

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

04 MAR. 2014

01121)

“Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 1773, 1782, 1790 y 1800 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2° y 5° numerales 3, 4 y 10, y artículo 9° numeral 4 del Decreto 260 de 2004 y;

CONSIDERANDO:

Que la República de Colombia es Parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la ciudad de Chicago en 1944 y como tal, miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI, motivo por el cual, debe dar cumplimiento al citado Convenio y demás estándares contenidos en sus Anexos técnicos.

Que es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC, armonizar los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos -RAC- con las disposiciones que al efecto promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional, tal y como se dispone en el artículo 5° del Decreto 260 de 2004, y garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional junto con sus Anexos.

Que en concordancia con lo establecido en el artículo 1790 del Código de Comercio, a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en su calidad de autoridad aeronáutica de la República de Colombia, le corresponde establecer los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictar las normas de operación y mantenimiento de las mismas.

Que 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.

Que la OACI es consciente que los reglamentos para el uso de los Dispositivos Electrónicos Portátiles - PED (por su sigla en inglés) a bordo de las aeronaves, varían de un Estado a otro, resultando necesario definir algunos criterios para su uso en Colombia.

Que la Asociación Colombiana de Aviación Civil General “AOPA-Colombia”, con el propósito de ser agente de estudio y análisis de la aviación civil general, para el fomento, afición y desarrollo de actividades aeronáuticas, han efectuado propuestas para el análisis de la UAEAC para la implementación de Cartas de Compromiso para los aeroclubes, pautas de transición de para que un Piloto con la habilitación de monomotores tierra o agua hasta 750 Kg (1.654 Lb), pueda aspirar a la habilitación de monomotores tierra o agua, con límite de peso hasta 5.700 Kg (12.500 Lb).

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9"

Que durante una enmienda parcial, recientemente efectuada al numeral 4.4.1.9. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, mediante Resolución No 07176 de diciembre 24 de 2013, involuntariamente se omitió la inclusión del literal d) del referido numeral, el cual no se modificaba, debiendo ser adicionado, ahora con algunos ajustes de forma en su redacción, para que la norma quede completa.

Que en mérito de lo expuesto;

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Incorpórense las siguientes definiciones, a la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, las cuales se insertarán conforme a la secuencia alfabética que corresponda, así:

Aplicación Instalada: Software que se ejecuta en un EFB que permite el desarrollo de una función operacional específica y que no se considera parte del diseño tipo de la aeronave.

Aplicaciones de software Tipo A: Aplicaciones tipo A son aquellas orientadas al reemplazo de documentos en papel, principalmente usados durante la planificación del vuelo, en tierra o durante fases no críticas de vuelo. Ejemplos de aplicaciones de software de tipo A se encuentran en la AC 120-76 en su revisión más reciente.

Aplicaciones de software Tipo B: Aplicaciones Tipo B son aquellas orientadas al reemplazo de documentos en papel, que proporcionan información aeronáutica y que se requiere que esté disponible para cada vuelo en la posición del piloto, principalmente usados durante la planificación del vuelo y en todas las fases de vuelo. Estas pueden incluir aplicaciones diversas por ejemplo, pantallas de video para vigilancia de la cabina o en exterior de la aeronave o aplicaciones de mantenimiento. Ejemplos de aplicaciones de software de tipo B se encuentran en la AC 120-76 en su revisión más reciente.

Aplicaciones de software Tipo C. Software aprobado por el estado de certificación del producto aeronáutico (Ej. Bajo el estándar RTCA/DO-178 u otro medio aceptable por la dicha autoridad).

Dispositivos Electrónicos Portátiles (PED): Son dispositivos electrónicos de propiedad del pasajero o de un miembro de la tripulación y que sólo son operados por ellos mismos; y que se clasifican en dos categorías, los transmisores no intencionales y los transmisores intencionales. La primera categoría incluye, pero no está limitada a: equipo de cómputo, cámaras, receptores de radio, reproductores de audio y video, juguetes, juegos electrónicos, dispositivos que no tienen la posibilidad de transmitir y que son para asistir el vuelo y la tripulación de cabina en sus responsabilidades; todos los anteriores con la característica de portátiles. Los transmisores intencionales (también denominados T-PED) son dispositivos electrónicos tales como equipos de control remoto (que puede incluir



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

04 MAR. 2014

Principio de Procedencia:
3000.492

#(0 1 1 2 1)

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

algunos juguetes) radios de dos vías, teléfonos celulares, PDA (Personal Digital Assistants) y teléfonos satelitales. En algunos periodos entre sus transmisiones, un dispositivo transmisor intencional podría radiar interferencia similar a un dispositivo transmisor no-intencional. Existen adicionalmente los clasificados como M-PED que son dispositivos portátiles electrónicos para usos médicos, los cuales deberán estar diseñados y probados de acuerdo a la sección 21, Categoría M, del estándar RTCA/DO-160. Es claro que estos equipos pueden ir a bordo de una aeronave y ser operados durante todas las fases de vuelo, si sus niveles de emisión son los permitidos en dicho documento, en caso contrario es obligación del operador efectuar una prueba de Interferencia electromagnética (EMI) y una prueba de interferencia de radio frecuencia (RFI).

