

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
1061 49012

(#00748)

25 FEB. 2013

"Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta 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 conferidas en los artículos 1782 y 1801 y 1808 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2°, 5°, Numerales 3, 4, 6, 8, 9 y 10, y 9° numeral 4 del Decreto 260 de 2004 y;

CONSIDERANDO:

- Que la República de Colombia es Parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la ciudad de Chicago en 1944 y como tal, miembro activo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), motivo por el cual, debe dar cumplimiento a citado Convenio y demás estándares contenidos en los Anexos técnicos.
- Que de conformidad con el artículo 37 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional antes citado, los Estados Parte se comprometen a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus regulaciones aeronáuticas internas, para lo cual, facultaron a la Organización de Aviación Civil Internacional, órgano creado mediante dicho instrumento internacional, para adoptar normas y métodos recomendados (Sarps) contenidos en los Anexos.
- Que el Anexo 1 -Licencias al Personal- al citado Convenio, contiene una serie de normas y métodos recomendados para el otorgamiento de licencias al personal aeronáutico de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 37 al Convenio antes enunciado.
- Que de la misma manera, el Anexo 2 -Reglamento del aire- al citado Convenio, se ha enmendado en lo relacionado con las normas aplicables al Plan de vuelo, las cuales deben ser igualmente armonizadas en el campo interno con el propósito de mantener la uniformidad en este aspecto.
- Que es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, armonizar los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos con las disposiciones que al efecto promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tal y como se dispone en el artículo 5° del Decreto 260 de 2004 y garantizar el cumplimiento del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 20/09/2011
Página: 1 de 61

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

#00748)

26 FEB. 2013

Principio de
Procedencia:
1061 1490

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- Que la Secretaria de Seguridad Aérea al igual que algunos usuarios aeronáuticos han solicitado a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que se modifique los Reglamentos Aeronáuticos en lo relacionado con los requisitos aplicables instructores, requisitos aplicables a programas de envejecimiento de aeronaves, requisitos para la operación de aeronaves livianas, cambios del Plan de vuelo, aduciendo que los requisitos aplicables en Colombia son más exigentes que los contenidos en el estándar internacional.
- Que en mérito de lo expuesto;

RESUELVE:

Artículo Primero. Adoptase la siguiente Enmienda a la Parte Primera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, agregando las definiciones de "CTA operativo y CTA no operativo", las cuales quedarán en los términos que se describen a continuación y serán incluidas en el orden alfabético que corresponda:

- **CTA Operativo:** Es el Controlador de Tránsito Aéreo que está en posesión de una Certificación Médica vigente.
- **CTA no Operativo:** Es el Controlador de Tránsito Aéreo que carece de Certificación Médica vigente.

Artículo Segundo. Adoptase la presente enmienda modificando unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, denominada "Personal Aeronáutico", en los siguientes términos:

"2.1.5. Aptitud psicofísica

2.1.5.1. El solicitante de una licencia de personal aeronáutico poseerá, cuando corresponda una Certificación Médica expedida de conformidad con las disposiciones contenidas en el Capítulo IX de ésta Parte de los Reglamentos.

2.1.5.2. En el Programa de Vigilancia de la UAEAC se aplicarán los principios básicos de la gestión de la seguridad operacional en el proceso de examen médico de los titulares de licencias, incluyendo como mínimo:

- (a) Análisis de rutina de los sucesos de incapacitación durante el tiempo que se desempeñe en las atribuciones que le habilitan la licencia técnica aeronáutica y



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

(# 0 0 7 4 8) 26 FEB. 2010

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

constataciones médicas durante los exámenes médicos para identificar los elementos de riesgo médico aumentado; y

(b) Reevaluación continua del proceso de examen médico para concentrarse en los ámbitos de riesgo médico aumentado que se hayan identificado.

2.1.5.3. El período de validez de la evaluación de la aptitud psicofísica comenzará en la fecha en que se lleve a cabo el reconocimiento médico y su duración se ajustará a lo previsto en el numeral 2.1.5.19. de esta Parte.

2.1.5.4. El período de validez de la evaluación médica en vigor, puede ampliarse a discreción del área de medicina aeronáutica de la UAEAC, hasta un máximo de cuarenta y cinco (45) días.

2.1.5.5. El personal aeronáutico que para el ejercicio de las atribuciones que le confiere una licencia requiera de un Certificado médico, no ejercerá dichas atribuciones a menos que posea un Certificado médico vigente que corresponda a su licencia.

2.1.5.6. La UAEAC designará médicos examinadores, competentes y facultados para ejercer la medicina, con objeto de que efectúen el reconocimiento médico que les permita evaluar la aptitud psicofísica de quienes soliciten la expedición o renovación de las licencias o habilitaciones que requieran, para su desempeño, de una Certificación Médica.

2.1.5.7. Los médicos examinadores habrán recibido la debida instrucción en medicina aeronáutica y recibirán cursos de actualización como mínimo una vez cada dos (2) años. Antes de ser designados, los médicos examinadores acreditarán, ante la UAEAC, que poseen las competencias y conocimientos adecuados en medicina aeronáutica.

2.1.5.8. Los médicos examinadores tendrán conocimientos prácticos y experiencia con respecto a las condiciones en las cuales los titulares de licencias y habilitaciones desempeñan sus funciones.

2.1.5.9. Los médicos evaluadores de la UAEAC auditarán y evaluarán periódicamente, conforme al Programa de Vigilancia que para el efecto establezca el área de medicina aeronáutica de la UAEAC, las competencias y cumplimiento de procedimientos adoptados por los Médicos examinadores.

2.1.5.10. Los solicitantes de licencias o habilitaciones para las cuales se exija una Certificación de aptitud psicofísica, firmarán y presentarán al médico examinador una declaración en la que indicarán si se han sometido anteriormente a algún

M



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

reconocimiento análogo y, en caso afirmativo, la fecha, el lugar y el resultado del último reconocimiento. Los solicitantes darán a conocer al médico examinador si con anterioridad les fue negada, revocada o suspendida alguna evaluación médica y, en caso afirmativo, deberán indicar el motivo de esa negación, revocación o suspensión.

2.1.5.10.1. Toda declaración falsa hecha ante un médico examinador por el solicitante de una licencia o habilitación, se pondrá en conocimiento del área de medicina aeronáutica de la UAEAC, para que dicha dependencia adopte las medidas que estime pertinentes.

2.1.5.11. Una vez hecho el reconocimiento médico del solicitante, de conformidad con lo establecido en el Capítulo IX de esta Parte, el médico examinador se asegurará de cumplir con lo previsto en el numeral 2.11.2.2.2., detallando los resultados del reconocimiento y evaluando las conclusiones sobre la aptitud psicofísica del solicitante.

2.1.5.12. El informe médico se presentará al área de medicina aeronáutica de la UAEAC, en formato electrónico o en la forma que al efecto establezca la UAEAC y en el mismo se hará constar la identificación completa del médico examinador.

2.1.5.13. Reservado

2.1.5.14. La UAEAC, por medio de sus Médicos Evaluadores, revisará los informes presentados por los Médicos Examinadores.

2.1.5.14.1. Los médicos examinadores presentarán información suficiente al área de medicina aeronáutica de la UAEAC, para que dicha dependencia pueda llevar a cabo las valoraciones y auditorías que sean necesarias a las evaluaciones médicas.

2.1.5.15. En el caso en que el interesado no satisfaga las normas médicas prescritas en el Capítulo IX de esta Parte, respecto a determinada licencia o habilitación, no se expedirá ni renovará la Certificación de aptitud psicofísica, a menos que se satisfagan las siguientes condiciones:

- (a) Que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales la falta de cumplimiento por parte del solicitante de cualquier requisito, ya sea numérico o de otra clase, es tal que no es probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia que solicita afecten su desempeño o se ponga en peligro la seguridad aérea;
- (b) Que se ha tenido, debidamente en cuenta, la idoneidad profesional, pericia y experiencia del solicitante y las condiciones de operación; y

M



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

(c) Que se anote en la licencia cualquier limitación o limitaciones especiales cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de la licencia dependa del cumplimiento de tal limitación o limitaciones.

2.1.5.16. El área de medicina aeronáutica de la UAEAC se asegurará de preservar, respetar y hacer respetar, en todo momento, la confidencialidad de la información médica que almacene de cada solicitante de una Certificación Médica.

2.1.5.17. Todos los informes y registros médicos del solicitante de una Certificación Médica, se conservarán en lugar seguro y a los mismos sólo tendrá acceso el personal autorizado por el área de medicina aeronáutica de la UAEAC, con propósitos de orden médico aeronáutico exclusivamente.

2.1.5.18. Sin perjuicio de lo previsto en los procedimientos internos adoptados por la UAEAC, cuando las consideraciones operacionales lo justifiquen, el Médico evaluador determinará en qué medida ha de presentarse la información médica pertinente a otros funcionarios de la UAEAC.

2.1.5.19. Excepto como se dispone en los numerales 2.1.5.19.1., 2.1.5.19.2., 2.1.5.19.3., 2.1.5.19.4., 2.1.5.19.5. y 2.1.5.19.6., el Certificado Médico expedido de acuerdo con los numerales 2.1.5.10. y 2.1.5.11., tendrá validez a partir de la fecha del reconocimiento médico, por un periodo que no exceda de:

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

11



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

#00748)

28 FEB 2011

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

2.1.5.19.1. El período de validez de una evaluación médica se basa en la edad del solicitante en el momento en que éste se somete al reconocimiento médico, y puede reducirse cuando clínicamente sea indicado.

2.1.5.19.2. Cuando el titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (avión, helicóptero), o de licencia de piloto comercial (avión, helicóptero, dirigible), que participa en operaciones de transporte aéreo comercial, haya cumplido cuarenta (40) años, el período de validez especificado en el numeral 2.1.5.19., se reducirá a seis (6) meses.

2.1.5.19.3. Cuando el titular de una licencia de piloto privado (avión, helicóptero, dirigible), haya cumplido cuarenta (40) años, el período de validez especificado en el numeral 2.1.5.19., se reducirá a doce (12) meses.

2.1.5.19.4. Cuando el titular de una licencia de piloto de planeador, o de licencia de piloto de globo libre haya cumplido cuarenta (40) años, el período de validez especificado en 2.1.5.19., se reducirá a veinticuatro (24) meses.

2.1.5.19.5. Cuando el titular de una licencia de piloto de planeador, de licencia de piloto de globo libre y de licencia de controlador de tránsito aéreo haya cumplido los cincuenta (50) años, el período de validez especificado en el numeral 2.1.5.19., se reducirá a doce (12) meses.

2.1.5.19.6. Circunstancias en que puede aplazarse el reconocimiento médico

El nuevo reconocimiento médico prescrito para el titular de una licencia que actúe en una región alejada de los centros de reconocimiento médico designados, puede aplazarse a discreción del área de medicina aeronáutica de la UAEAC, 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 o Controladores de Tránsito Aéreo;
- (b) Dos (2) períodos 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 reconocido por un médico examinador designado de la región de que se trate, o en caso de que no se cuente con dicho médico examinador designado, por un médico legalmente autorizado para ejercer la

M



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

#00748)

26 FEB. 2012

Continuación de la Resolución: *"Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"*

profesión en la zona de que se trate. El informe del reconocimiento médico se enviará al área de medicina aeronáutica de la UAEAC;

- (c) Si se trata de un piloto privado, un solo período que no exceda de doce (12) meses cuando el reconocimiento médico lo efectúe un medico examinador designado, según se indica en el numeral 2.1.5.6., por el Estado Parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en que se halle temporalmente el solicitante. El informe del reconocimiento médico se enviará al área de medicina aeronáutica de la UAEAC.

2.1.13.2. Licencia Provisional.

Durante el trámite de la licencia, podrá expedirse una licencia provisional cuando se hayan acreditado en su totalidad los requisitos técnicos exigibles y solo falte algún requisito administrativo, siempre y cuando no se afecte la seguridad aérea. Así mismo, se otorgará una licencia provisional a quienes hayan acreditado todos los requisitos pertinentes mientras se elabora la licencia definitiva plastificada.

Tratándose de licencias de vuelo o de Controlador de Tránsito Aéreo, los Inspectores de la UAEAC o los Examinadores designados, podrán expedir la licencia provisional de que trata el inciso anterior, una vez cumplidos todos los requisitos técnicos y concluido el correspondiente chequeo final de vuelo o en el puesto de trabajo, según corresponda, siempre y cuando se encuentre vigente el respectivo certificado médico del examinado.

Las licencias provisionales tendrán vigencia de ciento ochenta (180) días como máximo, durante éste período el solicitante debe obtener la licencia definitiva. La licencia provisional caduca al vencimiento del plazo de validez establecido o en el momento de entrega de la licencia definitiva.

2.2.1.11. Edad

El aspirante a una licencia de piloto acreditará una edad mínima de:

- Dieciséis (16) años para piloto de planeador.
- Diecisiete (17) años para alumno piloto.
- Dieciocho (18) años para piloto de globo y piloto privado o comercial de avión o helicóptero.
- Veintiún (21) años para pilotos de transporte de línea avión o helicóptero.

Ningún piloto podrá actuar como comandante o copiloto en aeronaves dedicadas a servicios aéreos comerciales, cuando haya cumplido los sesenta y cinco (65) años de

AL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#0 0748) 26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

Edad. No obstante, en los casos de tripulaciones conformadas por más de un piloto, solo uno de ellos podrá tener más de (60) años de edad.

Cuando el titular de una licencia llegue a la edad máxima señalada, los privilegios de dicha licencia, serán modificados o cancelados según sea pertinente.

Parágrafo: También se aplicará la limitación máxima de sesenta y cinco (65) de edad, a las actividades de aviación agrícola, que con carácter exclusivamente privado y con la debida autorización, sean ejecutadas por pilotos privados.

2.2.1.2.2. Habilitaciones de clase y tipo

Queda limitada a una sola clase y a un solo tipo de aeronave, según corresponda, la autonomía de operación de las licencias de piloto, copiloto e ingeniero de vuelo dentro de cada categoría. No se permitirá al titular de una licencia de piloto actuar como piloto al mando, ni como copiloto, ni como Ingeniero de Vuelo de un avión o helicóptero a no ser que dicho titular haya recibido una de las siguientes autorizaciones:

- (a) Una habilitación de clase correspondiente
- (b) Una habilitación de tipo correspondiente

Cuando se expida una habilitación de tipo, que limite las atribuciones a las licencias de copiloto o Ingeniero de Vuelo, en la habilitación se anotará dicha limitación.

Sin detrimento de las alternativas previstas en el inciso primero de este numeral y/o en sus literales (a) y (b) y en relación con las mismas, un piloto podrá operar aviones de clase y tipo, conforme a lo siguiente:

- (a) Cuando el piloto se desempeñe en operaciones aéreas comerciales, operando un avión de tipo, cualquier aeronave de clase que opere deberá ser de aviación general privada;
- (b) El piloto debe estar calificado en dichos equipos y con chequeo vigente, de conformidad con estos Reglamentos, y
- (c) El piloto no podrá superar el máximo de horas de vuelo establecidas en estos Reglamentos y en el Decreto 2742 del 24 de julio de 2009.

2.2.5.7.1. En aviones monomotores o bimotores hasta cinco mil setecientos kilogramos (5.700 Kg) no existirán habilitaciones por tipo y se podrá volar equipos a pistón y/o turbohélice, dentro de una misma clase, siempre y cuando se tenga el chequeo anual vigente en los equipos en los cuales se está calificado.

Las habilitaciones a la licencia de piloto comercial por clase, serán las siguientes:



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 0 0 7 4 8)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (a) Piloto de monomotores tierra o agua, con límite de peso hasta de 5.700 Kg.
- (b) Piloto de bimotores o multimotores tierra o agua, en aviones con un límite de peso hasta de 5700 Kg.
- (c) Copiloto de bimotores o multimotores, tierra o agua, en aviones con un límite de peso hasta de 5.700 Kg.

