Extintores portátiles de fuego. Cada helicóptero debe llevar extintores portátiles de fuego debidamente aprobados, con el tipo y cantidad de agente extintor apropiados para la clase de fuego que pueda presentarse, instalado así:

- i. Un extintor de mano, colocado en la cabina de vuelo para ser usado por la tripulación.
- ii. Un extintor de mano, colocado convenientemente en la cabina de pasajeros, para cada helicóptero que tenga una capacidad de más de tres (3) personas.

b. Botiquín de primeros auxilios. Cada helicóptero debe estar provisto de un equipo de primeros auxilios, dotado de los elementos necesarios para el tratamiento de lesiones que puedan sufrir los ocupantes en accidentes menores y en cantidad suficiente para la cantidad de tripulantes y pasajeros.

c. Marcas de las salidas de emergencia. Cada helicóptero debe tener demarcadas en forma destacada las salidas de emergencia, tanto en su parte interior como en la exterior. También deben tener las marcas y las instrucciones necesarias para el acceso a la manija de apertura de las salidas. La identificación y localización interior de cada salida de emergencia, deben ser reconocibles desde una distancia igual al ancho de la cabina. La localización de la manija de operación y sus instrucciones de apertura deben estar marcadas en, o adyacentes, a la salida de emergencia y deben poder leerse desde una distancia de por lo menos 30 pulgadas, por una persona con visión normal.

d. Asientos y cinturones de seguridad. Ningún helicóptero podrá ser operado en vuelo, si no está equipado con lo siguiente:

- i. Un asiento de tipo aprobado para cada ocupante mayor de 2 años;
- ii. Un cinturón de seguridad de tipo aprobado, para uso por separado de cada persona a bordo;

le

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

(
03501)

28 JUN. 2012



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

iii. Un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo; el arnés de seguridad de cada asiento de piloto, debe incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante, en caso de desaceleración rápida.

iv. Asientos para el personal auxiliar. Los helicópteros estarán equipados con asientos orientados hacia adelante o hacia atrás (dentro de 15 grados del eje longitudinal del helicóptero) que tendrán instalado un arnés de seguridad para uso de cada miembro del personal auxiliar de a bordo. Los asientos para el personal auxiliar de a bordo estarán ubicados cerca de las salidas al nivel del piso y de otras salidas de emergencia.

e. **Equipo misceláneo.** Cada helicóptero deberá estar provisto del siguiente equipo misceláneo:

i. Un parabrisas o su equivalente para el puesto del piloto, si la construcción del helicóptero lo permite o figure en su respectiva especificación;

ii. Un acumulador o batería con capacidad para el funcionamiento de los sistemas eléctricos y el equipo de radio, si el helicóptero está provisto de él;

iii. Fusibles eléctricos de repuesto, de los amperajes apropiados para remplazar los que sean accesibles en vuelo;

iv. Un kit de supervivencia;

v. Un transmisor localizador de emergencia de acuerdo con lo requerido en el numeral 4.2.2.4 de esta Parte.

f. **El helicóptero llevara a bordo:**

i. El Manual de operaciones prescrito en el numeral 4.22.6 de este reglamento.

ii. El Manual de vuelo del helicóptero y otros documentos que contengan datos de performance necesarios y cualquier otra información necesaria para la operación del helicóptero, conforme en lo previsto en su certificado de aeronavegabilidad, salvo que estos datos figuren en el Manual de operaciones.

iii. Las cartas adecuadas y actualizadas que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que pudiera desviarse.

iv. El Libro de vuelo.

B

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

(# 03501)

28 JUN. 2012



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

g. Equipo para operación sobre agua:

1. Medios de flotación.

Los helicópteros, cuando se prevea que hayan de volar sobre el agua, estarán equipados con medios de flotación permanentes o rápidamente desplegables, a fin de asegurar un amarizaje forzoso seguro del helicóptero cuando:

i. Se vuele sobre el agua a una distancia desde tierra correspondiente a más de 10 minutos, a la velocidad normal de crucero en el caso de helicópteros de Clase de performance 1 o 2, o

ii. Se vuele sobre el agua a una distancia desde tierra superior a la distancia de autorización o de aterrizaje forzoso seguro, en el caso de helicópteros de Clase de performance 3.