Electronic Flight Bag (EFB): Sistema electrónico de visualización usado principalmente en la cabina de pilotos el cual está compuesto por el hardware y software necesario para apoyar las funciones para las cuales está destinado. Los dispositivos EFB pueden presentar una variedad de datos aeronáuticos o realizar cálculos básicos (Por ejemplo cálculos de performance, combustible, etc). Anteriormente algunas de estas funciones eran tradicionalmente llevadas a cabo a partir de referencias en papel o estaban basadas en datos entregados a la tripulación por los despachadores de vuelo de la compañía. El alcance de la funcionalidad del EFB puede incluir otras bases de datos o aplicaciones instaladas. Las pantallas del EFB pueden usar varias tecnologías, formatos y formas de comunicación. Un EFB dependiendo su clase estará en capacidad de soportar aplicaciones de software tipo A, B y C. Y será requerida una aprobación operacional por parte de la UAEAC para su uso.

Seguridad de Redes de Datos y sistemas en las aeronaves: Aislamiento o protección contra el Acceso no autorizado desde los sistemas de dominio del pasajero. Las nuevas arquitecturas de redes digitales en aeronaves han permitido nuevas clases de conectividad a los pasajeros con las redes de datos anteriormente aisladas, conectadas a los sistemas que realizan funciones requeridas para la operación segura del avión. A causa de esta nueva conectividad de pasajeros, el diseño e integración de las redes de datos propuesta puede resultar en la vulnerabilidad de la seguridad por la intervención intencional o no intencional de datos y sistemas críticos para la seguridad y mantenimiento del avión por lo que surgen la necesidad de un estándar de seguridad para la protección de los sistemas del avión y las redes de datos, contra accesos no autorizados. La arquitectura de redes propuesta se usa para una diversidad de funciones, incluyendo las siguientes:

1. Seguridad de vuelo relacionada con los sistemas de control y navegación (Dominio de control del avión)
2. Soporte administrativo y comercial del avión (Dominio de información de la aerolínea).
3. Entretenimiento a pasajeros, información y servicios de internet (dominio de entretenimiento e información a pasajeros).

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

ARTÍCULO SEGUNDO. Modifícanse los siguientes numerales de la Norma RAC 2 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), los cuales quedarán así:

“2.2.3.7. Habilitaciones

Las habilitaciones a la licencia de piloto privado avión o para la actividad en aviación privada, serán las siguientes:

a. Piloto de monomotores tierra o agua, con límite de peso hasta 750 Kg (1.654 Lb), por clase de aeronave. Con esta habilitación y dentro de ésta clase, se podrá volar cualquier avión monomotor a pistón de categoría ultraliviano II, dentro del límite de peso señalado, siempre y cuando se tenga chequeo anual vigente en una aeronave de esa categoría. La licencia PPA, con ésta habilitación, no admite habilitación adicional para vuelo IFR.

2.2.3.7.1. Para obtener las habilitaciones a la licencia de piloto privado, él solicitante debe cumplir con los siguientes requisitos:

- a. Piloto de monomotores tierra o agua, con límite de peso hasta 750Kg (1.654Lb), por clase de aeronave:
- Acreditar curso básico de tierra y de vuelo en aeronave ultraliviana clase II (avión monomotor hasta 750Kg) en Club Escuela o en Centro de Instrucción Aeronáutica.
 - Comprobar la experiencia mínima requerida en el numeral 2.2.3.3., sin incluir las 10 horas de simulador o entrenador de vuelo de que trata el inciso de dicho numeral.
 - Presentar examen del equipo y chequeo de vuelo ante instructor calificado de un Club Escuela o Centro de Instrucción Aeronáutica.

Las horas voladas como piloto de monomotores tierra o agua hasta 750 Kg., se tendrán en cuenta como experiencia para obtener la habilitación definida en el literal b) de este numeral, siempre y cuando el solicitante cumpla lo estipulado en el párrafo del mismo.

- b. Piloto de monomotores, tierra o agua, con límite de peso hasta 5.700 Kg (12.500 Lb), por clase de avión.
- Acreditar curso básico de tierra y de vuelo en avión de la clase requerida (monomotor hasta 5.700 Kg);
 - Comprobar la experiencia mínima requerida en el numeral 2.2.3.3. del presente Reglamento;
 - Presentar examen del equipo y chequeo de vuelo ante Inspector de la UAEAC o ante Examinador Designado del Centro de Instrucción Aeronáutica respectivo.

PARÁGRAFO: Transición. Para que un Piloto con la habilitación de monomotores tierra o agua hasta 750 Kg (1.654 Lb), pueda aspirar a esta habilitación de monomotores tierra o agua, con límite de peso hasta 5.700 Kg (12.500 Lb), deberá cumplir con los siguientes requisitos:



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

(# 0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

- Comprobar que tiene un total de 300 horas de vuelo como piloto al mando con la habilitación de monomotores tierra o agua hasta 750 Kg (1.654 Lb).
- Tener un chequeo recurrente de tierra y de vuelo no mayor a veinticuatro (24) meses a partir de la fecha de esta solicitud de habilitación.
- Efectuar curso de tierra del equipo en el cual se hará la transición.
- Aprobar examen escrito sobre curso de tierra y examen teórico sobre el equipo, ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
- Efectuar (10) horas de entrenamiento de vuelo por instrumentos en dispositivo de instrucción o simulador de vuelo, a manera de familiarización y sin que ello faculte al alumno para ejecutar operaciones bajo reglas de vuelo IFR.
- Efectuar ocho (8) horas de doble comando con instructor autorizado por la UAEAC que incluyan como mínimo dos (2) aterrizajes completos en aeródromos diferentes y cuatro (4) horas de vuelo de crucero solo, en el que se incluyan dos (2) aterrizajes en aeródromos diferentes.
- Presentar examen del equipo, y chequeo de vuelo ante Inspector de la UAEAC o ante Examinador Designado del Centro de Instrucción Aeronáutico respectivo.