Sin detrimento de las alternativas previstas en el inciso primero de este numeral y en sus literales (a), (b) y (c) y en relación con las mismas, un piloto podrá operar aviones a pistón y aviones de turbohélice o de turbina y helicópteros, y viceversa, conforme a lo siguiente:

- (a) Cuando el piloto se desempeñe en operaciones aéreas comerciales, operando algún avión turbohélice o de turbina, cualquier aeronave a pistón que opere, deberá ser de aviación general privada y viceversa.
- (b) Cuando el piloto se desempeñe en operaciones aéreas comerciales, operando algún avión, cualquier helicóptero que opere, deberá ser de aviación general privada y viceversa.
- (c) El piloto debe estar calificado en dichos equipos y con chequeo vigente, de conformidad con estos Reglamentos, y
- (d) El piloto no podrá superar el máximo de horas de vuelo establecidas en estos Reglamentos y en el Decreto 2742 del 24 de julio de 2009.

2.3.6.4.1. Experiencia para habilitaciones

Para cada habilitación inicial a la licencia básica, 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 de Servicios a Bordo licenciado.

Para las habilitaciones adicionales el solicitante habrá realizado un mínimo de cinco (5) horas de vuelo como Auxiliar de Servicios a Bordo (Observador) en el avión respectivo, supervisado por un Auxiliar de Servicios a Bordo licenciado.

2.3.6.5 Aptitud Psicofísica

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

2.5.2.5.1.2.1. El solicitante:

- (a) Habrá completado satisfactoriamente el curso de instrucción correspondiente a la habilitación, en el Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas, incluyendo

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

instrucción teórica y entrenamiento práctico en simulador de tránsito aéreo, de control de aeródromo, aproximación y área radar o no radar, según corresponda.

(b) Habrá prestado satisfactoriamente:

- (1) **Para habilitación de control de aeródromo:** Servicio de control de tránsito aéreo durante un período no inferior a seis (6) meses, ejerciendo las atribuciones de la licencia CTA en un aeródromo de categoría III ó IV.
- (2) **Para habilitación de control de aproximación y/o área:** Servicio de control de tránsito aéreo durante un período no inferior a dos (2) años ejerciendo las atribuciones de la licencia CTA con habilitación AD, habiendo ejercido bajo dicha habilitación las funciones propias del control de aeródromo, y/o las de coordinación de aproximación; y haber prestado bajo supervisión de un Controlador de Tránsito Aéreo entrenador en el puesto de trabajo, el servicio de control de aproximación o área en la dependencia correspondiente, durante un periodo especificado en el Apéndice B de éste Capítulo.
- (3) **Para habilitación RADAR de Aproximación y/o Área.** Servicio de control de tránsito aéreo durante un período no inferior a dos (2) años ejerciendo los privilegios de la licencia CTA con habilitación APP y/o ACC en una oficina de control de aproximación o centro de control de área y haber prestado, bajo supervisión de un Controlador de Tránsito Aéreo entrenador en el puesto de Trabajo, el servicio de control radar en la dependencia correspondiente durante un periodo especificado en el apéndice B de éste Capítulo.

2.6.1.3. Solamente podrán impartir instrucción:

- (a) Los instructores habilitados por clase, en los equipos en que tengan su repaso de tierra y chequeo de vuelo vigente.
- (b) Los instructores habilitados por tipo (IDV.A - IDV.H - IDV.I) podrán impartir instrucción en el equipo en que estén habilitados en su licencia básica (PTL - PTH - PCA - PCH - IDV.A - IDV.H).
- (c) Los instructores habilitados por clase o tipo, podrán impartir instrucción de tierra en los equipos que tengan habilitada su licencia como instructor.
- (d) Para impartir instrucción en simulador de vuelo, en cualquiera de sus niveles no se requiere certificado médico.
- (e) No se podrá impartir instrucción indistintamente en equipos clase y tipo de aeronaves.

2.6.1.7. Los instructores no podrán impartir en un día calendario, más de:

- (a) Ocho (8) horas continuas de instrucción de tierra.

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 20/09/2011
Página: 10 de 61

M



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

26 FEB. 2013

(#00748)

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (b) Seis (6) horas de instrucción en simulador, sin exceder con el tiempo de briefing y debriefing un total de ocho (8) horas.
- (c) Seis (6) horas de instrucción en vuelo local u ocho (8) horas en vuelos de crucero.

2.6.2.3.3. Pericia

El solicitante habrá demostrado, con respecto a la clase de helicóptero para la que desea obtener las atribuciones de instructor de vuelo, su capacidad para enseñar aquellos aspectos que tenga que proporcionar instrucción de vuelo, que incluirán la instrucción previa del vuelo y después del vuelo, así como también la instrucción teórica que corresponda.

2.6.2.3.7. Condiciones para poder ejercer las atribuciones de su licencia

Para mantener vigentes las atribuciones de la licencia como instructor de vuelo helicópteros clase, el licenciado debe cumplir con los requisitos pertinentes especificados en los RAC con relación a repasos de curso de tierra, entrenamiento de vuelo y certificado médico vigente.

2.6.2.4.7. Condiciones para poder ejercer las atribuciones de su licencia

Para mantener vigentes las atribuciones de la licencia como instructor de vuelo helicópteros tipo, el licenciado debe cumplir con los requisitos pertinentes especificados en los RAC con relación a repasos de curso de tierra, entrenamiento de vuelo y certificado médico vigente.

2.6.6.2. Conocimientos

El solicitante habrá satisfecho los requisitos en materia de conocimientos para la expedición de la licencia básica o título técnico o profesional según corresponda, y habrá demostrado así mismo, un nivel de conocimiento apropiado a las atribuciones que la licencia de instructor de tierra confiere a su titular, como mínimo en los temas siguientes:

- (a) Técnica de instrucción teórica y práctica.
- (b) Evaluación del progreso de los alumnos en las asignaturas respecto a las cuales se imparte instrucción.
- (c) Proceso de aprendizaje.
- (d) Elementos de la enseñanza efectiva.
- (e) Notas y exámenes, principios pedagógicos.
- (f) Preparación del programa de instrucción.



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

26 FEB. 2013

(#00748)

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (g) Preparación de las clases o lecciones.
- (h) Métodos de instrucción en aula.
- (i) Utilización de ayudas pedagógicas.
- (j) Análisis y corrección de los errores de los alumnos.
- (k) Idioma español y conocimientos de inglés técnico, cuando la especialidad lo exija.

Conforme a lo anterior, el aspirante deberá haber obtenido el título de especialización, diplomado o curso de capacitación (Teórico/práctico) de por lo menos sesenta (60) horas sobre metodología de enseñanza, pedagogía, instructor académico, planeación educativa o docencia universitaria. Este requisito no será necesario cuando el aspirante sea titular de una licencia de instructor de vuelo y haya acreditado este requisito en relación con dicha Licencia.

2.6.6.4. Habilitaciones

- (a) **Aerodinámica.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda:
 - Piloto de Aeronave (avión o helicóptero).
 - Ingeniero de Vuelo (avión o helicóptero).
 - Técnico de Línea (avión o helicóptero).
 - Ingeniero especialista aeronáutico con experiencia en el área.
 - Controlador de tránsito aéreo.
- (b) **Operación y sistemas de aeronaves.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda:
 - Piloto de aeronave (avión o helicóptero).
 - Ingeniero de vuelo (avión o helicóptero).
 - Técnico de línea (avión o helicóptero).
 - Ingeniero especialista aeronáutico.
 - Auxiliar de servicios a bordo (limitado a impartir instrucción a auxiliares de a bordo)
 - Despachador (limitado a impartir instrucción a despachadores)
- (c) **Gestión de Recursos**
 - (1) **Gestión de recursos de cabina para tripulantes de cabina de mando (CRM).** Ser titular de una de las siguientes licencias:
 - Piloto de aeronave (avión o helicóptero) con curso y experiencia como facilitador en CRM.
 - Ingeniero de vuelo con curso y experiencia como facilitador en CRM.
 - (2) **Gestión de recursos de cabina para tripulantes de cabina de pasajeros (CRM).** Ser titular de una de las siguientes licencias:



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

400748)

25 FEB 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- Auxiliar de servicios a bordo con curso y experiencia como facilitador en CRM.
- Piloto de aeronave (avión o helicóptero) con curso y experiencia como facilitador en CRM.
- (3) **Gestión de recursos de control de tránsito aéreo para controladores de tránsito aéreo (CRM).** Ser titular de la siguiente licencia:
 - Controlador de tránsito aéreo con curso y experiencia como facilitador en CRM.
- (4) **Gestión de recursos de mantenimiento para personal técnico de mantenimiento (MRM).** Ser titular de una de las siguientes licencias:
 - Técnico especialista con curso y experiencia como facilitador MRM.
 - Ingeniero especialista aeronáutico con curso y experiencia como facilitador MRM.
- (d) **Peso y balance y cargue de aeronaves.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda:
 - Piloto de aeronave (avión o helicóptero).
 - Ingeniero de vuelo (avión o helicóptero) con título profesional de ingeniero.
 - Despachador de aeronaves.
- (e) **Navegación Aérea.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda:
 - Piloto de aeronave (avión o helicóptero).
 - Ingeniero de vuelo (avión o helicóptero).
 - Navegante de vuelo.
 - Controlador de tránsito aéreo.
- (f) **Dispositivo de Entrenamiento para Simulación de Vuelo (Flight Simulation Training Device - FSTD)**
 - (1) **Dispositivo de Entrenamiento de Vuelo (Flight Training Device - FTD).** Además de acreditar curso específico en el Dispositivo de Entrenamiento en que impartirá instrucción, el aspirante debe ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda de acuerdo con la instrucción a ser impartida:
 - Piloto de aeronave (avión o helicóptero).
 - Ingeniero de Vuelo (avión o helicóptero).
 - Controlador de tránsito aéreo limitado a su especialidad.
 - Instructor de tierra con habilitación en navegación.
 - (2) **Simulador de Vuelo (Full Flight Simulator - FFS).** Además de acreditar curso específico en el Simulador de vuelo en que impartirá la instrucción, el aspirante debe:
 - Ser titular de una licencia de Piloto de aeronave (avión o helicóptero).

11



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- Estar o haber estado habilitado en la(s) aeronave(es) respecto de la(s) cual(es) imparte instrucción y haber recibido entrenamiento en simulador de vuelo respecto de la(s) misma(s) aeronave(s), dentro de los dos (2) años anteriores para quienes no tengan la habilitación vigente.
- (g) **Localización y uso de equipos de emergencia.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda:
 - Piloto de Aeronaves (avión o helicóptero).
 - Ingeniero de vuelo (avión o helicóptero).
 - Auxiliar de servicio a bordo.
- (h) **Procedimientos de emergencia y evacuación en tierra o agua.** Ser titular de una de las siguientes licencias:
 - Piloto de aeronave (avión o helicóptero).
 - Ingeniero de vuelo (avión o helicóptero).
 - Auxiliar de servicio a bordo.
- (i) **Meteorología aeronáutica.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda:
 - Meteorologista u Observador meteorológico u Operador de comunicaciones, información aeronáutica y meteorología con habilitación en Meteorología.
 - Piloto de aeronave (avión o helicóptero)
 - Despachador.
 - Controlador de tránsito aéreo.
- (j) **Comunicaciones y procedimientos radiotelefónicos.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda:
 - Piloto de aeronave (avión o helicóptero)
 - Controlador tránsito aéreo.
 - Operador de comunicaciones, información aeronáutica y meteorología con habilitación en comunicaciones.
- (k) **Tránsito aéreo.** Ser titular de la siguiente licencia con la habilitación que corresponda:
 - Controlador de Tránsito Aéreo con habilitación.
- (l) **Información aeronáutica.** Ser titular de la siguiente licencia:
 - Operador de comunicaciones, información aeronáutica y meteorología con habilitación en información aeronáutica.
- (m) **Derecho Aéreo (Legislación aérea, regulaciones aéreas)**

AL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

#00748) 26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (1) Acreditar título de Abogado, tarjeta profesional y experiencia profesional en el área aeronáutica no inferior a tres (3) años si es especialista en Derecho aéreo, aeronáutico y/o espacial y, de cinco (5) años si es especialista en otra área del derecho. El título de postgrado alternativo debe ser en una dimensión de las ciencias jurídicas, así:
 - Derecho internacional del transporte
 - Derecho comercial
 - Administración aeronáutica
 - Gerencia aeronáutica, ó
 - Gerencia de la seguridad aérea.
 - (2) Cuando el aspirante no acredite título de abogado, podrá acreditar una licencia básica de personal aeronáutico y un curso o diplomado en Derecho aeronáutico con duración no inferior a cien (100) horas. Esta habilitación quedará limitada a impartir la regulación técnica pertinente a su respectiva licencia básica.
- (n) **Factores humanos en aviación (Actuaciones y limitaciones humanas).** Ser titular de una de las siguientes licencias o título y tarjeta profesional:
- Médico o Psicólogo de Aviación con experiencia específica en el área.
 - Piloto de aeronave (avión o helicóptero) limitado a su especialidad.
 - Ingeniero de vuelo (avión o helicóptero) limitado a su especialidad.
 - Controlador de tránsito aéreo limitado a su especialidad.
 - Auxiliar de servicios a bordo limitado a su especialidad.
- (ñ) **Plantas Motrices (Motores a pistón y turbinas).** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda o, título y tarjeta profesional:
- Ingeniero especialista aeronáutico con experiencia específica en el área
 - Técnico especialista en reparación de plantas motrices.
- (o) **Hélices.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda:
- Ingeniero especialista aeronáutico con experiencia específica en el área.
 - Técnico especialista en hélices.
- (p) **Estructuras y láminas.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda o, título y tarjeta profesional:
- Ingeniero especialista aeronáutico con experiencia específica en el área.
 - Técnico especialista en estructuras metálicas y materiales compuestos.
- (q) **Sistemas Hidráulicos.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda o, título o tarjeta profesional:



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

400748

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- Ingeniero especialista aeronáutico con experiencia específica en el área.
 - Técnico especialista en sistemas hidráulicos.
- (r) **Electricidad de Aviación.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda o, título y tarjeta profesional:
- Técnico especialista en sistemas eléctricos, electrónicos o instrumentos.
 - Ingeniero especialista aeronáutico con experiencia específica en el área.
- (s) **Aviónica (Sistemas y Equipos Electrónicos).** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda o, título y tarjeta profesional:
- Técnico especialista en sistemas eléctricos, electrónicos o instrumentos.
 - Ingeniero especialista aeronáutico con experiencia específica en el área.
- (t) **Instrumentos.** Ser titular de una de las siguientes licencias con la habilitación que corresponda o, título y tarjeta profesional:
- Técnico Especialista en Sistemas Eléctricos, Electrónicos o Instrumentos.
 - Ingeniero especialista aeronáutico con experiencia específica en el área.
- (u) **Procedimientos de Inspección.** Ser titular de una de las siguientes autorizaciones:
- Inspector Técnico Autorizado (AIT) (Inspección Técnica e Inspección ítems de Inspección Requerida)
 - Inspector de Seguridad Aérea
- (v) **Seguridad aérea**
- (1) **Seguridad Aérea (Investigación y prevención de accidentes de aviación).** Ser titular de una licencia de personal aeronáutico y estar o haber estado habilitado en una especialidad y/o título profesional con especialización en una dimensión de las ciencias aeronáuticas y/o curso específico:
- Acreditar curso de investigación y prevención de accidentes e incidentes aéreos.
 - Acreditar experiencia específica mínima de tres (3) años como investigador de accidentes o incidentes.
- (2) **Gestión de seguridad operacional SMS.** Ser titular de una licencia de personal aeronáutico y estar o haber estado habilitado en una especialidad y/o título profesional con especialización en una dimensión de las ciencias aeronáuticas y curso específico en gestión de la seguridad operacional:
- Acreditar curso de Sistemas de gestión de seguridad operacional (SMS).
 - Acreditar experiencia específica mínima de tres (3) años en gestión de la seguridad operacional.

M



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748) 26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

(w) **Mercancías Peligrosas.** El solicitante se habrá desempeñado en el área de mercancías peligrosas por tres (3) años y demostrará haber completado un curso de mercancías peligrosas de al menos cuarenta (40) horas.

2.6.6.4.3. 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 debe haber ejercido sus privilegios por un tiempo no inferior a un (1) año en relación con la misma.

La habilitación de una especialidad en la licencia de instructor, comprende cada equipo, sistema, actividad o procedimiento habilitado o con respecto al cual pueda desempeñarse el aspirante de acuerdo con su licencia básica requerida para la habilitación. Su titular podrá impartir instrucción respecto de cualquiera de dichos equipos, sistemas, actividades o procedimientos, siempre y cuando tenga la experiencia mínima de un (1) año en relación con cada uno.