2. Equipo de Emergencia. Los helicópteros de clases de performance 1 y 2 llevarán el siguiente equipo de emergencia:

i. Dispositivo de iluminación para el helicóptero;

ii. Un chaleco salvavidas para cada ocupante, con dispositivo de iluminación, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento de la persona que vaya a utilizarlo;

iii. Balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentran a bordo, provistas del equipo de salvamento, incluyendo medios para el sustento de la vida que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender y del equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro. Las balsas llevarán un ELT y no se requieren más de dos ELT en total.

iv. Un equipo de radio de supervivencia por balsa, aunque no más de dos equipos en total, estibados de modo que se facilite su utilización inmediata en caso de emergencia, que opere en VHF. Este equipo será portátil, resistente al agua, flotante, no dependerá para su funcionamiento de energía del helicóptero y podrá ser operado fuera del helicóptero por personal no técnico.

3. Los helicópteros de clase de Performance 3, cuando operen más allá de la distancia de autorización a partir de tierra, pero a menos de una distancia desde tierra especificada por la autoridad aeronáutica, estarán equipados con un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación equivalente provisto de un medio de iluminación eléctrica para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo. Cuando los helicópteros no operan de conformidad con lo anterior, deberán estar equipados como se indica en el numeral 2 de este literal.

h

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

(03501)

28 JUN. 2012



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

h. Equipo de radio

1. Cuando un helicóptero sea operado sobre rutas establecidas de navegación observada, éste deberá estar provisto de un equipo de radio que incluya las frecuencias 121.5 MHz y/o 406.0 MHz (ELT) o radiobaliza, y

i. Comunicaciones con una estación de tierra dentro de las áreas voladas y con otros helicópteros operados por el mismo operador;

ii. Comunicación con los servicios de tránsito aéreo dentro de la zona de vuelo;

iii. Los helicópteros que se empleen sobre zonas terrestres que hayan sido designadas como zonas en las que sería muy difícil la búsqueda y salvamento, llevarán por lo menos un equipo de radio de supervivencia estibado de tal modo que sea fácil su utilización inmediata en caso de emergencia y que opere en VHF y un dispositivo de señales y equipo de salvavidas. El equipo será portátil, no dependerá para su funcionamiento del suministro de energía del helicóptero y estará en condiciones de ser operado fuera del helicóptero por personal no técnico.

2. Un VHF transmisor y receptor que cubra las frecuencias disponibles.

i. Equipo de emergencia.

Los helicópteros también estarán provistos de los dispositivos de señales y de equipo salvavidas, apropiados al área sobre la que se vaya a volar.

Parágrafo: Esta modificación al Reglamento no establece el requerimiento del desmonte inmediato del sistema ADF a bordo de una aeronave con certificado de Aeronavegabilidad vigente expedido en la República de Colombia, lo que establece, es que regulatoriamente ya no es un equipo obligatorio para que las aeronaves puedan operar y obtener un certificado de aeronavegabilidad.

El desmonte gradual de los ADF a bordo de las aeronaves estará supeditado a que el operador garantice: el cumplimiento de los requerimientos incluidos en los RAC aplicables, en esta Resolución, el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad para efectuar dichas alteraciones, los ajustes en los programas de mantenimiento, los ajustes en los programas de entrenamiento, en las listas de chequeo, en el MEL aprobado, en los manuales de la empresa aérea y demás documentación del operador relacionada con el tema, según sea aplicable. Los operadores que mantienen instalado y operativo el sistema ADF, deberán seguir cumpliendo requisitos generales de aeronavegabilidad continuada y operaciones aplicables y definidas por su certificación de tipo.

Artículo Segundo. Modifícase la Parte Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, así:

**SECCIÓN DÉCIMO SEGUNDA.
AERONAVES CATEGORÍA VLA (VERY LIGHT AEROPLANES)**

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

(03501)

28 JUN. 2012



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

9.5.13. CATEGORÍA VLA.

Aeronaves limitadas hasta 750 Kgs (1650 Lbs) y para reglas de vuelo visual diurno (VFR diurno). La UAEAC otorgará un certificado de aeronavegabilidad estándar en categoría VLA (RAC 4.4.1.9 literal c), con las limitaciones de operación aplicables, a una aeronave que cuente con un certificado de tipo en dicha categoría.

9.5.13.1. CÓDIGO DE AERONAVEGABILIDAD.

La UAEAC aceptará el código de aeronavegabilidad y limitaciones de operación establecidas en la bases de certificación original del país de Diseño o en su defecto de cualquier país miembro de la OACI que tenga incluido en su regulación dicho código de aeronavegabilidad, que haya otorgado una certificación de tipo.