“2.15.5.6. Horas máximas de entrenamiento

- (a) Ningún alumno y ningún instructor, podrán recibir o impartir, más de ocho (8) horas diarias de instrucción teórica o de tierra, ni más de cuarenta (40) a la semana, independientemente del curso que adelanten o dicten.
- (b) En el caso de alumnos pilotos e instructores de vuelo en fase de instrucción de vuelo, se aplicará la siguiente tabla de jornadas máximas de instrucción diaria:

FASE/INSTRUCCION	HORAS BLOQUE		OBSERVACIONES
	Alumno	Instructor	
Pre-solo	2:00	6:00 Local	La hora bloque comprende desde el encendido del motor hasta el apagado del mismo (hora de horómetro)
Maniobras	4:00		
Instrumentos	4:00		
Nocturno	2:00	8:00 Crucero	Se requiere una parada intermedia
Crucero	6:00		
Mixto (crucero-nocturno)	4:00-2:00		
Simulador	4:00	8:00	Incluyendo briefing y debriefing

Nota. Las horas establecidas en esta tabla se basan en un día calendario. Cuando se utiliza el método de enseñanza en el salón, la unidad de hora de instrucción no deberá ser inferior a cincuenta (50) minutos.

- (c) Tanto instructores como alumnos deberán descansar al menos un (1) día en cada semana.”

ARTÍCULO TERCERO. Modifícanse los siguientes numerales de la Norma RAC 4 de los Reglamentos Aeronáuticos los cuales quedarán así:

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

“4.5.6.7. Equipo adicional de emergencia

a. Medios para evacuación de emergencia.

Cada salida de emergencia en aviones de pasajeros (que no estén sobre las alas), que esté más de 6 pies de la tierra y con la aeronave en tierra y el tren de aterrizaje extendido, debe tener un medio aprobado para ayudar a los ocupantes a descender a tierra.

Los medios de asistencia para una salida de emergencia a nivel del piso deben reunir los requisitos bajo los cuales la aeronave fue certificada.

Los medios de asistencia que se extiendan automáticamente, deben ser armados (quedar listo para su uso automático) durante el carreteo, despegue y aterrizaje.

Sin embargo, si la UAEAC encuentra que el diseño de las salidas hace impracticable el cumplimiento, él puede otorgar una duración de los requisitos de despliegue automático si los medios de ayuda se despliegan automáticamente cuando se accionan; y con respecto a las salidas de emergencia requeridas, si se lleva a cabo una demostración de evacuación de emergencia de acuerdo con los requisitos de la Autoridad Aeronáutica competente.

b. Marcas interiores de salida de emergencia. Se debe cumplir con lo siguiente para cada avión que transporta pasajeros:

1. Cada salida de emergencia de pasajeros, su medio de acceso y su manera de abrirla, deben estar claramente marcadas. La identidad y ubicación de cada salida de emergencia de pasajeros debe ser reconocible a una distancia igual al ancho de la cabina. Todas las leyendas deben estar escritas y entendidas al menos en idioma español o su equivalente en símbolos (pictogramas) claramente definidos de acuerdo a los requerimientos bajo los cuales la aeronave obtuvo su Certificación de Tipo. La ubicación de cada salida de emergencia de pasajeros debe estar indicada por un letrero visible a los ocupantes que se aproximen por el pasillo principal. Debe haber señales ubicadas:

i) Encima del pasillo, cerca de cada salida de emergencia de pasajeros que están sobre las alas, o en otra ubicación del techo que sea más práctica, debido a la altura del mismo.

ii) Próximo a cada salida de emergencia de pasajeros a nivel del piso para pasajeros, excepto que una señal puede servir a 2 salidas si ambas pueden ser vistas fácilmente desde esa señal; y Sobre cada mamparo o tabique que impida la visión hacia adelante o hacia atrás a lo largo de la cabina de pasajeros, para indicar salidas de emergencia más allá de dichos mamparos y que sean ocultos por ellos excepto que si estos no es posible la señal debe ser ubicada en otra localización apropiada.

2. Cada marca de salida de emergencia de pasajeros y cada señal de ubicación, debe ser fabricada de modo que reúna los requerimientos para salidas de emergencia interior bajo



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

#(0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9"

las cuales la aeronave fue certificada, conforme a su certificado tipo a menos que la UAEAC establezca requerimientos diferentes para cumplir con este párrafo.

c. Iluminación de las señales interiores de salidas de emergencias.

Cada avión de transporte de pasajeros debe tener un sistema de iluminación de emergencia, independiente del sistema principal de iluminación. Sin embargo, las fuentes de iluminación general de la cabina pueden ser comunes a ambas (al sistema principal y al de emergencia), si el suministro de energía al sistema de iluminación de emergencia es independiente del suministro de energía del sistema de iluminación principal. El sistema de iluminación de emergencia debe:

1. Iluminar cada señal de salida de pasajeros y señales de ubicación de las mismas.

2. Proveer suficiente iluminación general en la cabina de pasajeros, de manera que el promedio de iluminación cuando sea medida a intervalos de 40 pulgadas a la altura de los brazos de las sillas en la línea central del pasillo principal de pasajeros, sea por lo menos de 0.05 pies de bujía (iluminación).