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

2.7. AUTORIZACION DE INSPECTOR TECNICO - AIT

Requisitos para expedir la autorización

El aspirante a una autorización de inspector técnico, deberá ser propuesto ante la UAEAC para su aprobación y posterior expedición de la autorización, por parte de la empresa o taller de aviación donde vaya a desempeñar funciones de inspector. La solicitud debe incluir los siguientes datos relacionados con la persona o personas propuestas:

- Nombre completo y cédula de ciudadanía;
- Licencia o licencias técnicas que posea, incluyendo sus respectivas atribuciones y tiempo de experiencia en relación con las mismas;
- Actividades a desempeñar.

Cualquier cambio que se presente por parte del inspector o por la designación de otra persona por parte de la empresa o taller, deberá comunicarse inmediatamente a la UAEAC.

2.7.1. Conocimientos

11



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 00748)

26 FEB. 2010

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

El solicitante habrá recibido un curso de técnicas de inspección y materias complementarias como se indica a continuación, con una duración no inferior a cien (100) horas en desarrollo de un programa aprobado por la UAEAC, impartido por un Centro de Instrucción Aeronáutico autorizado y deberá demostrar, mediante una prueba escrita, un nivel de conocimientos apropiados a las funciones de Inspector Técnico Autorizado, como mínimo en los siguientes temas:

(a) **Derecho Aéreo**

- (1) Las normas pertinentes al inspector de técnico autorizado (Anexos 6, 7 y 8 de OACI; Código de Comercio, Libro Quinto, Parte Segunda y Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; principalmente las partes 2ª, 3ª, 4ª, 7ª, 8ª, 9ª, 20ª, 23ª, y 25ª) y particularmente las normas nacionales e internacionales relativas a las aeronaves, nacionalidad, matrícula, propiedad explotación y registro de aeronaves; normas sobre certificación de tipo de aeronaves y demás productos aeronáuticos; normas sobre aeronavegabilidad, sus requisitos y certificación, y sobre mantenimiento, inspección y operación de aeronaves.
- (2) Las regulaciones sobre obligaciones y responsabilidades del Inspector Técnico Autorizado, frente a la empresa o taller que inspecciona y frente a la UAEAC y documentos que puede firmar; licencias, requisitos y atribuciones del personal técnico de mantenimiento; clasificación y requisitos de los servicios de mantenimiento de línea y los talleres.

(b) **Conocimientos Generales**

- (1) Instalaciones y equipos necesarios para el funcionamiento de un servicio de mantenimiento de línea o de un taller, ya sea para servicios mayores o alteraciones conforme a su especialidad.
- (2) Procedimiento a seguir y requisitos que se deben cumplir para la ejecución y aprobación del mantenimiento y alteraciones mayores y menores en una aeronave, planta motriz o componente según el caso.

(c) **Procedimientos de Inspección**

- (1) Las técnicas de inspecciones requeridas.
- (2) Procedimientos de inspección de los fabricantes; aplicables a la especialidad para la cual se solicita la autorización.

(d) **Seguridad Industrial**

Requerimientos mínimos exigidos en cuanto a normas de seguridad industrial de instalaciones y del personal.

(e) **Información, Publicaciones Técnicas y Manuales**

AL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

25 FEB 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (1) Manejo y consulta de manuales, directivas de aeronavegabilidad, boletines de servicio y su análisis y control de cumplimiento, información técnica en general; planes de mantenimiento, análisis, control y ejecución; procedimientos para determinar extensiones de operación.
 - (2) Conocimiento amplio del Manual General de Mantenimiento; Manual de Procedimientos de Inspección, lista de equipo mínimo (MEL) y partes pertinentes del Manual de Operaciones de la empresa, (cuando se trate de empresas aéreas).
- (f) **Seguridad Aérea**
Prevención y nociones en general sobre procedimientos para la investigación de accidentes de aviación; búsqueda y rescate y normas a seguir en estos casos por parte del inspector técnico.
- (g) **Factores Humanos en la Aviación**
Actuaciones y limitaciones humanas en relación con el personal técnico de mantenimiento e inspectores.
- (h) **Idiomas**
El aspirante deberá hablar el idioma español y, tener conocimientos de inglés técnico apropiados a las atribuciones de su licencia básica.

2.7.2. Experiencia

El aspirante debe ser titular de una (1) licencia técnica de mantenimiento, ya sea como técnico de línea y/o como técnico especialista, que por sus habilitaciones corresponda a la autorización que se solicita y habrá desempeñado trabajos relacionados con tal licencia, por un término total superior a cinco (5) años, cuando se trate de inspecciones sobre aeronaves con P.B.M.O superior a 3.500 Kg, y tres (3) años cuando se trate de aeronaves con P.B.M.O inferior al señalado.

El aspirante de una autorización de AIT para un taller aeronáuticos de reparaciones, podrá optar por ella siendo titular de una (1) licencia técnica de mantenimiento que por su habilitación corresponda a la autorización que se solicita, acreditando haber desempeñado trabajos relacionados con tal licencia, por un término superior a cinco (5) años. La autorización se otorgará con limitación a la especialidad respectiva.

2.7.3. Habilitaciones

La autorización de Inspector Técnico Autorizado - AIT, no requiere de habilitaciones, pero las atribuciones de su titular estarán limitadas a inspeccionar trabajos y equipos

M

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 0 0 7 4 8)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

para los cuales esté habilitado conforme a su licencia básica de técnico en la empresa o taller que figure indicado en su autorización licencia de inspector.

2.7.4. Atribuciones

Las atribuciones del Inspector Técnico Autorizado son: Inspeccionar y autorizar para el servicio los trabajos ejecutados en aeronaves o plantas motrices o componentes, según la especialidad, y habilitaciones de sus licencias básicas, y retirar del servicio aquel material que a su juicio, y de acuerdo con sus conocimientos y experiencia, considere que no cumple con los requisitos de aeronavegabilidad y de seguridad que son indispensables en las aeronaves dedicadas al servicio de la aviación civil; y firmar en cada caso, con indicación de su nombre y número de autorización.

El inspector técnico, solo podrá ejercer dichas atribuciones en la empresa o taller que figure en su autorización y no deberá haber intervenido en la ejecución de los trabajos que inspeccione. De conformidad con la autorización concedida, el Inspector Técnico Autorizado - AIT solo actuará ante la empresa o taller que figure en su autorización.

En desarrollo de lo anterior, el Inspector Técnico Autorizado - AIT deberá dar cuenta razonada de las irregularidades o deficiencias detectadas a la UAEAC para lo cual contará con el apoyo de la misma.

2.7.5. Condiciones subsiguientes para poder ejercer las atribuciones de la autorización.

Sin detrimento de los requerimientos exigibles para conservar las atribuciones de su licencia básica, los titulares de autorización de AIT, deberán asistir una (1) vez cada año a un curso de repaso y cada dos (2) años presentar exámenes teórico y práctico ante la UAEAC, la cual deberá certificar sobre su aprobación, para que se conserven vigentes las autorizaciones como inspector; dichos exámenes se efectuarán en las fechas y conforme a la programación que al efecto establezca la UAEAC.

En caso de terminación del contrato de trabajo, tanto la empresa o taller como el inspector, deberán dar inmediato aviso a la UAEAC. Las atribuciones de dicha autorización quedarán suspendidas a partir del recibo del primer aviso y solo se reanudarían si su titular es nuevamente autorizado para desempeñarse como inspector en otra empresa o taller.

Si el inspector cambia de empresa o taller deberá tener habilitados, conforme con su licencia básica, los equipos que opere o mantenga ésta y deberá estar familiarizado con



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

los manuales: General de mantenimiento, de procedimientos de inspección y de operaciones, cuando corresponda, en relación con dicha empresa o taller.

2.8.3.1. Selección

- (a) La Dirección de Estándares de Vuelo y la Jefatura del Grupo de Operaciones podrá autorizar un Examinador Designado para Pilotos ó Ingenieros de Vuelo cuando lo considere necesario, ante la falta de disponibilidad y/o carencia comprobada de Inspectores de la UAEAC.

Para tal efecto el candidato deberá haberse desempeñado como:

- (1) Piloto o Ingeniero chequeador para un operador; ó
- (2) Inspector de Seguridad Aérea de la UAEAC.

- (b) La Dirección de Estándares de Vuelo y la Jefatura del Grupo de Operaciones podrá autorizar un Examinador Designado para alumnos pilotos en un Centro de Instrucción de formación básica cuando lo considere necesario, ante la falta de disponibilidad y/o carencia comprobada de Inspectores de la UAEAC.

Para tal efecto el candidato debe:

- (1) Ser el titular de una licencia vigente IVA o IVH;
- (2) Haberse desempeñado como instructor de vuelo en un Centro de Instrucción de formación básica por un período no inferior a tres (3) años; o
- (3) Haberse desempeñado como Inspector de Seguridad Aérea de la UAEAC.

- (c) En todo caso, los Examinadores Designados de que tratan los literales (a) y (b) de este numeral, deben tener vigentes los chequeos requeridos para mantener los privilegios de la licencia básica.

- (d) Igualmente, el candidato deberá haber aprobado satisfactoriamente el Programa de entrenamiento que para tal efecto establezca la UAEAC;

- (e) Sin detrimento de lo especificado en este numeral, la UAEAC podrá designar a personal extranjero, debidamente calificado y autorizado por la autoridad aeronáutica respectiva como Examinador Designado, en aquellos casos excepcionales que así lo ameriten. Dicho Examinador deberá tener el nivel necesario en el idioma español o inglés, que permita una comunicación efectiva con el tripulante.

2.9.1.5. Clases de Certificados Médicos

- (a) Valoración médica de Clase 1 es aplicable a los solicitantes y titulares de:
- Licencia de Piloto de Transporte de Línea (Avión - helicóptero)

AL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

28 FEB. 2011

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- Licencia de Piloto Comercial con habilitación tipo (Avión - helicóptero)
 - Licencia de Piloto Comercial (Avión - helicóptero - dirigible)
- (b) Valoración médica de Clase 2 es aplicable a los solicitantes y titulares de:
- Licencia de Navegante
 - Licencia de Ingeniero de Vuelo (Avión - helicóptero)
 - Licencia de Alumno Piloto (Avión - helicóptero)
 - Licencia de Piloto Privado (Avión - helicóptero - dirigible)
 - Licencia de Piloto de planeador
 - Licencia de Piloto de globo libre
 - Licencia de Auxiliar de Servicios a Bordo
- (c) Valoración médica de Clase 3. Aplicable a los solicitantes y titulares de:
- Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo
 - Licencia de Operador de Estación Aeronáutica
 - Licencia de Bombero Aeronáutico

2.9.1.5.1. La vigencia del Certificado médico se ajustará a lo previsto en el numeral 2.1.5.19. de estos Reglamentos.

2.9.1.5.2. En ningún caso se expedirán Certificados médicos o permisos provisionales al solicitante que tenga el Certificado médico vencido, sin el debido cumplimiento de los requisitos médicos establecidos por el área de medicina aeronáutica de la UAEAC.

2.9.1.5.3. La vigencia de un Certificado médico semestral, no podrá exceder la fecha de vencimiento del Certificado médico tipo anual.

2.9.8. Psicología Aeronáutica

2.9.8.1. La psicología aeronáutica es la rama de la psicología que se ocupa del estudio de todos aspectos psicológicos y conductuales que intervienen en el personal que se encuentra o actúa en el medio aeronáutico.

2.9.8.2. Aptitud psicológica

El área de medicina aeronáutica de la UAEAC formulará las pautas científicas y metodológicas de aptitud psicológica para los siguientes procesos:

- (a) Realizar inspecciones periódicas a los Centros de instrucción aeronáutica, de los procesos de selección y seguimiento del personal certificado aeromédicamente.

PA



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 0 0 7 4 8)

28 FEB. 2011

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (b) Supervisar los procesos de selección y seguimiento psicológicos de alumnos e instructores, de todos los Centros de instrucción aeronáutica, a través de pruebas psicotécnicas y entrevista a ser implementadas en los diferentes perfiles, con el fin de escoger candidatos que en lo psicológico se acerquen al perfil adecuado ideal, que puedan hacer frente de la mejor manera posible a las exigencias de esta actividad y que no presenten elementos contraindicados para ejercerla. Para tal fin se deberá considerar en este proceso la evaluación de los siguientes aspectos:
- (1) **Estructura de personalidad.** Capacidad de adaptación, pensamiento práctico, habilidad para organizar y sistematizar, control emocional, tolerancia al stress y cansancio de vuelo, adecuado control de impulsos (autocontrol), afectividad y ánimo estables, mecanismos de defensa adecuados y flexibles, criterio, capacidad para tolerar y aceptar la crítica, reconocer errores y finalmente, aspectos interpersonales, tales como habilidades sociales y comunicacionales, capacidad para trabajar en equipo, asumir distintos roles y adecuado manejo del conflicto.
 - (2) **Habilidades específicas.** Perceptuales, motoras, de coordinación, viso-espaciales, de rapidez psicomotora, ejecución de tareas secuenciales, entre otras.
 - (3) **Intelectuales.** Coeficiente intelectual normal o superior, funciones cognitivas indemnes, especialmente en las variables de rendimiento, pensamiento práctico orientado a la solución de problemas, razonamiento lógico deductivo e inductivo.
 - (4) **Motivación.** Indagar si posee una alta intensidad motivacional sobre sus aspiraciones (basada en el placer o gusto por el vuelo) y de aptitud intelectual por cuanto constituyen la base de sustentación del curso (vocación).
- (c) Evaluar los casos de post-incidente/accidente, con el fin de establecer las condiciones psicológicas posteriores a estos eventos y determinar la aptitud psicológica para el retorno de este personal a la operación.
- (d) Evaluar otros casos especiales del personal aeromédicamente certificado, con el fin de determinar las condiciones mentales y aptitudinales para continuar en la operación.
- (e) Practicar la autopsia psicológica a las tripulaciones implicadas en accidentes de aviación, dentro del proceso de investigación que adelanta el órgano investigador de accidentes e incidentes de aviación, participando en el análisis de factores humanos y proporcionando el apoyo de la especialidad para la investigación de las causas de los mismos.



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

400743)

28 de 03

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

2.9.8.2.1. Los informes de selección psicológica de los aspirantes a alumnos e instructores, formarán parte del historial médico de los mismos y deberá remitirse una copia de la evaluación de selección a los Médicos examinadores designados con el fin de que dichos informes hagan parte de los antecedentes para la evaluación psiquiátrica; dado su carácter confidencial, el manejo de los informes quedará amparado por la reserva médica y será la base del seguimiento que el área de medicina aeronáutica de la UAEAC lleve a cabo en este personal.

2.9.8.3. Evaluación y pruebas psicométricas aplicables

2.9.8.3.1. Los test o pruebas psicológicas son herramientas o baterías de pruebas que permiten evaluar la personalidad, el estado y desarrollo mental de una persona, su grado de madurez intelectual, cultural, social, sus conflictos síquicos y tensiones emocionales. La aplicación de pruebas psicométricas permitirá comprender ciertas características del desempeño del factor humano en aviación y así determinar el perfil psicológico adecuado del personal técnico aeronáutico aeromédicamente certificado.

2.9.8.3.2. Los psicólogos de los Centros de instrucción aeronáutica, podrán bajo su responsabilidad, realizar las pruebas psicológicas a los aspirantes que requieran de la certificación aeromédica y de seguimiento a instructores, bajo la supervisión de los profesionales de psicología del área de medicina aeronáutica de la UAEAC.

2.9.8.3.3. En el proceso de certificación se utilizarán baterías de pruebas psicológicas estandarizadas, que correspondan a cuestionarios de evaluación de psicodiagnóstico clínico, con el objeto de realizar el estudio completo de la personalidad, habilidades y posibles patologías adyacentes. Las pruebas serán complementadas con una entrevista clínica individual, todo enmarcado en el contexto aeronáutico.

2.9.8.3.4. El profesional en psicología asignado por el Centro de instrucción aeronáutica deberá tener conocimientos y experiencia en el entorno aeronáutico de por lo menos dos (2) años y para adelantar las evaluaciones respectivas, requerirá autorización específica del área de medicina aeronáutica de la UAEAC, una vez haya recibido la inducción impartida por los profesionales de dicha área y acreditada su idoneidad.