El solicitante, deberá suministrar la información de certificación y facilitar la verificación de las normas referenciadas (vigentes y actualizadas, íntegramente con todas sus enmiendas, modificaciones y apéndices), presentando la traducción oficial de la misma al idioma español o inglés; y de sus procedimientos de certificación y de producción en cumplimiento del numeral 9.2.3 de esta Parte.

9.5.13.2. REQUISITOS ADICIONALES DE AERONAVEGABILIDAD.

La UAEAC determinará el cumplimiento de los requisitos adicionales de aeronavegabilidad establecidos según la actividad operacional a desarrollar de acuerdo con lo estipulado en la parte cuarta de este Reglamento y demás requisitos que considere aplicables.

Artículo Tercero. Modifíquese el APÉNDICE "A", Capítulo II, de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, así:

APÉNDICE A CAPITULO II HELICÓPTEROS DE TIPO Y CLASE SEGÚN HABILITACIONES

HABILITACIÓN DE TIPO PARA HELICÓPTEROS

La habilitación de tipo comprende entre otros, los siguientes helicópteros:

Clave: GDIR-30-12-10

Versión: 01

Fecha: 09/04/2012

Página: 10 de 12

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

03501

28 JUN. 2012



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

CUADRO DE CLASIFICACION DE HELICOPTEROS		
AERONAVE	TIPO	Nº. TRIPULACION
Performance I		
MI-8-MTV	TIPO	3
MI-171	TIPO	3
KA-32T	TIPO	2

HABILITACIÓN DE CLASE PARA HELICÓPTEROS

Se incluyen en esta Habilitación entre otros, los Helicópteros Eurocopter BO-105, Eurocopter AS-355, Augusta Westland A-109 y Eurocopter EC-135, de acuerdo con la clasificación estipulada en el Cuadro de Clasificación de Helicópteros, o helicópteros bimotores performance 2 hasta 2.730 kgs (6.000 lbs).

CUADRO DE CLASIFICACION DE HELICOPTEROS		
AERONAVE	CLASE	Nº. TRIPULACION
Performance II		
Bell-212	CLASE	2
Bell-412	CLASE	2
Bell-222	CLASE	2
Eurocopter BK 117 C2 (EC-145)	CLASE	2
* Eurocopter BO-105	CLASE	1
* Eurocopter EC-355	CLASE	1
* Augusta Westland A.-109	CLASE	1
* Eurocopter EC-135	CLASE	1
Performance III		
Bell-206	CLASE	1
Bell-206L	CLASE	1
Bell-407	CLASE	1
McDonell MD-500 D/N	CLASE	1
McDonell MD-600	CLASE	1
Eurocopter AS-350	CLASE	1
Bell-47/ Soloy	CLASE	1
Hughes - 300	CLASE	1
Robinson 22	CLASE	1
Robinson 44	CLASE	1
Robinson 66	CLASE	1

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

(# 03501)

28 JUN. 2012



Continuación de la Resolución "Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda, Cuarta y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

Nota: Los helicópteros Eurocopter BO-105, Eurocopter EC-355, Augusta Westland A-109 y Eurocopter EC-135 y/o similares, por su característica operativa, diurna y VFR, requieren de un solo Piloto con su correspondiente Habilitación de CLASE.

Artículo Cuarto. Las disposiciones adoptadas con la presente Resolución, no generan ninguna diferencia con respecto a los estándares internacionales contenidos en los anexos de la OACI, en consecuencia no dan lugar a notificación alguna ante el Consejo de dicho Organismo.

Artículo Quinto. Previa su publicación en el Diario Oficial, incorpórense las presentes disposiciones en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia publicada en la Página web www.aerocivil.gov.co.

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

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

28 JUN. 2012


SANTIAGO CASTRO GOMEZ
Director General


MÓNICA MARIA GOMEZ VILLAFANE
Secretaria General

Proyectó: Andrés González Ordóñez – Jefe Grupo Técnico (A) 

Juan Carlos Tarazona – Profesional Normas Aeronáuticas 

Revisó: Edgar B. Rivera – Jefe Grupo Normas Aeronáuticas 

Jorge Luis Reyes – Jefe Grupo Operaciones 

Aprobó: Ingeniero Enrique Salazar Manosalva – Jefe Estándares de Vuelo 

Coronel Germán Ramiro García – Secretario de Seguridad Aérea 