3. Incluir marcas de las vías de escape de emergencia, en la proximidad del piso que cumpla con: Luces de emergencia de escape para que suministren guía para la evacuación en caso de emergencia para los pasajeros, cuando todas las fuentes de iluminación que estén a más de 4 pies por encima del piso del pasillo central de la cabina de pasajeros este totalmente a oscuras. En la oscuridad de la noche, estas luces deberán suministrar a cada pasajero:

i) Después de salir el pasajero de la silla, una identificación visual del sendero de escape de emergencia a lo largo del piso en el pasillo central de la cabina hacia la primera salida de emergencia o parejas de salidas delanteras y traseras de las sillas, y

ii) Una identificación real de cada salida de escape de emergencia, solamente por referencia de marcas y dispositivos visuales que no estén a más de 4 pies sobre el piso de la cabina.

d. Operación de las luces de emergencia.

Las luces de emergencia son independientes del sistema principal de iluminación de emergencia de la aeronave, y deben ser automáticamente activadas cuando el sistema normal de poder es desactivado. Cada luz requerida por los párrafos (c) y (h) de este numeral deben cumplir con lo siguiente:

1. Ser operada manualmente, ya sea desde la estación de la tripulación de vuelo como desde un punto en el compartimiento de pasajeros que sea fácilmente accesible a un asiento normal del auxiliar de cabina.

2. Tener un medio para prevenir operación inadvertida de los controles manuales.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

(# 0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9"

3. Cuando sea activada, permanezca iluminada, o que se ilumine en caso de interrupción de la energía eléctrica normal del avión.
 4. Cada luz debe ser activada o armada durante el carreteo, despegue o aterrizaje.
 5. Cada luz debe proveer el nivel requerido de iluminación para por lo menos 10 minutos en un ambiente de condiciones críticas después de un aterrizaje de emergencia.
 6. Cada luz debe tener un dispositivo de control en la cabina de vuelo que tenga las siguientes posiciones: "armado", "encendido" y "apagado".
- e. Palanca de operación de las salidas de emergencia.

La localización de la palanca, y las instrucciones para abrir la salida de emergencia deben de estar provistas de acuerdo a los requerimientos bajo los cuales la aeronave obtuvo su certificado tipo, a menos que la UAEAC establezca requerimientos diferentes para cumplir con este párrafo.

f. Accesos a las salidas de emergencia.

El acceso a las salidas de emergencia debe ser provisto como sigue para cada avión de transporte de pasajeros:

1. Cada pasillo entre las áreas individuales de pasajeros, o los pasillos que conducen a las salidas de emergencia tipo I o tipo II, deben estar libres de obstáculos y tener al menos 20 pulgadas de ancho.
2. Debe existir suficiente espacio próximo a cada salida de emergencia tipo I o tipo II para permitir a la tripulación asistir en la evacuación de pasajeros, sin reducir el ancho libre del pasillo por debajo de lo requerido en el numeral (f) (1) de esta sección.
3. Debe haber acceso desde el pasillo principal a cada salida tipo III y tipo IV El acceso desde el pasillo a esas salidas no debe ser obstruido por asientos, literas u otras partes salientes de forma que pudiera reducir la efectividad de la salida.
4. Si es necesario pasar a través de un pasillo para alcanzar cualquier salida de emergencia desde cualquier asiento en la cabina de pasajeros, el pasillo no debe estar obstruido. Sin embargo, se pueden usar cortinas, si éstas permiten el paso libre a través de los pasillos de pasajeros.
5. Ninguna puerta puede ser instalada en ninguna división entre los compartimientos de pasajeros.

g. Señales exteriores de salida.

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 15/12/2011
Página: 8 de 19



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9"

Cada salida de emergencia de pasajeros, y el medio de abrirla desde el exterior, debe estar marcada en la parte exterior del avión. Debe haber una banda de color de 2 pulgadas alrededor de cada salida de emergencia de pasajeros a los lados del fuselaje. Cada indicación exterior, incluyendo la banda, debe ser fácilmente identificable del área circundante del fuselaje por medio del contraste de color. La indicación debe cumplir con lo siguiente:

Las salidas que no estén en el lado del fuselaje deben tener medios externos para abrirlas y las instrucciones aplicables, marcadas visiblemente en rojo, o si el rojo no es muy visible con el color de fondo, en amarillo cromado brillante y cuando el medio de abrir la puerta esté solamente en un lado del fuselaje, una marca visible para este caso debe ser provisto en el otro lado.

h. Iluminación exterior de emergencia y ruta de escape.

1. Cada avión de transporte de pasajeros debe estar equipado con iluminación exterior que reúna los requerimientos para los cuales el avión obtuvo su certificado tipo, a menos que la UAEAC establezca requerimientos diferentes que cumplan con este párrafo.
2. Cada avión de transporte de pasajeros debe estar equipado con una ruta de escape que no permita resbalarse, y que reúna los requisitos bajo los cuales ese avión fue certificado.

i. Salidas a nivel del piso.

Cada puerta a nivel del piso o en el lado del fuselaje, diferente a las que llevan al compartimiento de carga o equipaje que no sea accesible desde la cabina de pasajeros, que esté a 44 o más pulgadas de alto, y sea de 20 o más pulgadas de ancho pero no más ancha de 46 pulgadas; cada salida ventral (central y por debajo del fuselaje) de pasajeros y cada salida del cono de cola, debe reunir las normas de este numeral para salidas de emergencia a nivel del piso.

j. Salidas de emergencias adicionales.