2.9.8.3.5. La responsabilidad derivada del ejercicio profesional como psicólogo asignado por el Centro de instrucción aeronáutica y de los conceptos emitidos estará exclusivamente a cargo del profesional.

2.12. DECISION QUE NIEGA, MODIFICA O CANCELA UN CERTIFICADO MEDICO



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

La decisión que niegue, modifique o cancele un certificado médico, se impondrá mediante acto administrativo debidamente motivado; en el mismo, se indicarán los recursos que proceden en contra de la decisión. El acto administrativo será proferido por el Director de Medicina de Aviación y Licencias Aeronáuticas.

2.12.1. Recursos

Los aspirantes o titulares de un certificado médico que crean afectados sus derechos con las determinaciones adoptadas por la Dirección de Medicina de Aviación y Licencias Aeronáuticas, en relación con su aptitud psicofísica, podrán impugnar el acto administrativo que adopta dicha decisión haciendo uso de los recursos de reposición y apelación conforme a lo siguiente:

- (a) **Reposición:** Este recurso se interpondrá ante el Director de Medicina de Aviación y Licencias Aeronáuticas con el objetivo que aclare, modifique o revoque la decisión.

El Director de Medicina de Aviación y Licencias Aeronáuticas al decidir el recurso, podrá apoyarse en el dictamen técnico y científico emitido por una Junta Médica convocada al efecto.

La Junta Médica estará integrada por un médico evaluador y dos Médicos Examinadores con autorización vigente, distintos de aquel que examinó por última vez al recurrente; si éste último decide concurrir, lo hará con voz pero sin voto. También podrá participar en la Junta Médica el profesional de la medicina designado por el interesado recurrente.

- (b) **Apelación:** El recurso de apelación se interpondrá ante el Secretario de Seguridad Aérea de manera directa, o como subsidiario al de reposición.

El Secretario de Seguridad Aérea, al decidir el recurso, podrá contar con la asesoría de un Médico Asesor que no hay dictaminado o conocido sobre el asunto particular en oportunidad anterior y el apoyo de un Tribunal Médico, convocado específicamente para el caso que él presidirá y que estará integrado por: El Jefe del Grupo de Certificación y Educación Aeromédecica quien concurrirá con voz pero sin voto y hará las veces de secretario, dos Médicos examinadores que no hayan conocido o dictaminado sobre el asunto particular en oportunidad anterior, el profesional de la medicina designado por el interesado y un abogado de la UAEAC, quien participará con voz pero sin voto.

A las sesiones del Tribunal podrán convocarse con voz y voto, médicos especialistas en aquellas áreas de la medicina relacionadas con el caso en cuestión.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 0 0 7 4 8) 26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

Igualmente, el Director de Medicina de Aviación de la UAEAC, podrá asistir a las deliberaciones del Tribunal Médico, Con voz pero sin voto por haber conocido del caso en instancia anterior.

Emitido el dictamen técnico científico del Tribunal y con fundamento en el mismo, el Secretario de Seguridad Aérea resolverá el recurso mediante acto administrativo motivado que se notificará al interesado, poniendo fin a la vía gubernativa; de esta situación se advertirá al interesado.

2.15.5.6. Horas máximas de entrenamiento de tierra y de vuelo para alumnos e instructores

Las jornadas máximas de instrucción diaria, tanto para instructores como para pilotos alumnos, se limitarán a lo previsto en la siguiente tabla:

FASE/INSTRUCCION	HORAS BLOQUE		OBSERVACIONES
	Alumno	Instructor	
Pre-solo	02:00	06:00 Local	La hora bloque comprende desde el encendido del motor hasta el apagado del mismo (hora de horómetro)
Maniobras	04:00		
Instrumentos	04:00		
Nocturno	02:00		
Crucero	06:00	08:00 Crucero	Se requiere una parada intermedia
Mixto (crucero-nocturno)	4:00-2:00		
Simulador	04:00	08:00	Incluyendo briefing y debriefing
Asignaturas teóricas tierra	06:00	08:00	

* Las horas establecidas en esta tabla se basan en un día calendario.

Ningún alumno podrá recibir más de treinta (30) horas a la semana de instrucción teórica o de tierra, debiendo descansar al menos un (1) día en cada semana."

Artículo Tercero. Adoptase la presente enmienda adicionando y modificando unos numerales a la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en los siguientes términos:

"4.4.1.2.1. Requisito de antigüedad

No se expedirá en Colombia un certificado inicial de aeronavegabilidad en ninguna categoría a aeronaves de matrícula colombiana ni se efectuará un proceso de aceptación de un certificado de Aeronavegabilidad expedido por otro estado contratante de OACI para una aeronave de matrícula extranjera, si dichas aeronaves están fabricadas con una antelación a la fecha de solicitud de dicho certificado superior a:



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 0 0 7 4 9) 26 FEB. 2012

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (a) Veinte (20) años, cuando estén destinadas a servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros.
- (b) Veinticinco (25) años cuando estén destinadas a servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros, de carga, de trabajos aéreos especiales.
- (c) Treinta (30) años en cualquier otro caso, incluyendo las aeronaves destinadas a la instrucción de vuelo, excepto aeronaves que representen algún interés histórico, en cuyo caso se expedirá un certificado de aeronavegabilidad especial experimental de conformidad con el numeral 4.4.1.12.2, quedando limitadas a propósitos de recreación, deportivos o de exhibición.

Cuando se solicite el cambio a otra categoría de operación diferente de aquella en la que se obtuvo el certificado de aeronavegabilidad inicial, la aeronave deberá cumplir el requisito de antigüedad de la categoría para la cual se solicita el cambio.

Parágrafo: El requisito de antigüedad previsto en éste numeral, no será aplicable para aeronaves que se encuentren en el país (debidamente importadas) antes de la entrada en vigencia de las presentes disposiciones.

4.4.1.21. Requisitos generales

- (a) Cada aeronave de matrícula civil que sobre vuele territorio Colombiano, deberá tener abordo su Certificado de Aeronavegabilidad vigente.
- (b) Cada aeronave de matricula Colombiana, para poder operar, deberá tener a bordo su Certificado de Aeronavegabilidad vigente.
- (c) Reservado
- (d) La UAEAC podrá suspender, revocar, cancelar o invalidar un Certificado de Aeronavegabilidad, si considera que la operación de la aeronave puede tornarse insegura o peligrosa.
- (e) La UAEAC podrá establecer las limitaciones y/o restricciones que estime pertinente a cada Certificado de Aeronavegabilidad.
- (f) La UAEAC no extenderá un Certificado de Aeronavegabilidad para las aeronaves que no posean un Certificado de Matricula vigente.
- (g) El explotador de la aeronave debe permitir a la UAEAC las inspecciones que considere necesarias para asegurar la conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.
- (h) Reservado
- (i) En caso de vencimiento por tiempo del Certificado de Aeronavegabilidad Estándar y/o Especial, el explotador de la Aeronave debe solicitar a la UAEAC la renovación del mismo, previo cumplimiento de todos los requisitos aplicables.

4.5.1.3. Requisitos para el personal ejecutivo



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

100740)

25 FEB 2010

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (a) **Director de mantenimiento o responsable de mantenimiento.** Ninguna persona puede obrar como Director de mantenimiento o responsable de mantenimiento, a menos que:
- (1) Tenga título de ingeniero aeronáutico, mecánico, eléctrico, electrónico o metalúrgico y al menos (4) años de experiencia en el sector de mantenimiento aeronáutico, o
 - (2) Sea técnico licenciado con (6) seis años de experiencia en mantenimiento de aeronaves con habilitación en los equipos que opera la empresa.
 - (3) Conozca las partes de mantenimiento del Manual de operaciones y el Manual general de mantenimiento del operador comercial y las especificaciones de operación, así como los requerimientos de mantenimiento aplicables a esta parte.
 - (4) Tenga conocimiento de las Partes Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta, Séptima, Octava y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).
 - (5) Posea el dominio de la documentación técnica que deberá utilizar en el desempeño de su autorización, como así también la utilización de formularios y demás documentos requeridos por la UAEAC para el retorno al servicio de los productos, partes y equipos de uso aeronáutico en la empresa comercial donde labora.
- (b) **Jefe de mantenimiento o responsable técnico.** Ninguna persona puede obrar como Jefe de mantenimiento o responsable técnico, a menos que él:
- (1) Tenga título de Ingeniero aeronáutico, mecánico, metalúrgico, eléctrico o electrónico y tenga al menos (3) años de experiencia en el medio de mantenimiento aeronáutico, o
 - (2) Técnico licenciado con habilitación en el equipo que opera la empresa; tenga por lo menos cuatro (4) años de experiencia en el mantenimiento de aviones grandes, un año en los cuales debe haber estado en un cargo de supervisor de mantenimiento.
 - (3) Conozca el contenido del Manual General de Mantenimiento del operador comercial y las especificaciones de operación y los requerimientos de mantenimiento aplicables a esta parte.
 - (4) Tenga conocimiento de las Partes Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta, Séptima octava y Novena del Manual de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).
 - (5) Tenga dominio de la documentación técnica que deberá utilizar en el desempeño de su autorización, como así también la utilización de formularios, historiales y demás documentos requeridos por la UAEAC, para el retorno al servicio de los productos, partes y equipos de uso Aeronáutico en la empresa comercial donde labora.

M



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

25 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (c) **Director control de calidad o responsable control de calidad.** Ninguna persona puede obrar como Director Control Calidad o responsable de Control de Calidad, a menos que:
- (1) Tenga el título de Ingeniero aeronáutico, mecánico, metalúrgico, eléctrico o electrónico, con un mínimo de cuatro (4) años de experiencia en el sector de mantenimiento aeronáutico, o
 - (2) Sea un inspector técnico que tenga por lo menos cinco (5) años de experiencia en el mantenimiento de aviones grandes, dos (2) de los cuales se debe haber desempeñado como inspector con autorización AIT habilitado en las aeronaves que opera la empresa.
 - (3) Conozca las partes del mantenimiento del Manual de operaciones y el Manual general de mantenimiento del operador comercial y las especificaciones de operación, así como los requerimientos de mantenimiento aplicables a esta parte.
 - (4) Tenga conocimiento de las Partes Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta, Séptima, Octava y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).
 - (5) Posea el dominio de la documentación técnica que deberá utilizar en el desempeño de su autorización, así como de la utilización de formularios, historiales y demás documentos requeridos por la UAEAC, para el retorno al servicio de los productos, partes y equipos de uso aeronáutico en la empresa comercial donde labora.

4.5.7.7. Personal para inspecciones requeridas

La UAEAC se asegurará que el titular de un certificado tiene un sistema de inspección, para que todo mantenimiento, reparación general, modificaciones y reparaciones que afecten la aeronavegabilidad, se efectúen de acuerdo con lo prescrito en el Manual General de Mantenimiento o, de no ser así, con lo que la UAEAC considere necesario.

- (a) Ningún inspector puede ser utilizado para efectuar los ítems de inspección requerida (RII) a menos que el inspector que efectúe la inspección, esté certificado apropiadamente, entrenado correctamente, calificado y autorizado para hacerlo.
- (b) Ningún titular de certificado puede permitir a cualquier otra persona efectuar un ítem de inspección requerida (RII) a menos que, en ese tiempo, la persona efectuando esa inspección esté bajo la supervisión y control de una unidad de inspectores.
- (c) Ningún inspector puede efectuar la inspección de un ítem de Inspección requerida (RII) si él mismo efectuó el trabajo que requiere ser inspeccionado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 0 0 7 4 8)

26 FEB. 2010

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (d) Cada titular de un certificado mantendrá o determinará que cada persona con quien él acuerde efectuar las inspecciones de ítems de Inspección requerida mantengan, un listado actualizado de los inspectores que han sido entrenados, calificados y autorizados para efectuar inspecciones de ítems de Inspección requerida. Las personas deben ser identificadas por su nombre, el número de la autorización AIT y las inspecciones que están autorizadas a efectuar.

El titular del certificado (o persona con quien él acuerde para efectuar sus inspecciones requeridas) debe dar información escrita a cada persona autorizada, describiendo la extensión de sus responsabilidades, autoridad y limitaciones de inspección. La lista debe estar disponible para inspección por la UAEAC cuando ésta la requiera.

- (e) Todos los inspectores autorizados a la empresa deben ser empleados de tiempo completo de la empresa a la cual vaya a prestar sus servicios de inspección.
- (f) Todos los inspectores autorizados en las empresas están en la obligación de informar a la UAEAC sobre las irregularidades que ocurran en la ejecución de los trabajos que afecten la aeronavegabilidad, dejando constancia en las ordenes de trabajo y en los libros de vuelo de las aeronaves y disponiendo que permanezca suspendido de actividad de vuelo cuando en su concepto existan condiciones que puedan afectar la seguridad del vuelo.

SECCION 11 - AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA Y MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

4.5.11.1. Propósito y Definiciones.

- (a) Esta Sección busca que el titular de un CDO expedido de acuerdo con el Capítulo XV de esta parte, mantenga la aeronavegabilidad continuada de cada avión. Estos requisitos pueden incluir, pero no están limitados a la revisión del Programa de mantenimiento, donde se incorporen los cambios en el diseño y las revisiones a las instrucciones para la aeronavegabilidad continuada.
- (b) Para los propósitos de esta Sección, cada vez que se produzcan cambios en el diseño o en las instrucciones para la aeronavegabilidad continuada, estas deberán ser aprobadas por el Estado de diseño del avión, los cuales a su vez serán aceptados por la UAEAC.

4.5.11.2. a 4.5.11.4. Reservados

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

000748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

4.5.11.5. Inspección por envejecimiento y revisión de registros para aeronaves multimotores de matrícula colombiana.

- (a) **Aplicabilidad.** Este numeral aplica a todos los aviones operados por el titular de un CDO de conformidad con este Capítulo.
- (b) **Operación después de inspección y revisión de registros.** Después de las fechas que se indican en este numeral, el titular de un CDO no podrá operar un avión conforme con este Capítulo, a menos que, la UAEAC, le haya notificado que ha completado la revisión de registros y la inspección por envejecimiento de la aeronave requeridos por esta sección. Durante la inspección y revisión de los registros, el titular del CDO debe demostrar a la UAEAC que el mantenimiento de los componentes de la aeronave y de las partes más sensibles al deterioro con el paso del tiempo ha sido adecuado, oportuno y suficiente para asegurar el más alto grado de seguridad.
- (1) **Aviones que al 8 de diciembre de 2003 tenían más de 24 años de servicio; Inspección inicial, repetitivas y revisión de registros.** Para aviones que al 8 de diciembre de 2003 superan los 24 años de servicio, a más tardar el 4 de julio de 2013, y posteriormente las inspecciones repetitivas a intervalos no superiores de 7 años.
- (2) **Aviones que al 8 de diciembre de 2003 tenían entre 14 y 24 años de servicio; Inspección inicial, repetitivas y revisión de registros.** Para aviones que al 8 de diciembre de 2003 tienen entre 14 y 24 años de servicio, la inspección inicial a más tardar el 4 de diciembre de 2013, y posteriormente las inspecciones repetitivas a intervalos no superiores de 7 años.
- (3) **Aviones que al 8 de diciembre de 2003 tenían menos de 14 años de servicio; Inspección inicial, repetitivas y revisión de registros.** Para aviones que al 8 de diciembre de 2003 no superan los 14 años de servicio, la inspección inicial a más tardar 5 años después de comenzar los 15 años de servicio, y posteriormente las inspecciones repetitivas a intervalos no superiores de 7 años.
- (c) **Conflicto en la programación de las inspecciones por imprevistos.** En este caso y para un avión en particular, la UAEAC podrá aprobar una extensión de noventa (90) días como máximo para uno de los intervalos especificados en el literal (b) de este numeral.
- (d) **Disponibilidad de aviones y registros.** El titular de un CDO deberá tener disponible para la UAEAC cada avión, para el cual se requiere la inspección y la revisión de los registros de conformidad con este numeral, en la condición

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 20/09/2011
Página: 31 de 61



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748) 26 FEB, 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

especificada para la inspección por la UAEAC, junto con los registros que contengan la siguiente información:

- (1) Total de años en servicio del avión;
- (2) Tiempo total en servicio de la estructura;
- (3) Total de ciclos de vuelo de la estructura;
- (4) Fecha de la última inspección y revisión de registros requeridos por esta sección;
- (5) Estado actualizado de las partes con vida límite de la estructura;
- (6) Tiempo desde la última reparación general (overhaul) de todos los componentes estructurales sujetos a dicha reparación después de un determinado tiempo de servicio;
- (7) Estado actualizado de las inspecciones del avión, incluyendo el tiempo desde la última inspección requerida y de conformidad con el programa de inspecciones de dicho avión;
- (8) Estado actualizado de las directivas de aeronavegabilidad aplicables, incluyendo fecha y métodos de cumplimiento y si una directiva de aeronavegabilidad requiere acciones repetitivas, el tiempo y la fecha de la siguiente acción requerida;
- (9) Un listado de alteraciones mayores estructurales; y
- (10) Un reporte de las reparaciones estructurales mayores y el estado actualizado de las inspecciones para dichas reparaciones.