Las salidas de emergencia aprobadas en el compartimiento de pasajeros que excedan el número mínimo de salidas de emergencias requeridas deben reunir todo lo aplicable de este numeral excepto los párrafos (f) (1), (f) (2) y (f) (3) y deben estar fácilmente accesibles.

k. En cada avión de transporte de pasajeros de turbina.

l. Cada salida ventral y del cono de cola debe estar marcada con una placa, legible a distancia de 30 pulgadas, e instalada en una ubicación visible cerca de los medios de abrir la salida, citando que la salida ha sido diseñada y construida de modo que no pueda ser abierta en vuelo.

R

J

[Firma manuscrita]

[Firma manuscrita]

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

01121) 04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

m. Luces portátiles. Ninguna persona puede operar una aeronave de transporte de pasajeros, a menos que este equipada con una provisión de linternas portátiles accesibles desde cada asiento normal de auxiliar de a bordo.”

“4.14.1.17 Equipos Electrónicos a bordo.

a. Los explotadores de aeronaves tomarán las medidas necesarias para evitar que cualquier persona opere a bordo de las aeronaves, durante su operación equipos o aparatos electrónicos portátiles que pudieran interferir los sistemas de navegación o cualquier otro sistema de la aeronave, atentando contra la seguridad del vuelo. Se exceptúa los dispositivos previstos en el literal b de este numeral.

Cuando se trate de aeronaves de servicios comerciales de transporte público, tal prohibición será anunciada a los pasajeros.

b. El literal a de este numeral no es aplicable para:

1. Grabadores de voz portátiles
2. Dispositivos de corrección auditiva (audífonos).
3. Marcapasos.
4. Máquinas de afeitar eléctricas; o
5. Cualquier otro dispositivo electrónico portátil (PED) que el explotador de la aeronave haya determinado que no causará interferencias con los sistemas de navegación o de comunicación de la aeronave en el cual va ser utilizado.

c. La determinación requerida en el literal b) 5) debe ser realizada por el explotador de la aeronave, que pretenda autorizar la operación de un dispositivo electrónico en particular a bordo de sus aeronaves. (Es aceptable para esta autoridad seguir los Estándares de la RTCA o los definidos por el fabricante de la aeronave, que traten puntualmente el tema de la evaluación técnica)”

“4.15.2.9.1. Cada certificado de operación de una empresa de transporte aéreo público regular o no regular debe contener lo siguiente (En idioma español con su correspondiente traducción al idioma Ingles):

- a. Número de Certificado
- b. Nombre del Operador
- c. Puntos de contacto operacionales
- d. Categoría de transporte autorizada
- e. Firma y Fecha de expedición”

“ 4.15.2.11.1. Se llevará a bordo de cada aeronave una copia del certificado de operación, una copia de la parte de las especificaciones de operación correspondiente, copia del formato resumen



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

(# 0 1 1 2 1) 04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9"

de Especificaciones de Operación, lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones pertinentes al tipo por marca, modelo y serie de la aeronave, emitidas por la Secretaría de Seguridad Aérea.

"4.15.2.17.1. El contenido de las Especificaciones de Operación es el indicado a continuación:

Resumen de Especificaciones de Operación (según formato establecido por la UAEAC, en idioma español con su correspondiente traducción al idioma Ingles).

Parte A – Disposiciones generales

- A-1. Identificación del explotador (Nombre/Razón Social)
- A-2. Tipo de operación aprobada
- A-3. Número del certificado
- A-4. Domicilio / dirección / teléfonos
- A-5. Representante Legal
- A-6. Personal Ejecutivo (nombres/ dirección / teléfono)
- A-7. Aplicación
- A-8. Definiciones / abreviaturas utilizadas
- A-9. Tripulación de Vuelo. Competencia, calificación y limitaciones
- A-10. Autorización para escuela de operaciones
- A-11. Autorización de simuladores
- A-12. Aeronaves autorizadas (Tipo / modelo, S/N, Matrícula, Tipo de motor, Pasajeros (número) o carga únicamente, propia / arrendada - fechas del contrato / inicio, terminación-).
- A-13. Tripulantes (piloto, copiloto, ingeniero de vuelo)
- A-14. Número de auxiliares
- A-15. Aeronaves y sus respectivas operaciones especiales autorizadas (ETOPS, RVSM, IFR, VFR, PBN, EFB, categoría II o III etc.)
- A-16. Autorizaciones y restricciones especiales
- A-17. Desviaciones del personal requerido
- A-18. Reservado
- A-19. Cualquier otra autorización o restricción para el explotador en particular.

Parte B – Autorizaciones y restricciones en ruta

- B-1. Operaciones dentro del territorio Nacional
- B-2. Operaciones fuera del territorio Nacional
- B-3. Rutas autorizadas, circunstancias para permitir desviaciones de la ruta
- B-4. Reglas de vuelo por instrumentos
- B-5. Altitudes mínimas en ruta
- B-6. Operaciones en aeródromos sin servicios de torre de control (ATC)

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

01121) 04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9"

- B-7. Operaciones especiales tales como: Decolaje bajo mínimos de aterrizaje, ILS categoría dos y tres, MNPS, ETOPS, RVSM, PBN y cualquier otra operación especial autorizada al operador.
- B-8. Re-despacho planificado
- B-9. Navegación clase I, utilizando equipos de RNAV
- B-10. Navegación clase II, utilizando sistemas de navegación de largo alcance.

Parte C- Autorizaciones y restricciones de aeródromo (o helipuerto)

- C-1. Aeródromos de destino y alternos que se utilizan
- C-2. Procedimientos de aproximación por instrumentos
- C-3. Mínimos de utilización de aeródromo (o helipuerto) autorizados, incluso los de despegue.
- C-4. Mínimos de aeropuertos alternos
- C-5. Cualquier otra restricción operacional especial que deba aplicarse de acuerdo con la operación que se autoriza.

Parte D – Mantenimiento

- D-1. Tipo de mantenimiento aprobado. (Programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad continuada, inspección anual /100 horas – fabricante).
- D-2. Mantenimiento de aeronaves autorizadas para operaciones especiales
- D-3. Mantenimiento de aeronaves arrendadas con programa especial
- D-4. Organización del área de mantenimiento.
- D-5. Autorización para efectuar mantenimiento propio. Alcance y limitaciones del trabajo que pueden efectuar
- D-6. Bases de mantenimiento
- D-7. Personal ejecutivo de mantenimiento. Breve descripción de responsabilidades
- D-8. Servicios y frecuencia de su ejecución
- D-9. Mantenimiento de partes y componentes
- D-10. Tiempo limitado (Hard time)
- D-11. Mantenimiento por condición (On condition)
- D-12. Mantenimiento por comportamiento (Condition Monitoring)
- D-13. Mantenimiento de los motores
- D-14. Procedimiento para escalar los tiempos fijados
- D-15. Programa de confiabilidad
- D-16. Contrato con terceros para efectuar mantenimiento de sus aeronaves
- D-17. Toda autorización especial de mantenimiento referente a las inspecciones, la revisión de equipo y la reparación de las piezas que lo integran.
- D-18. Talleres de soporte de mantenimiento.
- D-19. Entrenamiento
- D-20. Programa de Seguridad de redes de Datos y Sistemas en las aeronaves"

Nota. Cuando un numeral no aplique al operador, deberá indicarse con N/A.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

0 (1121)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

04 MAR. 2014

“4.25.1.7.2.1. Requisitos.

A efectos de la inscripción deberá aportarse la siguiente información y documentos:

- a) Nombre del club y domicilio.
- b) Dirección de su sede o lugar de funcionamiento.
- c) Nombre e identificación del representante legal principal y su suplente, y de los miembros principales y suplentes de la Junta Directiva.
- d) Modalidad o modalidades de actividad aérea que se propone ejecutar indicando si estas tendrán carácter deportivo o simplemente recreativo o mixto.
- e) Nombre e identificación del director técnico y/o responsable (s) de Operaciones, de Mantenimiento, entrenamiento y del o los campos de aterrizaje propuestos, acreditando, su título de idoneidad (licencia, autorización o certificado de idoneidad).
- f) Copia del acto o documento de constitución y de los estatutos del club.
- g) Base de operación. En el caso de aeronaves convencionales debe ser un aeropuerto. Para ultralivianos clase II puede ser un aeropuerto o un campo de ultralivianos y para ultralivianos clase I la base será exclusivamente en un campo aterrizaje de ultralivianos.
- h) Zona de operación propuesta (se exceptúa para clubes que van a operar únicamente, aviones convencionales, aerostatos, planeadores o aeronaves ultralivianas clase II).
- i) Tripulantes u operadores (pilotos, parapentistas, cometistas, paracaidistas, o propietarios de los mismos, etc.) afiliados o por afiliar (al menos 5).
- j) Relación de aeronaves o equipos (al menos dos propios o afiliados) para cada modalidad
- k) Cuando se trate de actividades aéreas netamente deportivas (de competencia o exhibición) reconocimiento deportivo otorgado por COLDEPORTES o la autoridad deportiva que asuma sus veces y afiliación a una Federación Colombiana de Deportes Aéreos. Los clubes dedicados a actividades aéreas exclusivamente recreativas y no deportivas, no están obligados a cumplir este requisito.
- l) Carta de Compromiso del Club, donde se describe el cumplimiento con los RAC 4, Capítulo XXV según sean aplicables y el RAC 2 en lo que tiene que ver con licencia de Piloto Privado de Avión.
- m) Internamente se efectuará la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes de que trata el artículo 78 del Decreto-Ley 019 de 2012, la cual se extenderá a los representantes legales y miembros de la Junta Directiva.

4.25.1.7.6. Afiliación.

La afiliación de pilotos u operadores de aeronaves o aparatos al club, se efectuará mediante documento escrito entre el piloto o propietario del aparato y el aeroclub, éste último a través de su representante legal, con las condiciones y formalidades que ellos determinen. Para tal efecto el afiliado (cada tripulante y/o dueño de aeronaves vinculado al Club) deberá presentar una carta de compromiso en la forma y manera definida por el Club que exprese el compromiso del cumplimiento con los RAC 4, Capítulo XXV según sean

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9"

aplicables y el RAC 2 en lo que tiene que ver con licencia de Piloto Privado de Avión, según aplique.

ARTÍCULO CUARTO: Modifíquense el Apéndice A del Capítulo II del RAC 4 en relación con los temas de calibración de los registradores de datos de vuelo (FDR), así:

APÉNDICE «A» CAPITULO II
REGISTRADORES DE VUELO PARA AVIONES

3. INSPECCIONES DE LOS SISTEMAS REGISTRADORES DE DATOS DE VUELO Y DE VOCES DE CABINA

3.1. Antes del primer vuelo del día, deberán controlarse los mecanismos integrados de prueba en el puesto de mando para el CVR, el FDR y el equipo de adquisición de datos de vuelo (FDAU).