(e) **Notificación a la UAEAC.** El titular de un CDO debe notificar a la UAEAC con sesenta (60) días de anticipación como mínimo antes de la fecha en la cual el avión y los registros estarán a su disposición, para la correspondiente inspección y revisión de registros.

4.5.11.6 Reservado

4.5.11.7. Evaluación de reparaciones para las áreas presurizadas del fuselaje

(a) El titular de un CDO no puede operar: Airbus A300 (excluyendo las series 600), British Aerospace BAC 1-11, Boeing 707, 720, 727, 737, o 747, McDonnell Douglas DC-8, DC-9/MD-80 o DC-10, Fokker F28, o Lockheed L-1011, por encima del tiempo de implementación por ciclos de vuelo especificado a continuación, a menos que se hayan incluido y aprobado en las Especificaciones de Operación las directrices para evaluar la reparación, que sean aplicables al área presurizada del fuselaje (piel del fuselaje, puertas y mamparos) y dichas directrices deben ser aprobadas por el estado de certificación de tipo del avión e incluidas en su programa de mantenimiento aprobado por la UAEAC. Los tiempos de implementación por ciclos de vuelo para cada avión son:

- (1) Para el Airbus A300 (excluyendo las series 600)



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 0 0 7 4 8) 26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (i) Modelo B2: 36.000 ciclos
- (ii) Modelo B4-100 (incluyendo el modelo B4-2C): 30.000 ciclos por encima de la línea de la ventana y 36.000 ciclos por debajo de la línea de la ventana.
- (iii) Modelo B4-200: 25.500 ciclos por encima de la línea de la ventana y 34.000 ciclos por debajo de la línea de la ventana.
- (2) Para todos los modelos British Aerospace BAC 1-11: 60.000 ciclos.
- (3) Para todos los modelos Boeing 707: 15.000 ciclos.
- (4) Para todos los modelos Boeing 720: 23.000 ciclos.
- (5) Para todos los modelos Boeing 727: 45.000 ciclos.
- (6) Para todos los modelos Boeing 737: 60.000 ciclos.
- (7) Para todos los modelos Boeing 747: 15.000 ciclos.
- (8) Para todos los modelos McDonnell Douglas DC-8: 30.000 ciclos.
- (9) Para todos los modelos McDonnell Douglas DC-9/ MD-80: 60.000 ciclos.
- (10) Para todos los modelos McDonnell Douglas DC-10: 30.000 ciclos.
- (11) Para todos los modelos Lockheed L-1011: 27.000 ciclos.
- (12) Para el Fokker F-28 Mark 1000, 2000, 3000 y 4000: 60.000 ciclos.

(b) Reservado

4.5.11.8. Reservado

4.5.11.9. Inspecciones suplementarias

- (a) **Aplicabilidad.** Esta sección aplica a los aviones de categoría transporte, propulsados por turbina, con un Certificado tipo expedido después del primero (1) de enero de 1958, que como resultado de una certificación original de tipo o de un incremento posterior en capacidad, tengan:
 - (1) Una capacidad máxima certificada de 30 o más sillas para pasajeros; ó
 - (2) Una capacidad máxima de carga paga mayor a 7.500 lb. (3.400 Kg.).

(b) Reservado.

- (c) **Requisitos Generales.** Después del 4 de julio de 2013, el titular de un CDO no podrá operar dichos aviones conforme con este capítulo, a menos que cumpla con los siguientes requisitos:

- (1) **Estructura básica.** Que el Programa de mantenimiento aprobado para el avión por la UAEAC, incluya inspecciones y procedimientos basados en tolerancia al daño, para las estructuras del avión susceptibles al agrietamiento por fatiga, que puedan contribuir a una falla catastrófica. Para el propósito de esta sección, esta estructura se denominará "estructura crítica por fatiga".



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (2) **Efectos adversos de las reparaciones, alteraciones y modificaciones.** Que el programa de mantenimiento para el avión incluya los medios para contrarrestar los efectos adversos que las reparaciones, alteraciones y modificaciones puedan generar en la "estructura crítica por fatiga" y en las inspecciones requeridas en el literal (c)(1) de este numeral. Los medios para contrarrestar dichos efectos adversos deben ser aprobados por la UAEAC.
- (3) **Cambios al programa de mantenimiento.** Cualquier cambio o revisión al Programa de Mantenimiento requerido en el literal (c)(1) y (c)(2) de este numeral, deben presentarse al Inspector Principal de Mantenimiento (PMI por sus siglas en inglés) para su revisión y aprobación.

4.5.11.10. Reservado

4.5.11.11. Programa de mantenimiento para los Sistemas de Interconexión del Alambrado Eléctrico (EWIS por sus siglas en inglés)

- (a) Esta sección aplica a aviones de categoría transporte, propulsados por turbina, con un Certificado tipo expedido después del 1 de enero de 1958, que como resultado de una certificación original de tipo o de un incremento posterior en capacidad, tengan:
 - (1) Una capacidad máxima certificada de 30 o más sillas para pasajeros; ó
 - (2) Una capacidad máxima de carga paga mayor a 7.500 lb. (3.400 Kg.).
- (b) Después del 4 de julio de 2013, el titular de un CDO no puede operar un avión de los identificados en el literal (a) de esta sección, a menos que el Programa de Mantenimiento para dicho avión incluya las inspecciones y procedimientos para EWIS.
- (c) Los cambios propuestos al Programa de Mantenimiento EWIS, deben estar basados en las instrucciones de aeronavegabilidad continuada y de acuerdo con el código de aeronavegabilidad del estado de certificación de tipo del avión, los cuales deben presentarse ante la UAEAC para su aprobación.
- (d) Después del 4 de julio de 2013, antes de retornar un avión al servicio y después de cualquier alteración para la cual se desarrollaron las instrucciones de aeronavegabilidad continuada del EWIS, el titular del CDO debe incluir en el Programa de Mantenimiento para dicho avión las inspecciones y procedimientos del EWIS con base en las Instrucciones de Aeronavegabilidad Continuada (ICA por sus siglas en inglés).



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

400748)

26 FEB 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (e) El programa de Mantenimiento EWIS especificado en los literales (c) y (d) de este numeral y cualquier revisión posterior debe presentarse al Inspector Principal de mantenimiento (PMI por sus siglas en inglés) para su revisión y aprobación.

4.5.11.12. Reservado

4.5.11.13. Programa de mantenimiento para tanques de combustible y sus sistemas

- (a) Esta sección aplica para aviones de categoría transporte propulsados por turbina con certificado tipo expedido después de Enero 01 de 1958, que como resultado de la certificación original de tipo o de un incremento posterior en capacidad, tengan:
- (1) Una capacidad de 30 pasajeros o más, o
 - (2) Una capacidad máxima de carga paga de 7.500 libras (3.400 Kg.) o más.
- (b) Para cada avión con tanques auxiliares, que haya sido certificado antes del 16 de Junio de 2008, con base en el código de aeronavegabilidad del Estado de certificación de tipo.
- (c) Después del 4 de julio de 2013, el titular de un CDO no podrá operar un avión de los identificados en el literal (a) de este numeral, a menos que se haya revisado el programa de mantenimiento para incluir los procedimientos, inspecciones y limitaciones aplicables a los tanques de combustible y sistemas asociados.
- (d) Las revisiones propuestas al programa de mantenimiento de los tanques de combustible y sus sistemas asociados deben basarse en las instrucciones de aeronavegabilidad continuada, desarrolladas de acuerdo con el código de aeronavegabilidad del Estado de certificación de tipo del avión.
- (e) Después del 4 de julio de 2013, antes de retornar un avión al servicio, el titular de un CDO deberá incluir en el programa de mantenimiento del avión las inspecciones y procedimientos para los tanques de combustible y sistemas asociados, basados en las instrucciones de aeronavegabilidad continuada desarrolladas de acuerdo con el código de aeronavegabilidad del Estado de certificación de tipo del avión.
- (f) Los cambios en el programa de mantenimiento de los tanques de combustible y sistemas asociados identificados en los literales (d) y (e) de este numeral y de cualquier otra revisión posterior, deben presentarse al Inspector Principal de Mantenimiento (PMI por sus siglas de inglés) asignado, para su revisión y aprobación.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

4.6.1.2. Operaciones de empresas de transporte no regular interno e internacional con aeronaves categoría transporte

Ningún titular de certificado puede llevar a cabo operaciones de transporte público no regular de pasajeros, carga o combi (pasajeros-carga) con aeronaves certificadas de tipo en categoría transporte, a menos que:

- (a) Cumpla los requisitos de aeronavegabilidad para transportadores aéreos regulares previsto en el Capítulo V, Secciones 5, 6, 7 y 11.
- (b) Las operaciones realizadas según el literal (a) de este numeral, no están sujetas a las secciones 3 y 4 del Capítulo VI.

4.6.1.8. Calificaciones del personal directivo

- (a) **Jefe de Mantenimiento o responsable de mantenimiento.** Ninguna persona puede desempeñarse como Jefe de Mantenimiento o responsable de mantenimiento, según el numeral 4.6.1.7.(a) de este Capítulo, a menos que esa persona conozca las secciones del Manual General de Mantenimiento del explotador, las especificaciones de operación, las disposiciones de esta Parte y otras regulaciones aplicables necesarias para la correcta ejecución de sus tareas; además:
 - (1) Posea un título de ingeniero Mecánico, Aeronáutico, Eléctrico ó Electrónico y Metalúrgico Titulado y tenga al menos (2) años de experiencia en el mantenimiento del tipo de aeronaves que opera la empresa ó Técnico Aeronáutico al menos con cinco (5) años de experiencia en el mantenimiento en el tipo de aeronaves que opera la empresa.
 - (2) Tenga habilitaciones, certificados y/o autorizaciones requeridas en la Parte Segunda de los RAC para el tipo de aeronave especificada en el certificado de operación y acredite, ante la UAEAC, experiencia en mantenimiento de aeronaves, la que deberá constar en una carpeta personal de la UAEAC.
 - (3) Posea conocimiento de las Partes Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta, Séptima, Octava y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).
 - (4) Posea el dominio de la documentación técnica que deberá utilizar en el desempeño de sus funciones, como así también la utilización de formularios, historiales y todo otro documento utilizado por la UAEAC para el retorno al servicio de los productos, partes y equipos de uso aeronáuticos en la empresa.
- (b) **Representante técnico (Inspector AIT).** Ninguna persona puede desempeñarse como representante técnico, a menos que:



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(40 07 4 R)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (1) Posea una autorización AIT con las habilitaciones, certificados y/o autorizaciones requeridas de acuerdo a la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para cada tipo de aeronave especificada en el Certificado de Operación, experiencia en la función específica la que deberá constar en una carpeta personal de la UAEAC.
- (2) Conozca las secciones del Manual General de Operaciones y el Manual General de Mantenimiento del operador y las especificaciones de operación, así como los requerimientos de mantenimiento aplicables a esta parte.
- (3) Posea conocimiento de las Partes Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta, Séptima, Octava y Novena de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).
- (4) Posea el dominio de la documentación técnica que deberá utilizar en el desempeño de sus funciones; como así también, la utilización de formularios, historiales y todos otros documentos utilizados por la UAEAC para el retorno al servicio de los productos, partes y equipos de uso aeronáuticos en la empresa comercial.

4.6.4.10. Personal para inspecciones requeridas

- (a) Ningún inspector puede efectuar las inspecciones requeridas a menos que esté correctamente entrenado, calificado y autorizado para hacerlo.
- (b) Ningún inspector puede permitir a ningún otro efectuar una inspección requerida a menos que, en ese período, la persona que efectúa esa inspección esté bajo la supervisión y control de una unidad de inspección.
- (c) Ninguna persona puede realizar una inspección requerida si ella realizó el ítem de trabajo requerido para ser inspeccionado.
- (d) En el caso de helicópteros que sean operados en zonas remotas, la UAEAC puede aprobar procedimientos para efectuar ítems de inspección requerida llevadas a cabo por el piloto cuando no haya otra persona calificada disponible, previendo que:
 - (1) El piloto sea empleado del explotador;
 - (2) Pueda demostrar satisfactoriamente a la UAEAC que cada piloto autorizado a realizar inspecciones requeridas está apropiadamente entrenado y calificado;
 - (3) La inspección requerida es el resultado de una interrupción mecánica y no forma parte del programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada del explotador;
 - (4) Cada ítem es inspeccionado después de cada vuelo hasta que el ítem haya sido inspeccionado por un inspector apropiadamente certificado, que no sea el técnico que originariamente realizó el trabajo del ítem; y



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

100740)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (5) Cada ítem del trabajo que es un ítem de inspección requerida, que es parte del sistema de control de vuelo, deberá ser ensayado en vuelo y reinspeccionado antes que la aeronave esté aprobada para retornar al servicio.
- (e) Cada explotador deberá determinar que cada taller aeronáutico certificado con el cual efectúa convenios para realizar sus inspecciones requeridas de mantenimiento, mantenga una lista actualizada de las personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para llevar a cabo inspecciones. Las personas serán identificadas por nombre, título ocupacional y número de autorización AIT y las inspecciones que están autorizadas a realizar. El explotador o entidad con la que hace convenios para realizar sus inspecciones deberá entregar a cada persona autorizada información por escrito, describiendo: los deberes, responsabilidades y las limitaciones de inspección para esa persona. La lista deberá estar disponible para ser verificada por la UAEAC.
- (f) Todos los inspectores autorizados a la empresa deben ser empleados de tiempo completo de la empresa a la cual prestan sus servicios de inspección.
- (g) Todos los inspectores autorizados a las empresas, están en la obligación de informar a la UAEAC sobre las irregularidades que ocurran en la ejecución de los trabajos que afecten la aeronavegabilidad, dejando constancia en las ordenes de trabajo y en los libros de vuelo de las aeronaves y disponiendo que permanezca suspendido de actividad de vuelo cuando en su concepto existan condiciones que puedan afectar la seguridad del vuelo.

4.7.2.2. Contenido del manual de operaciones y mantenimiento

El Manual de Operaciones y Mantenimiento deberá incluir las instrucciones e información necesaria para permitir al personal ejercer sus funciones con un alto grado de seguridad y contener como mínimo los siguientes Capítulos:

Índice

Introducción

Registro de enmiendas

Lista de páginas efectivas

Capítulo I. Antecedentes de la empresa y políticas generales

Capítulo II. Deberes y responsabilidades de cada tripulante, personal auxiliar o de apoyo en tierra, de mantenimiento y del personal ejecutivo

Capítulo III. Referencia a regulaciones aeronáuticas apropiadas

Capítulo IV. Procedimientos de despacho y operación de vuelos, conforme sea aplicable

Capítulo V. Información sobre las limitaciones de operación

Clave: GDIR-3.0-12-10

Versión: 01

Fecha: 20/09/2011

Página: 38 de 61



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

#00748)

26 FEB 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- Capítulo VI. Equipo y procedimientos de emergencia
- Capítulo VII. Programas de entrenamiento del personal técnico y operacional, dentro de los cuales se incluyan los procedimientos de los tripulantes relacionados con alarmas auditivas y visuales de los sistemas de alerta ACAS (TCAS), GPWS y EGPWS (TAWS) haciendo énfasis en el CFIT, según sea aplicable
- Capítulo VIII. Procedimientos para abastecimiento de combustible
- Capítulo IX. Procedimientos para la manipulación y abastecimiento de insumos o para la operación de equipos y dispositivos necesarios según el trabajo autorizado
- Capítulo X. Información o procedimientos especiales según el tipo de trabajo aéreo autorizado
- Capítulo XI. Inspecciones de aeronavegabilidad
- Capítulo XII. Procedimientos para mantener el peso y balance de las aeronaves. (Limitaciones de Peso)
- Capítulo XIII. Procedimientos para la notificación de accidentes
- Capítulo XIV. Programas de mantenimiento, según lo determine el fabricante
- Capítulo XV. Procedimientos de mantenimiento
- Capítulo XVI. Registros de mantenimiento
- Capítulo XVII. Almacén (Control de repuestos, entre otros)
- Anexo A. Relación del personal con su licencia
- Anexo B. Contratos de mantenimiento (si aplica)
- Anexo C. Biblioteca técnica
- Anexo D. Facilidades y equipo
- Anexo E. Formularios (con base en los procedimientos de inspección determinados por el fabricante)

Si la empresa lo considera, puede desarrollar y presentar sus manuales de operaciones y mantenimiento, separadamente.

4.15.2.18.8.3. Manual de Entrenamiento

El Manual de Entrenamiento debe contener un programa de entrenamiento que asegure que cumple con los requisitos exigidos con los numerales 4.16.1. al 4.16.1.26.; además, debe contener información sobre lo siguiente:

(a) Tripulaciones de vuelo

- (1) Tripulación mínima
- (2) Orden de sucesión en el mando
- (3) Tiempos de vuelo y tiempos de servicio en vuelo
- (4) Hora de presentarse en su puesto

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (5) Horarios de la tripulación
- (6) Mantenimiento de registros
- (7) Funciones y responsabilidades
 - (i) Piloto al mando
 - (ii) Copiloto
 - (iii) Ingeniero de vuelo
 - (iv) Navegante
 - (v) Auxiliares de vuelo

(b) Personal auxiliar de a bordo

- (1) Tripulación mínima
- (2) Tiempos de vuelo, de servicio y de descanso
- (3) Hora de presentarse en su puesto
- (4) Horarios de la tripulación
- (5) Registros de la empresa y equipaje personal
- (6) Procedimientos de vuelo en una ruta en condiciones meteorológicas adversas
- (7) Tormentas
- (8) Turbulencia en aire claro (CAT)
- (9) Estela turbulenta
- (10) Congelamiento
- (11) Cenizas volcánicas
- (12) Despegue, aproximación y aterrizaje durante tormentas

(c) Procedimientos en el puesto de pilotaje

- (1) Política
- (2) Preparación inicial en el puesto de pilotaje
- (3) Procedimientos regulares y especiales de operación
- (4) Disciplina en el puesto de pilotaje
- (5) Uso de listas de comprobación
- (6) Aleccionamiento
- (7) Llamadas ordinarias
- (8) Coordinación de la tripulación
- (9) Empleo del oxígeno
- (10) Comunicaciones
- (11) Seguridad de vuelo
- (12) Reglaje y verificación de altímetros
 - (i) Procedimientos de verificación de altímetros
 - (ii) Procedimientos de reglaje de altímetros
 - (iii) Utilización de los radioaltímetros

(c) Antes del despegue

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 20/09/2011
Página: 40 de 61



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 0 0 7 4 8)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (1) Dispositivos de inmovilización en tierra, seguros de los trenes, fundas de antenas, tubos pitot, tomas de presión estática y sensores.
 - (2) Hielo, escarcha o nieve en la aeronave
 - (3) Procedimientos de descongelamiento en tierra
 - (4) Operaciones desde pistas contaminadas
 - (5) Procedimientos de empuje hacia atrás y de remolque en tierra
 - (6) Rodaje
 - (7) Líneas de guía en rodaje y señales de plataforma
- (d) **Despegue y ascenso inicial**
- (1) Elección de pista
 - (2) Despegue en condiciones de visibilidad limitada
 - (3) Despegue en condiciones meteorológicas adversas
 - (4) Uso y limitaciones del radar meteorológico
 - (5) Utilización de luces de aterrizaje
 - (6) Vigilancia de los instrumentos de vuelo
 - (7) Regímenes de potencia de los motores para el despegue
 - (8) Fallas durante el despegue
 - (9) Decisión de despegue interrumpido
 - (10) Estela turbulenta
 - (11) Procedimientos regulares de atenuación del ruido
 - (12) Ascenso, ángulo óptimo, velocidad óptima
 - (13) Políticas posteriores al despegue con consideración del MEA
- (e) **En ruta y espera**
- (1) Método para determinar altitudes mínimas en vuelo
 - (2) Lista de altitudes mínimas para cada ruta
 - (3) Procedimientos especiales y de navegación a grandes distancias ETOPS, RVSM, MNSP, ILS categoría II
 - (4) Tipos de crucero
 - (5) Cambios de plan durante el vuelo - Redespacho
 - (6) Desviación
 - (7) Manejo del combustible
 - (8) Libro de vuelo
 - (9) Procedimientos de los tripulantes relacionados con alarmas auditivas y visuales de los sistemas de alerta ACAS (TCAS), GPWS y EGPWS (TAWS)
- (f) **Descenso, aproximación y aterrizaje**
- (1) Preparativos para la aproximación y exposición verbal - Briefing
 - (2) Descenso
 - (3) Manejo de combustible para el alterno

AL

40



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (i) Con combustible mínimo al alterno
- (ii) Con combustible por debajo de mínimos
- (4) Aproximación y aproximación estabilizada
- (5) Llamadas ordinarias
- (5) Circuito
- (7) Aterrizaje - Frenada, carreteo y parqueo
- (8) Aproximación frustrada
- (9) Listas de comprobación
- (10) CFIT

(g) Limitaciones de operación

- (1) Operaciones con pistas contaminadas
- (2) Operaciones con tiempo frío
- (3) Operaciones con cortante del viento a baja altura
- (4) Despegue y aterrizaje en turbulencia
- (5) Operaciones con viento de costado (incluso componentes de viento de cola)
- (6) Operaciones en altitud
- (7) Operaciones con elevada temperatura
- (8) Operación con redespacho en vuelo
- (9) Operación con falla de comunicaciones

4.16.1.17.4. Un Auxiliar de Servicios a Bordo debe ejercer sus atribuciones por lo menos durante diez (10) horas por equipo, bajo la supervisión de un Auxiliar de Servicios a Bordo licenciado y calificado bajo esta Parte, quien observará personalmente el ejercicio de sus deberes. Los Auxiliares de Servicios a Bordo, en entrenamiento de transición o para reanudación de funciones en determinado equipo, deben recibir cinco (5) horas de vuelo ejerciendo funciones en dicho equipo, supervisadas por un auxiliar calificado.

Los auxiliares de servicios a bordo que estén efectuando las horas de observador no podrán ser asignados como tripulantes requeridos.

4.16.1.24. Chequeador de Rutas.

4.16.1.24.1. Requisitos para expedir la autorización.

4.16.1.24.1.1. Disposiciones Generales

El aspirante a una autorización de Chequeador de rutas, deberá ser titular de una licencia básica de piloto comercial con habilitación tipo o de transporte de línea y deberá ser propuesto por el operador ante la Secretaria de Seguridad Aérea de la



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 0 0 7 4 8)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

UAEAC, para su aprobación y posterior expedición de la autorización que será expedida por el POI asignado a dicho operador. La vigencia de la autorización será por dos (2) años y podrá ser revocada y/o suspendida en cualquier momento a juicio del POI o a solicitud del operador.

La autorización podrá ser renovable de acuerdo a las necesidades del operador, siempre y cuando dicho chequeador, a juicio del POI, haya desempeñado satisfactoriamente con las atribuciones autorizadas por la UAEAC y haya sido evaluado, en un chequeo de rutas, por parte de un Inspector de la UAEAC.

La solicitud deberá incluir los siguientes datos relacionados con la persona o personas propuestas:

- (a) Nombre completo y cédula de ciudadanía;
- (b) Licencia de la cual es titular, con sus respectivas habilitaciones; y
- (c) Certificación del tiempo de experiencia en relación con la habilitación aplicable.

Cualquier cambio que se presente en cuanto a la autorización o nuevas autorizaciones de Chequeador de Rutas por parte de la empresa, deberá comunicarse inmediatamente a la UAEAC.

4.16.1.24.1.2. Conocimientos

El aspirante habrá recibido un curso de técnicas de instrucción (Metodología de la enseñanza) con una duración no inferior a sesenta (60) horas, o en su defecto será titular de una licencia de instructor de vuelo (IVA ó IVH) y deberá demostrar un nivel de conocimientos apropiados a las funciones de chequeador de rutas, como mínimo en los siguientes temas:

(a) Derecho Aéreo

Las normas generales aplicables a la aviación civil en la República de Colombia, las normas pertinentes de los RAC aplicables al chequeador de rutas; sus obligaciones y responsabilidades frente a la empresa aérea, frente a los tripulantes y frente a la UAEAC; licencias, requisitos y atribuciones del personal aeronáutico de vuelo.

(b) Conocimientos Generales

- (1) La organización, instalaciones y equipos necesarios para la operación aérea.
- (2) Los procedimientos operacionales concernientes a las tripulaciones, rutas y operaciones en que deba actuar como inspector.

(c) Procedimientos de Inspección

ML



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

(000748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (1) Las técnicas de inspecciones requeridas, evaluación del rendimiento de las tripulaciones, capacidad para detectar situaciones que puedan convertirse en factores en relación con las empresas aéreas y sus operaciones en ruta, particularmente en cuanto a que interfieran en la seguridad aérea, conducción de vuelos de chequeo desde la silla de observador o desde la silla izquierda, según se trate de chequeos para comandantes o para copilotos; evaluación de las funciones de comandantes o copilotos durante procedimientos normales y anormales, ya sea como piloto volando o piloto no volando.
 - (2) Las medidas apropiadas de seguridad que debe realizar desde la silla izquierda en caso de que se vea afectada la seguridad.
- (d) **Información, Publicaciones y Manuales**
Manejo y consulta de manuales, conocimiento amplio del Manual de Operaciones y de Entrenamiento de la empresa, del AIP Colombia, así como la información pertinente a aeropuertos con operaciones especiales y a las rutas internacionales, según corresponda.
- (e) **Seguridad Aérea**
Prevención y nociones generales sobre procedimientos para la investigación, de accidentes de aviación; búsqueda y rescate.
- (f) **Factores Humanos en la Aviación**
 - (1) Actuaciones y limitaciones humanas en relación con el personal de vuelo e inspectores.
 - (2) Gestión de recursos de cabina - CRM.
 - (3) Vuelo controlado contra el terreno - CFIT.
- (g) **Idiomas**
El aspirante debe hablar el idioma español, y tener conocimientos de inglés técnico apropiados a las atribuciones de su licencia.

4.16.1.24.1.3. Instrucción de Vuelo

Los programas de entrenamiento aprobados al operador para pilotos de línea aérea o pilotos comerciales con habilitación tipo para chequeadores de rutas deben contener al menos lo relacionado en el numeral 4.16.1.24.1.2., y además un entrenamiento de dos (2) periodos de dos (2) horas en avión o simulador según el caso y chequeo en el simulador o en la línea cumpliendo las funciones de chequeador de rutas.

Al Chequeador de Rutas se le debe impartir instruir en:

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 20/09/2011
Página: 44 de 61



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (a) Manuales de Operaciones y Entrenamiento del operador.
- (b) Operaciones especiales del operador.
- (c) Aeropuertos con operaciones especiales.
- (d) Capacidad para evaluar el rendimiento de las tripulaciones.
- (e) Capacidad de observar características que puedan convertirse en aspectos que interfieran en la seguridad aérea.
- (f) El entrenamiento debe enfatizarse en la conducción de vuelos de chequeo desde las sillas izquierda y derecha y con procedimientos normales y anormales.
- (g) Las medidas apropiadas de seguridad, que debe realizar desde las sillas izquierda o derecha en caso de que se vea afectada la seguridad.

4.16.1.24.1.4. Experiencia

El aspirante deberá ser titular de una licencia de Piloto de Transporte de Línea (PTL) o de Piloto Comercial (PCA ó PCH) con habilitación tipo en el equipo en que ha de desempeñarse como chequeador de rutas y tendrá una experiencia mínima de doscientas (200) horas de vuelo en dicho equipo.

4.16.1.24.1.5. Aptitud psicofísica

El aspirante será titular de un certificado médico de primera (1ª) clase vigente.

4.16.1.24.1.6. Habilitaciones

La autorización de Chequeador de Rutas, será expedida por tipo y el interesado debe presentar examen teórico y de vuelo ante inspector de la UAEAC y su titular solo podrá desempeñar tales atribuciones en la empresa para la cual fue autorizado.

4.16.1.24.1.7. Atribuciones y limitaciones

- (a) Son atribuciones del chequeador de rutas:
 - (1) Volar en la silla del observador o desde la silla derecha o izquierda de las aeronaves, para supervisar a los pilotos o copilotos en los procedimientos rutinarios de vuelo, de conformidad con lo establecido en estos Reglamentos y en el Manual General de Operaciones de la empresa para la cual está autorizado.
 - (2) Las atribuciones del chequeador de rutas podrán estar limitadas exclusivamente para la inspección de solo copilotos; y en éste caso, serán las de volar desde la silla izquierda de las aeronaves, para supervisar a los copilotos en los procedimientos rutinarios de vuelo, de conformidad con lo



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

#00748) 28 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

establecido en estos Reglamentos y en el Manual General de Operaciones de la respectiva empresa.

(3) Supervisar la experiencia operacional de pilotos y copilotos, de conformidad con lo previsto en el numeral 4.16.1.17.2.

(b) Son limitaciones del chequeador de rutas:

(1) En el ejercicio de sus atribuciones, no podrá impartirse instrucción de vuelo ni simular emergencias.

(2) No podrá efectuar los chequeos finales de ruta asociados a la expedición de una licencia o habilitación.

(c) Para mantener vigente su autorización como Chequeador de Rutas, deberá cumplir con los entrenamientos recurrentes y chequeos que correspondan a su licencia básica de piloto.

4.16.1.25. Piloto o ingeniero chequeador (aeronave y/o simulador) en operaciones de servicios aéreos comerciales de transporte público nacional e internacional, regular y no regular.

4.16.1.25.1. Requisitos para el piloto o ingeniero chequeador

(a) Para los fines de este numeral y de la sección 4.16.1.26. se determina que:

(1) El Piloto o Ingeniero Chequeador (aeronave) es una persona calificada y certificada para efectuar chequeos de vuelo o instrucción en aeronave ó en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo para un tipo particular de aeronave, según sea aplicable.

(2) El Piloto o Ingeniero Chequeador (simulador) es una persona que está calificada para efectuar chequeos o instrucción, solamente en un simulador de vuelo o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo, para un tipo particular de aeronave.

(3) El Piloto o Ingeniero Chequeador (aeronave) y el Piloto o Ingeniero Chequeador (simulador) son aquellos que desempeñan las funciones descritas en 4.16.1.1. y 4.16.1.5.1 literal (d).

(b) El titular de un CDO no podrá emplear a una persona, ni ninguna persona podrá actuar como Piloto o Ingeniero Chequeador (aeronave) en un programa de entrenamiento establecido de conformidad con estos Reglamentos, a menos que dicha persona, con respecto al tipo de aeronave:

(1) Sea titular de las licencias y habilitaciones requeridas para actuar como Piloto al mando, Ingeniero de vuelo, según sea aplicable, en operaciones de conformidad con esta Parte. Adicionalmente dicho Piloto o Ingeniero



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

28 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- chequeador deberá ser titular de la licencia de Instructor de Vuelo en el equipo correspondiente; o haberse desempeñado como Inspector de Seguridad Aérea.
- (2) Haya completado satisfactoriamente las fases de entrenamiento apropiadas para el tipo de aeronave, incluyendo el entrenamiento recurrente, que sean requeridas para desempeñarse como Piloto al mando ó Ingeniero de vuelo, según sea aplicable, en operaciones de conformidad con esta Parte;
 - (3) Haya completado satisfactoriamente los chequeos apropiados de proeficiencia o competencia que son requeridos para actuar como Piloto al mando ó Ingeniero de vuelo, según sea aplicable, en operaciones de conformidad con esta Parte;
 - (4) Haya completado satisfactoriamente los requisitos aplicables de entrenamiento de acuerdo con el numeral 4.16.1.25.2., que incluyan entrenamiento de vuelo inicial, de transición y las prácticas respectivas;
 - (5) Sea titular del Certificado médico apropiado, si es aplicable.
 - (6) Haya cumplido los requisitos de experiencia reciente especificados en el numeral 4.16.1.19.; y
 - (7) Haya sido aprobado por la UAEAC para desempeñar las tareas propias de un Piloto o Ingeniero Chequeador.
- (c) El titular de un CDO no podrá utilizar a una persona, ni persona alguna podrá actuar como Piloto o Ingeniero Chequeador (simulador) para un determinado tipo de aeronave, en un programa de entrenamiento establecido de acuerdo con esta Parte, a menos que dicha persona cumpla con lo establecido en el literal b) de este numeral, ó:
- (1) Sea el titular de las licencias y habilitaciones correspondientes, con excepción del Certificado médico requerido, para desempeñarse como Piloto al mando ó Ingeniero de vuelo, según sea aplicable, en operaciones de conformidad con esta Parte;
 - (2) Haya completado satisfactoriamente las fases de entrenamiento apropiadas para el tipo de aeronave, incluyendo el entrenamiento recurrente, para desempeñarse como Piloto al mando ó Ingeniero de vuelo, según sea aplicable, en operaciones de conformidad con esta Parte;
 - (3) Haya completado satisfactoriamente las evaluaciones de proeficiencia o competencia apropiadas, que son requeridas para desempeñarse como Piloto al mando ó Ingeniero de vuelo, según sea aplicable, en operaciones de conformidad con esta Parte;
 - (4) Haya completado satisfactoriamente los requisitos aplicables de entrenamiento especificados en el numeral 4.16.1.25.2.; y
 - (5) Haya sido aprobado por la UAEAC para desempeñar las tareas propias de un Piloto o Ingeniero Chequeador (simulador).