3.2. La inspección anual deberá efectuarse de la siguiente manera:
La lectura de los datos registrados en el FDR y en el CVR deberá comprobar el funcionamiento correcto del registrador durante el tiempo nominal de grabación; El análisis del FDR deberá evaluar la calidad de los datos registrados, para determinar si la proporción de errores en los bits está dentro de límites aceptables y determinar la índole y distribución de los errores.

Al finalizar un vuelo registrado en el FDR deberá examinarse en unidades de medición técnicas los parámetros procedentes de sensores del FDR. No es necesario verificar los parámetros obtenidos del sistema ómnibus eléctrico de la aeronave si su buen funcionamiento puede detectarse mediante otros sistemas de alarma; El equipo de lectura debe disponer del soporte lógico necesario para convertir con precisión los valores registrados en unidades de medición técnicas y determinar la situación de las señales discretas; Un examen anual de la señal registrada en el CVR deberá llevarse a cabo mediante lectura de la grabación del CVR instalado en la aeronave, el CVR deberá registrar las señales de prueba de cada fuente de la aeronave y de las fuentes externas pertinentes para comprobar que todas las señales requeridas cumplan las Normas de Inteligibilidad; y Siempre que sea posible, durante el examen anual deberá analizarse una muestra de las grabaciones en vuelo del CVR, para determinar si es aceptable la inteligibilidad de la señal en condiciones de vuelo reales.

3.3. Los sistemas registradores de vuelo deben considerarse descompuestos si durante un tiempo considerable se obtienen datos de mala calidad, señales ininteligibles, o si uno o más parámetros obligatorios no se registran correctamente.

3.4. Se debe remitir a la UAEAC un informe sobre las evaluaciones anuales, para fines de control.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

3.5. Calibración del sistema FDR:

- i. para los parámetros con sensores dedicados exclusivamente al FDR y que no se controlan por otros medios, se hará una re-calibración por lo menos cada cinco años, o de acuerdo con las recomendaciones del fabricante de sensores para determinar posibles discrepancias en las rutinas de conversión a valores técnicos de los parámetros obligatorios y asegurar que los parámetros se estén registrando dentro de las tolerancias de calibración; y
- ii. cuando los parámetros de altitud y velocidad aerodinámica provienen de sensores especiales para el sistema registrador de datos de vuelo, se efectuará una nueva calibración, según lo recomendado por el fabricante de los sensores, por lo menos cada dos años.

ARTÍCULO QUINTO: Modificase el literal d) 4) en el numeral 9.2.3 “Aceptación de Certificado Tipo: Productos Aeronáuticos Importados, del RAC 9 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), el cual quedará en los siguientes términos:

9.2.3. ACEPTACION DE CERTIFICADO TIPO: PRODUCTOS AERONÁUTICOS IMPORTADOS.

A los productos aeronáuticos diseñados, fabricados y certificados en el extranjero y que pretendan ser importados, registrados y operados por primera vez en la República de Colombia, se les podrá aceptar el Certificado Tipo así:

- a. En el caso de existir un acuerdo bilateral para la aceptación de productos aeronáuticos, se aceptara el Certificado Tipo para un producto importado otorgado por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Diseño, mediante convalidación.
- b. En el caso que la UAEAC no haya promulgado un código de aeronavegabilidad, está adoptará, para efectuar el proceso de aceptación del Certificado Tipo, los códigos de aeronavegabilidad y requisitos de operaciones establecidos como base para la certificación original del Estado de Diseño ó en su defecto de cualquier país miembro de la OACI que haya otorgado la certificación, siempre y cuando se encuentre estipulada en el Diseño Tipo aprobado para su correspondiente categoría.
- c. El proceso de convalidación, se reduce a la aceptación del Certificado Tipo emitido por el Estado de diseño y en cuanto la UAEAC lo considere procedente, efectuara la revisión de los registros de diseño de tipo y los documentos de certificación mantenidos por dicho Estado. Esta revisión incluirá los siguientes aspectos:
 - 1. Una evaluación de la idoneidad de las normas de diseño aplicadas y las correcciones que tuviere en relación con las normas de aeronavegabilidad establecidas, a fin de



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

01121)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

garantizar que no existen características peligrosas en el diseño y construcción de la aeronave.

2. Una evaluación de la aceptación de cualquier renuncia o variación de las normas de aeronavegabilidad concedida por el Estado de Diseño.

3. Una evaluación de la idoneidad de cualquier condición especial especificada y determinada por el Estado de Diseño.

4. Una evaluación de la idoneidad del Diseño Tipo respecto a los requisitos especificados, condiciones de funcionamiento y conceptos de aeronavegabilidad de la UAEAC.

d. El solicitante (Fabricante / Diseñador) deberá demostrarle a la UAEAC que:

1. Ha recibido aprobación de cualquier condición especial que debe satisfacerse (y la evaluación de su cumplimiento) y los documentos de certificación (datos de diseño, manuales, etc.) que serán registrados por la UAEAC para la aceptación del tipo de aeronave.

2. El Estado de Diseño), determina que el producto se ha examinado, probado y se demuestra que satisface los requisitos aplicables de emisiones de gases y ruido del motor establecidos en las normas internacionales (OACI), incluyendo cualquier otro requisito que haya prescrito la UAEAC para ese tipo de aeronave.

3. Presentar los registros del cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables prescritos en el diseño tipo, la hoja de datos del certificado tipo de la aeronave y demás requisitos que la UAEAC determine.