M



Resolución Número

26 FEB. 2013

(#00748)

Principio de
Procedencia:
1061 1490

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (d) El cumplimiento de los requisitos especificados en 4.16.1.25.1. literales (b)(2),(3) y (4) o c) 2), 3) y 4) , según sea aplicable, deberá ser certificado en los registros de entrenamiento individuales mantenidos por el titular del CDO.
- (e) Los Pilotos ó Ingenieros Chequeadores que no cuenten con el Certificado médico apropiado, pueden desempeñarse como tal en un simulador, pero no pueden desempeñarse como miembros de una tripulación de vuelo en operaciones de conformidad con esta Parte.
- (f) El Piloto/Ingeniero Chequeador (simulador) deberá cumplir con los siguientes requisitos:
 - (1) Haberse desempeñado por lo menos en dos segmentos de vuelo como tripulante requerido para el tipo de aeronave correspondiente, dentro de los 12 meses anteriores al desempeño de cualquier tarea de evaluación en un simulador de vuelo; o
 - (2) Completar satisfactoriamente un programa aprobado de observación en la línea, dentro del periodo establecido en dicho programa y que deberá cumplirse antes de poder desempeñar cualquier tarea como Piloto/Ingeniero Chequeador en un simulador de vuelo.
- (g) Los segmentos de vuelo o el programa de observación en la línea, requeridos en el literal f) de este numeral, se considerarán finalizados en el mes calendario requerido si se ha completado en el mes calendario anterior o posterior al mes en que se vence.

4.16.1.25.2. Requisitos de entrenamiento inicial, de transición y chequeos para piloto o ingeniero chequeador (aeronave y/o simulador).

- (a) El titular de un CDO no podrá emplear a una persona, ni ninguna persona podrá desempeñarse como Piloto o Ingeniero Chequeador, a menos que dicha persona:
 - (1) Haya completado satisfactoriamente el entrenamiento inicial o de transición para Piloto o Ingeniero Chequeador; y
 - (2) Dentro de los veinticuatro (24) meses calendario precedentes, esa persona haya presentado satisfactoriamente un chequeo de proeficiencia o competencia, bajo la observación de un Inspector de la UAEAC o de un Examinador Designado. La observación del chequeo arriba mencionado podrá ser realizada parcial o totalmente en una aeronave, en un simulador de vuelo o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo.



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748) 28 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (b) El chequeo requerido en el literal 2(a) anterior, se considerará finalizado en el mes calendario requerido, si se completa en el mes calendario anterior o posterior al mes en que se vence.
- (c) El entrenamiento inicial en tierra para Piloto o Ingeniero Chequeador deberá incluir:
- (1) Deberes, funciones y responsabilidades del Piloto o Ingeniero Chequeador.
 - (2) Las normas aplicables de los RAC y las políticas y procedimientos del titular del CDO.
 - (3) Los métodos, procedimientos y técnicas apropiadas para efectuar los chequeos requeridos.
 - (4) Las técnicas apropiadas para evaluar el rendimiento del alumno, incluyendo los métodos para detectar:
 - (i) Entrenamiento insuficiente e/o inapropiado; y
 - (ii) Las características personales del alumno que podrían afectar adversamente la seguridad.
 - (5) Las acciones correctivas a tomar para el caso de chequeos insatisfactorios.
 - (6) Los métodos, acciones y limitaciones aprobados para ejecutar en la aeronave, los procedimientos normales, anormales y de emergencia requeridos.
 - (7) El entrenamiento de transición de tierra para el Piloto o Ingeniero Chequeador deberá incluir los métodos, técnicas y limitaciones aprobadas para ejecutar los procedimientos normales, anormales y de emergencia aplicables a la aeronave correspondiente.
- (d) El entrenamiento de vuelo inicial y de transición, para Piloto o Ingeniero Chequeador (aeronave) deberá incluir:
- (1) Las medidas de seguridad que se deben tomar en aquellas situaciones de emergencia que probablemente se presenten durante un chequeo;
 - (2) Las consecuencias potencialmente peligrosas derivadas de la ejecución inapropiada, inoportuna o por omisión de las medidas de seguridad requeridas.
 - (3) Para Piloto Chequeador (aeronave) de pilotos:
 - (i) Entrenamiento y práctica en la realización de chequeos de vuelo en las posiciones de Piloto y Copiloto, en los procedimientos requeridos normales, anormales y de emergencia, para garantizar la competencia en la ejecución de los chequeos de vuelo exigidos en esta Parte; y
 - (ii) Las medidas de seguridad a tomar durante una evaluación, en las posiciones de Piloto y Copiloto, en las situaciones de emergencia que se puedan presentar durante el chequeo.
 - (4) Para el Ingeniero Chequeador de Ingenieros de vuelo (avión ó helicóptero), el entrenamiento necesario para garantizar su competencia en la ejecución de las tareas asignadas.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (e) Los requisitos especificados en el literal (e) de este numeral, podrán efectuarse en vuelo parcial o totalmente, en un simulador de vuelo o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo, según corresponda.
- (f) El entrenamiento de vuelo inicial y de transición para Piloto o Ingeniero Chequeador (simulador) deberá incluir lo siguiente:
 - (1) Entrenamiento y práctica en la ejecución de chequeos de vuelo en los procedimientos normales, anormales y de emergencia requeridos en esta Parte, con el fin de garantizar la competencia en la ejecución de dichos chequeos. Este entrenamiento y prácticas deberán efectuarse en un simulador de vuelo o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo, según corresponda.
 - (2) Entrenamiento en la operación del simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo, o ambos, para garantizar la competencia en la ejecución de los chequeos de vuelo requeridos en esta Parte.

4.21.1.4.2. Manual de Operaciones y Mantenimiento

El Manual de Operaciones y Mantenimiento debe incluir las instrucciones e información necesaria que permita al personal ejercer sus funciones con un alto grado de seguridad y debe contener como mínimo lo especificado en la Parte Cuarta, numeral 4.7.2.2. de estos Reglamentos.

4.25.1.7.5.1. Organización respecto del entrenamiento, operación y mantenimiento

Independientemente de la organización que para fines deportivos o de administración deban tener los clubes de actividades aéreas deportivas, para fines aeronáuticos, además del respectivo representante legal y junta directiva, cada club deberá tener:

- (a) **Jefe o responsable de Operaciones.** Quien deberá tener idoneidad y conocimientos para el desempeño de las siguientes funciones:
 - (1) Velar por la idoneidad de cada tripulante u operador (piloto, parapentista, cometista, paracaidista, etc.) para poder ejecutar actividades de las permitidas al club. Al efecto, esta persona llevará una relación de la instrucción recibida por cada uno de dichos tripulantes u operadores.
 - (2) Firmar los Certificados de Idoneidad expedidos por el club a tripulantes y operadores cuando éstos no deban ser licenciados por la UAEAC, de acuerdo a los requisitos exigidos en este Reglamento y llevar una relación de los Certificados de Idoneidad expedidos a cada piloto.
 - (3) Velar porque cada tripulante u operador afiliado mantenga un certificado de aptitud médica, conforme se ha requerido.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

(# 0 0 7 4 8)

26 FEB 2011

Principio de
Procedencia:
1061 1490

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (4) Tomar medidas para impedir cualquier operación por parte de sus afiliados que no se encuentren aptos para ejecutarlas (por haber dejado de operar demasiado tiempo y/o no haber recibido entrenamientos recurrentes o falta de aptitud médica, etc.) e informar cualquier irregularidad a la unidad de control técnico de su regional.

Cuando en un club se operen una o más aeronaves convencionales, o se operen uno ó más planeadores o ultralivianos Clase II, el jefe o responsable de operaciones será titular, al menos, de la correspondiente licencia de piloto privado, de planeador, o deportivo/recreativo. En los demás casos, dicho responsable será titular de un certificado de idoneidad emitido por el club correspondiente, con el aval de la Federación Colombiana de Deportes Aéreos o la institución que asuma sus funciones cuando se trate actividades Aero-deportivas.

- (b) **Responsable de Mantenimiento.** Quien deberá tener idoneidad y conocimientos para el desempeño de las siguientes funciones:

- (1) Velar por el perfecto estado de funcionamiento de las aeronaves o equipos vinculados al club (propio o afiliado) verificando que se ejecuten las actividades de mantenimiento recomendadas por los fabricantes;
- (2) Llevar el registro sobre el mantenimiento y horas de vuelo de cada ultraliviano y/o motor, efectuando sobre los mismos el control necesario para que éste se efectúe dentro de los intervalos que sean requeridos;
- (3) Firmar certificaciones de aptitud técnica expedidas por el club (para aquellos aparatos que no requieran de un certificado de aeronavegabilidad emitido por la UAEAC y llevar una relación de los certificados de aptitud técnica emitidos por el club a cada aparato;
- (4) Velar por la idoneidad del personal de mantenimiento;
- (5) Tomar medidas para impedir la operación de cualquier aeronave o equipo no apto y notificar cualquier irregularidad a la unidad de control técnico de su regional.

Cuando en un club se operen una o más aeronaves convencionales, el jefe o responsable de mantenimiento será titular de al menos una autorización de Inspector Técnico Autorizado (AIT) y los trabajos deberán ser efectuados por técnicos licenciados, a menos que en éste reglamento se disponga otra cosa.

Cuando en un club se operen ultralivianos, aerostatos, o planeadores, el jefe o responsable de mantenimiento será titular de al menos una certificación sobre su idoneidad, emitida por el mismo. Si el interesado fuera titular de una licencia de técnico de mantenimiento, no sería necesaria la certificación; pero en ambos casos, este deberá haber recibido la capacitación pertinente a los equipos de vuelo en



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

(#00748)

26 FEB. 2013

Principio de
Procedencia:
1061 1490

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

cuestión. La UAEAC se reserva la facultad de verificar en cualquier tiempo, la idoneidad técnica del responsable de mantenimiento, titular de la mencionada certificación o Licencia.

En el caso de otros equipos tripulados para vuelo, o para salto (cometa, parapente, paramotor, paracaídas, etc.) el responsable de mantenimiento y/o personas que lo ejecuten, deberá tener la idoneidad y los conocimientos necesarios y además las certificaciones de los cursos de entrenamiento correspondientes a los equipos operados y será titular de un certificado de idoneidad emitido por el aeroclub correspondiente, con el aval de una Federación de Deportes Aéreos reconocida por COLDEPORTES.

(c) **Responsable de entrenamiento.** En los clubes autorizados para impartir entrenamiento habrá un responsable de entrenamiento con las siguientes funciones.

- (1) Desarrollar y verificar que se ejecuten los programas autorizados;
- (2) Firmar certificados de entrenamiento;
- (3) Velar por el adecuado entrenamiento de los tripulantes u operadores afiliados y del personal a cargo del mantenimiento. En los clubes que no impartan entrenamiento, esta función será ejercida por el responsable de operaciones.

(d) **Responsable por el campo o campos de aterrizaje.** Quien deberá:

- (1) Velar por el buen estado y correcta utilización de los campos de aterrizaje que se le autorice si corresponde.
- (2) Velar porque no se efectúen operaciones indebidas desde o hacia el campo de aterrizaje e informar a la UAEAC y a las autoridades policivas sobre cualquier irregularidad. Esta exigencia sólo aplica para los clubes que operen aeronaves convencionales, ultralivianos y planeadores.

Una o más de las anteriores funciones relativas a operación, mantenimiento, entrenamiento y campos de aterrizaje, podrán ser desarrolladas por una misma persona, siempre que cumpla los requisitos inherentes a cada una de ellas. La designación hecha por el club deberá constar por escrito.

4.25.5.9.2. Restricciones de Operación.

Durante la operación de aeronaves ultralivianas, se tendrá en cuenta las siguientes restricciones:

AL



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(# 0 0 7 4 8)

26 FEB. 2011

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (a) No podrá operarse una aeronave ultraliviana de manera que cree una condición peligrosa a aeronaves, personas o propiedades.
- (b) Ninguna persona a bordo de una aeronave ultraliviana podrá arrojar objeto alguno estando en vuelo.
- (c) Ningún ultraliviano podrá ser empleado para transportar cargas a bordo (excepto equipaje de sus ocupantes) ni cargas externas.
- (d) Ningún ultraliviano podrá equiparse con tanques adicionales de combustible, ni se incrementará su capacidad o autonomía de vuelo de ningún otro modo.
- (e) Ningún ultraliviano podrá equiparse o cargarse de modo que exceda su peso de descolaje.
- (f) Ningún ultraliviano (incluso hidroplanos) podrá volar sobre agua a una distancia de tierra superior a la de planeo.
- (g) Ningún ultraliviano Clase I podrá operar en aeródromos o espacios aéreos controlados, salvo permiso especial de la UAEAC o que dicho aeródromo haya sido designado para la operación de ultralivianos Clase I por dicha autoridad, habida consideración de su bajo volumen de operación y condiciones topográficas y climáticas favorables.
- (h) Los ultralivianos Clase II podrán operar en aeródromos y espacios aéreos controlados en que no esté prohibida tal operación, cumpliendo los requisitos propios de una aeronave convencional.
- (i) Ningún ultraliviano Clase I podrá efectuar cruceros sin escala, de más de dos horas (2:00) de duración a velocidad normal de crucero o de más de cien (100) millas náuticas desde el lugar de despegue, lo que resulte menor.
- (j) Reservado
- (k) Ningún ultraliviano puede efectuar operaciones nocturnas, ni en condiciones de vuelo por instrumentos (IMC), ni volar bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
- (l) Los aparatos Clase I no podrán volar a más de tres mil quinientos pies (3.500) sobre el terreno.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

(#00768)

25 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (m) Los aparatos Clase II no podrán volar por encima de diez y siete mil quinientos pies (17.500) sobre el nivel del mar.
- (n) No podrá operarse una aeronave ultraliviana, directamente sobre áreas pobladas o conglomerados de personas, excepto durante las maniobras correspondientes al aterrizaje y despegue.
- (ñ) Una aeronave ultraliviana podrá operar sobre áreas no pobladas a una altura no inferior a quinientos pies (500).
- (o) Ningún vehículo aéreo ultraliviano podrá aterrizar en carreteras o vías públicas o fuera de las zonas o campos autorizados, salvo casos de emergencia debidamente comprobables, ni aprovisionar combustible fuera de las instalaciones autorizadas al efecto en los aeródromos o en los campos de aterrizaje.
- (p) Los ultralivianos hidroaviones o equipados con flotadores, solo podrán efectuar operaciones acuáticas en lugares previamente autorizados por la UAEAC, informando en cada caso a la dependencia ATS con jurisdicción en dicho lugar.
- (q) Todo ultraliviano hidroavión o equipado con flotadores -cualquiera que sea su categoría- deberá estar equipado con transponder en modo "C" y radio apropiado para transmisión y recepción en las frecuencias de uso aeronáutico, los cuales operará, conforme corresponda.
- (r) Los ultralivianos Clase I solo pueden operar al interior de la regional en la que estén inscritos y dentro de la zona de operación asignada al aeroclub correspondiente, pero se podrá proceder hacia otra zona aprobada en su regional, o hacia zona de regional diferente, siempre y cuando exista permiso de tránsito aéreo al efecto, y previa autorización de la Dirección Aeronáutica Regional competente en lugar de aterrizaje previsto.
- (s) Los ultralivianos Clase II podrán volar a otras regionales o zonas de operación previa presentación del Plan de vuelo correspondiente y cumpliendo en su totalidad los requisitos exigibles a una aeronave convencional.
- (t) Los aparatos Clase I solamente podrán ser operados por personas que cuenten con el correspondiente certificado de aptitud para tripulante de ultraliviano Clase I emitido por un aeroclub autorizado para actividades de aviación deportiva, o con una licencia de piloto en otra modalidad.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

(#00748)

26 FEB. 2011

Principio de
Procedencia:
1061 1490

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (u) Los ultralivianos Clase II solamente podrán ser operados por personas que cuenten con licencia de Piloto Privado de Avión (PPA) con habilitación para monomotores hasta setecientos cincuenta Kilogramos (750 Kg) de PBMO u otra clase de licencia de piloto, emitida por la UAEAC, y se encuentren habilitados para el equipo ultraliviano, por parte de un aeroclub autorizado.
- (v) Ningún ultraliviano podrá sobrevolar instalaciones carcelarias, militares, ni policiales."

Artículo Cuarto. Adóptase la presente enmienda modificando el Apéndice B - Indices de severidad ATS - de la Parte Octava de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el cual quedará en los siguientes términos:

APENDICE B - INDICES DE SEVERIDAD ATS

TABLA DE INDICES DE SEVERIDAD - CONTROL DE AREA RADAR			
1. SEPARACION VERTICAL 1000 Pies	PUNTOS	2. SEPARACION VERTICAL 2000 Pies	PUNTOS
Menos de 500 pies	25	Menos de 1.000 pies	25
500 pies a 599 pies	20	1000 pies a 1.199 pies	20
600 pies a 699 pies	15	1200 pies a 1.399 pies	15
700 pies a 799 pies	10	1400 pies a 1.599 pies	10
800 pies a 999 pies	5	1600 pies a 1.999 pies	5
3. SEPARACION HORIZONTAL 8 Millas	PUNTOS	Nota 1: Para el cálculo del índice de severidad, seleccione entre 1. y 2. la separación vertical que corresponda y súmele los valores obtenidos en 3., 4., 5. y 6. Nota 2: Las velocidades de acercamiento son las presentadas en el radar del controlador y corresponden a Ground Speed.	
Menos de 2 millas	25		
2 millas a 3.999 millas	21		
4 millas a 5.999 millas	15		
6 millas a 7.999 millas	10		
4. VELOCIDAD DE ACERCAMIENTO	PUNTOS		
500 nudos o más	15		
300 nudos a 499 nudos	10		
299 nudos o menos	5		
5. TRAYECTORIAS DE VUELO	PUNTOS		
Convergiendo / Derrotas opuestas	20		
Convergiendo / Derrotas que se cruzan	18		
Misma derrota	8		
Divergiendo / Derrotas que no se cruzan	3		
6. FACTOR DE CONTROL DEL ATC	PUNTOS	CLASIFICACION POR INDICE DE SEVERIDAD	
No controlado	15	ALTO	90 Puntos o más
Controlado con TCAS - RA	10	MODERADO	De 50 a 89 puntos
Controlado sin TCAS - RA	5	BAJO	49 puntos o menos

AL

[Firmas manuscritas]



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

00748)

28 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

TABLA DE INDICES DE SEVERIDAD - AREA TERMINAL RADAR

1. SEPARACION VERTICAL 1000 Pies	PUNTOS	2. SEPARACION HORIZONTAL 5 Millas	PUNTOS
Menos de 500 pies	25	Menos de 1 milla	25
500 pies a 599 pies	20	1 milla a 1.999 millas	23
600 pies a 699 pies	15	2 millas a 2.999 millas	21
700 pies a 799 pies	10	3 millas a 3.999 millas	15
800 pies a 999 pies	5	4 millas a 4.999 millas	10
3. VELOCIDAD DE ACERCAMIENTO	PUNTOS		
500 nudos o más	15	Nota 1: Para el cálculo del índice de severidad, sume los valores obtenidos en 1., 2., 3., 4. y 5.	
300 nudos a 499 nudos	10		
299 nudos o menos	5		
4. TRAYECTORIAS DE VUELO	PUNTOS		
Convergiendo / Derrotas opuestas	20		
Convergiendo / Derrotas que se cruzan	18		
Misma derrota	8		
Divergiendo / Derrotas que no se cruzan	3		
5. FACTOR DE CONTROL DEL ATC	PUNTOS	CLASIFICACION POR INDICE DE SEVERIDAD	
No controlado	15	ALTO	90 Puntos o más
Controlado con TCAS - RA	10	MODERADO	De 50 a 89 puntos
Controlado sin TCAS - RA	5	BAJO	49 puntos o menos

TABLA INDICES DE SEVERIDAD - AERONAVES EN SECUENCIA DE APROXIMACION

1. SEPARACION EN SECUENCIA MISMO LOCALIZADOR - 5 Millas	PUNTOS	2. SEPARACION EN SECUENCIA MISMO LOCALIZADOR - 3 Millas	PUNTOS																		
4.499 millas o menos	30	2.499 millas o menos	30																		
4.5 millas a 4.999 millas	20	2.5 millas a 2.999 millas	20																		
3. SEPARACION EN SECUENCIA DIFERENTE LOCALIZADOR - 2.5 Millas	PUNTOS	Nota 1: Se consideran aeronaves en secuencia desde el momento en que estén establecidas en la trayectoria de aproximación final. Nota 2: Para el cálculo del índice de severidad mismo localizador, seleccione entre 1. y 2. la separación en secuencia que corresponda y súmele los valores obtenidos en 4., 5. y 6. Nota 3: Para el cálculo del índice de severidad diferente localizador, sume los valores obtenidos en 3., 5. y 6. Nota 4: Para facilitar el cálculo del porcentaje de reducción de la mínima por turbulencia se adjunta el siguiente cuadro ilustrativo: <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Minima por turbulencia</th> <th colspan="2">Reducción de:</th> </tr> <tr> <td></td> <th>30%</th> <th>10%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4 Millas</td> <td>2,8</td> <td>3,6</td> </tr> <tr> <td>5 Millas</td> <td>3,5</td> <td>4,5</td> </tr> <tr> <td>6 Millas</td> <td>4,2</td> <td>5,4</td> </tr> <tr> <td>10 Millas</td> <td>7,0</td> <td>9,0</td> </tr> </tbody> </table>		Minima por turbulencia	Reducción de:			30%	10%	4 Millas	2,8	3,6	5 Millas	3,5	4,5	6 Millas	4,2	5,4	10 Millas	7,0	9,0
Minima por turbulencia	Reducción de:																				
	30%			10%																	
4 Millas	2,8			3,6																	
5 Millas	3,5	4,5																			
6 Millas	4,2	5,4																			
10 Millas	7,0	9,0																			
Menos de 1 milla	65																				
1 milla a 1.999 millas	40																				
2 millas a 2.499 millas	35																				
4. PORCENTAJE DE REDUCCION DE LA MINIMA DE SEPARACION POR TRUBULENCIA	PUNTOS																				
30% o más	35																				
10% a 29%	25																				
Menos del 10%	10																				
5. VELOCIDAD DE ACERCAMIENTO	PUNTOS																				
100 Nudos o más	15																				
50 Nudos a 99 nudos	10																				
49 Nudos o menos	5																				
6. FACTOR DE CONTROL DEL ATC	PUNTOS	CLASIFICACION POR INDICE DE SEVERIDAD																			
No controlado	20	ALTO	90 Puntos o más																		
Controlado con TCAS - RA	10	MODERADO	De 50 a 89 puntos																		
Controlado sin TCAS - RA	5	BAJO	49 puntos o menos																		

Todo incidente que en su calificación supere ochenta y nueve (89) puntos se considera Incidente Grave."

M

[Handwritten signatures]



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número
(# 0 0 7 4 8)

26 FEB, 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

Artículo Quinto. Adoptase la presente enmienda modificando unos numerales de la Parte Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en los siguientes términos:

"15.11.2.8. Contenido del Plan de vuelo

El Plan de vuelo contendrá información respecto a los siguientes conceptos:

- (a) Identificación de aeronave
- (b) Reglas de vuelo y tipo de vuelo
- (c) Número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta
- (d) Equipo (Identificación de radio, frecuencias y ayudas para la navegación y aproximación, radar secundario de vigilancia)
- (e) Aeródromo de salida
- (f) Hora prevista de fuera calzos
- (g) Velocidades de crucero
- (h) Niveles de crucero
- (i) Ruta que ha de seguirse
- (j) Aeródromo de destino y duración total prevista
- (k) Aeródromos de alternativa
- (l) Autonomía
- (m) Número total de personas a bordo
- (n) Equipo de emergencia y de supervivencia
- (o) Otros datos.
 - (1) Tipo de Plan de vuelo
 - (2) Piloto al mando (Nombre y número de licencia)
 - (3) Identificación del explotador.
 - (5) Persona que presenta el Plan de vuelo (nombre y número de licencia)
 - (6) Horas previstas sobre los límites de la región de información de vuelo.
 - (7) Observaciones

15.11.2.15. Cambios en el Plan de vuelo

A reserva de lo dispuesto en el numeral 15.11.2.15.1., todos los cambios de un Plan de vuelo presentado para un vuelo IFR, o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, deben notificarse, por el piloto al mando, de inmediato a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del Plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

15.11.2.15.1. Cambios inadvertidos en el Plan de vuelo



Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

(#00748) 26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

En el caso de que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su Plan de vuelo actualizado, se hará lo siguiente:

- (a) **Desviación respecto a la derrota:** Si la aeronave se desvía de la derrota, el piloto al mando debe adoptar las medidas inmediatas para rectificar su rumbo con objeto de volver a la derrota lo antes posible.
- (b) **Variación de la velocidad aerodinámica verdadera:** Si el promedio de velocidad verdadera aerodinámica al nivel de crucero entre puntos de notificación varía, o se espera que varíe, en un cinco por ciento (5%) en más o en menos respecto a la consignada en el Plan de vuelo, el piloto al mando debe notificar a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- (c) **Cambio de la hora prevista:** Si la hora prevista de llegada al próximo punto de notificación aplicable, al límite de región de información de vuelo o al aeródromo de destino, el que esté antes, resulta errónea en más de tres (3) minutos con respecto a la notificada a los servicios de tránsito aéreo, o con relación a otro período de tiempo que haya prescrito la dependencia ATS competente o que se base en acuerdos regionales de navegación aérea, el piloto al mando debe notificar la nueva hora prevista y revisada, lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

15.11.2.15.2. Además, cuando exista un acuerdo ADS, se informará automáticamente a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, por enlace de datos, cuando tenga lugar un cambio que sea superior a los valores de umbral establecidos en el contrato ADS relacionado con un evento.

15.11.2.15.3. **Cambios que se intentan hacer.** Las solicitudes relativas a cambios en el Plan de vuelo deben contener la información que se indica a continuación:

- (a) **Cambio de nivel de crucero:** Identificación de la aeronave; nuevo nivel de crucero solicitado y velocidad de crucero a este nivel; horas previstas revisadas (cuando proceda) sobre los límites de las regiones de información de vuelos subsiguientes.
- (b) **Cambio de ruta:**
 - (1) **Sin modificación del punto de destino:** Identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; cualquier otra información pertinente.



Principio de
Procedencia:
1061 1490

Resolución Número

(#00748)

28 Feb. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (2) **Con modificación del punto de destino:** Identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la ruta de vuelo revisada hasta el nuevo aeródromo de destino, incluso los datos relacionados con el Plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; aeródromos de alternativa; cualquier otra información pertinente. En estos casos, el nuevo destino o alterno deberá ser un aeropuerto controlado.

15.11.2.15.4. Deterioro de las condiciones meteorológicas hasta quedar por debajo de las VMC. Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en condiciones VMC de conformidad con su Plan de vuelo actualizado, el vuelo VFR que se realice como controlado deberá:

- (a) Solicitar una autorización enmendada que le permita continuar en VMC hasta el punto de destino o hasta su aeródromo de alternativa, o salir del espacio aéreo dentro del cual se necesita una autorización ATC; o
- (b) Si no puede obtener una autorización de conformidad con lo previsto en el literal (a) anterior, continuar el vuelo en VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo de que se trate o aterrizar en el aeródromo controlado más próximo; o
- (c) Si vuela dentro de una zona de control, solicitar autorización para continuar como vuelo VFR especial; o
- (d) Solicitar autorización para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, siempre y cuando el piloto sea titular de la habilitación en vuelo por instrumentos y la aeronave esté certificada para operar de acuerdo con dichas reglas (IFR).

15.11.2.15.5. Si los datos registrados en el Plan de vuelo, con respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo son inexactos en el momento de la salida, el piloto al mando o despachador bajo su responsabilidad, deberá notificarlo oportunamente a las dependencias ATS y ARO.

15.11.3.1. Reservado

Artículo Quinto. Adóptase la presente enmienda modificando el Apéndice 9 - Formato Plan de Vuelo, de la Parte Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en los siguientes términos:

Apéndice 9 - Formato Plan de Vuelo

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 20/09/2011
Página: 59 de 61



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Resolución Número

#00748) 26 FEB. 2013

Principio de
Procedencia:
1061 1490

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

REPÚBLICA DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL PLAN DE VUELO Flight plan			
1. PRIORITY / Prioridad FF		ADDRESSEE(S) / Destinatarios	
FILING TIME / Hora de depósito		ORIGINATOR / Remitente	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR / Identificación exacta de los destinatarios o del remitente			
3. MESSAGE TYPE / Tipo de mensaje FPL		7. AIRCRAFT IDENTIFICATION / Identificación de la aeronave	
9. NUMBER / Número		8. FLIGHT RULES / Reglas de vuelo	
13. DEPARTURE AERODROME / Aeródromo de salida		10. EQUIPMENT / Equipo	
15. CRUISING SPEED / Velocidad de crucero		WAKE TURBULENCE CAT. / Cat. de estela turbulenta	
LEVEL / Nivel		TIME / Hora	
ROUTE / Ruta		TOTAL EET / Total	
16. DESTINATION AERODROME / Aeródromo de destino		ALTN AERODROME / Aeródromo alt.	
18. OTHER INFORMATION / Otros datos		2ND ALTN AERODROME / 2º aeródromo alt.	
19. ENDURANCE / Autonomía			
PERSONS ON BOARD / Personas a bordo		EMERGENCY RADIO / Equipo radio de emergencia	
SURVIVAL EQUIPMENT / Equipo de supervivencia		R / U V E	
DINGHIES / Botes neumáticos		JACKETS / Chalecos	
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS / Color y marcas de la aeronave		EQUPT. / LUZ / F / U V	
REMARKS / Observaciones		N	
PILOT-IN-COMMAND / Piloto al mando		C	
FILED BY / Presentado por		DATE / Fecha	
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS / Espacio reservado para requisitos adicionales		LICENSE / Licencia	

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Resolución Número

Principio de
Procedencia:
1061 1490

(#00748)

26 FEB. 2013

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican las Partes Primera, Segunda, Cuarta, Octava y Decimoquinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

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

Artículo Séptimo. 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 Octavo. 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 Noveno. 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

26 FEB. 2013

MONICA MARIA GOMEZ VILLAFANE
Director General (E)

Preparó: Gustavo Moreno Cubillos

Revisó: Edgar Benjamin Rivera Florez - Jefe Grupo de Normas Aeronáuticas

Ing. Jairo Enrique Salazar - Director de Estándares de vuelo

Cr. Javier Eduardo Losada Sierra - Director de Servicios a la Navegación Aérea (E)

Aprobó: Cr(r). German Ramiro Garcia Acevedo - Secretario de Seguridad Aérea

Dr. Jaime Escobar Corradine - Secretario de Sistemas Operacionales

Ruta electrónica: 1061.49012

Clave: GDIR-3.0-12-10

Versión: 01

Fecha: 20/09/2011

Página: 61 de 61