4. Presentar los manuales, placas, listas de verificación y marcas de instrumentos, definidos en los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables, presentados en idioma español o español e inglés (bilingüe). Esta autoridad podrá aceptar algunas placas en símbolos (pictogramas) siempre y cuando estén claramente definidas de acuerdo a los requerimientos bajo los cuales la aeronave obtuvo su Certificación de Tipo.

5. Presentar el Listado Maestro de Equipo Mínimo (MMEL) aplicable.

e. La UAEAC expedirá el Certificado de Aeronavegabilidad en la categoría correspondiente, verificado el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad y operaciones establecidos en los RAC y los que la UAEAC determine según la actividad operacional propuesta basado en las limitaciones de operación de la aeronave.

f. En el caso de no existir un acuerdo bilateral para la aceptación de productos aeronáuticos, se aceptará el Certificado Tipo mediante homologación con base en la evaluación del Certificado Tipo emitido por el estado de diseño. En este caso se debe

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

(# 0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

efectuar el examen de los registros de diseño tipo y los documentos de Certificación, de acuerdo con los numerales 1 a 4 del literal c. y las comprobaciones establecidas en el literal (d.) Adicionalmente se deberán cumplir de los requisitos de aeronavegabilidad y operaciones establecidos en los RAC. Se incluye una verificación del Código de aeronavegabilidad con el cual dicha aeronave le fue otorgado su Certificado Tipo, contra los requisitos especificados en el Estándar de Aeronavegabilidad nacional (Ej. RAC 23, RAC 25, etc) y la evaluación de cualquier otro requisito que la UAEAC pueda establecer para garantizar que no existen características peligrosas en el diseño y construcción de la aeronave (Ej. listas de cumplimiento, reportes de sustentación, pruebas, demostraciones y reportes de vuelos de prueba) que considere necesarios para verificar dicha equivalencia o complementar su certificación.

g. Salvo disposición contraria por parte de la UAEAC, se determina que el solicitante (Fabricante / Diseñador) asumirá todos los gastos que se originen en cumplimiento de la verificación de lo expuesto en este numeral.

ARTÍCULO SEXTO Adicionase un literal d) y nota explicativa al numeral 4.4.1.9. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, así:

“d) Otras Aeronaves.

La UAEAC expedirá al solicitante, un Certificado de Aeronavegabilidad para aeronave no comprendida en lo anterior, cuando:

1. El solicitante demuestre a la UAEAC que la aeronave cumple con el Diseño Tipo aprobado de acuerdo a un Certificado Tipo, tiene al día y cumplidas todas las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables; y si presenta una alteración, deberá estar soportada por un Certificado Tipo Suplementario.

2. La aeronave (excepto aeronaves certificadas como Experimental), a la que con anterioridad le ha sido emitido otro Certificado de Aeronavegabilidad según este capítulo, ha sido inspeccionada según las reglas del programa de inspección para 100 horas; expresadas en el numeral 4.1.11. Capítulo I y ha sido encontrada en condiciones de aeronavegabilidad por:

- i) El fabricante de la aeronave;
- ii) El poseedor de un Certificado de Taller Aeronáutico (según Capítulo XI de este Manual) con habilitación para ese tipo de aeronave;
- iii) El poseedor de un Certificado de Operación, emitido según los Capítulos V, y VI el cual posee una organización de inspección y mantenimiento aprobado para ese tipo de aeronave.

3. La UAEAC establezca, después de la inspección, que la aeronave corresponde y cumple con el Certificado Tipo y esta en condiciones aeronavegable.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

(# 0 1 1 2 1)

04 MAR. 2014

Continuación de la Resolución: Por la cual se modifican y adicionan unos literales y numerales de las normas RAC 1, RAC 2, RAC 4 y RAC 9”

Nota: En relación con los puntos c y d antes mencionados, cuando la aeronave se encuentre en el extranjero y haya obtenido una asignación de matrícula colombiana, la inspección requerida por la UAEAC deberá realizarse en el lugar donde está se encuentre, antes de ser trasladada a la República de Colombia.

De haberse trasladado la aeronave al territorio Colombiano con fines de obtener un certificado de matrícula de acuerdo a lo establecido con los RAC 20 de este Reglamento, la aeronave no podrá obtener un certificado de aeronavegabilidad hasta tanto se cumpla con la inspección requerida por la UAEAC. Si dicha inspección no satisface los requisitos de aeronavegabilidad de este Reglamento, debe solucionar dichas discrepancias en un taller u operador con mantenimiento propio autorizado. De no haber en la República de Colombia, taller certificado u operador con mantenimiento propio autorizado para el tipo de aeronave, esta deberá ir a un taller certificado fuera del territorio nacional para las inspecciones requeridas.”

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

ARTÍCULO OCTAVO. 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 NOVENO. 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 DECIMO. La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

04 MAR. 2014

Dada en Bogotá D.C., a los:


SANTIAGO CASTRO GÓMEZ
Director General


MONICA MARIA GOMEZ VILLAFANE
Secretaria General

Proyectó: Wilson Chaves Alvarado – Inspector de Seguridad Aérea
Freddy Santamaria - Inspector de Seguridad Aérea

Revisó: Edgar B. Rivera Flórez – Jefe de Grupo de Normas Aeronáuticas
Edgar L. Cadena – Jefe Grupo Técnico
Fray E. Herreño – Jefe Grupo Inspección de Aeronavegabilidad
Ivan Andres Toledo – Jefe Grupo Licencias

Aprobó: Cr (R) German Ramiro Garcia Acevedo – Secretario de Seguridad Aérea.