



Resolución Número

( # 0 1 4 9 2 )

01 JUN. 2017

“Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas.”

**EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL-AEROCIVIL.**

En ejercicio de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 1782, 1790 y 1791 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en el numeral 4 del artículo 9° del Decreto 260 de 2004, en el artículo 1° y los numerales 4 y 6 del artículo 2° del Decreto 823 del 16 de mayo de 2017 y;

**CONSIDERANDO**

Que la República de Colombia, es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional-OACI, al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, aprobado mediante Ley 12 de 1947; y como tal, debe dar cumplimiento a dicho Convenio y a las normas contenidas en sus Anexos Técnicos.

Que de conformidad con lo previsto en el artículo 37 del mencionado Convenio Internacional, los Estados Parte se comprometieron a colaborar con el fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares y en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. Para lo cual, la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI, adopta y enmienda las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales correspondientes, contenidos en los Anexos Técnicos a dicho Convenio.

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil, como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el mencionado artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 2° del Decreto 823 de 2017, el cual modifica el artículo 5° del Decreto 260 de 2004, es la encargada de expedir los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia –RAC- con fundamento en los referidos Anexos Técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 1790 del Código de Comercio, corresponde a la Aerocivil, en su condición de autoridad aeronáutica, establecer los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves, dictar las normas sobre operación y mantenimiento de las mismas y certificar su aeronavegabilidad y condiciones de operación.

Que igualmente, es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil armonizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC con las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional y garantizar el cumplimiento del Convenio sobre



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

( # 0 1 4 9 2 )

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

Aviación Civil Internacional junto con sus Anexos, tal y como se dispone en el numeral 5° del artículo 2° del Decreto 823 de 2017, que modificó el artículo 5° del Decreto 260 de 2004.

Que mediante Resolución No. 2450 de 1974, modificada mediante Resolución No. 2617 de 1999, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó en su momento a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia la Parte Primera (hoy RAC 1) de dichos Reglamentos, denominada "Disposiciones Generales" la cual ha sido objeto de varias modificaciones parciales posteriores, que le adicionaron las definiciones, abreviaturas y acrónimos, contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Que al estar incluidas las definiciones en el RAC 1, el cual tiene un alcance general y en otras normas RAC, que son de carácter general, es necesario delimitar el alcance de cada una de ellas, particularmente en caso de presentarse discrepancias entre unas y otras.

Que es necesario modificar el RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, con el fin de acoger e incorporar algunas enmiendas introducidas por la OACI a las definiciones contenidas en varios de sus Anexos Técnicos.

Que en mérito de lo expuesto,

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Modifíquese el numeral 1.2. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia-RAC 1, el cual quedará así:

**"1.2. EXPRESIONES DE USO AERONÁUTICO Y SU SIGNIFICADO**

Este Capítulo contiene las principales expresiones técnicas y de uso corriente, así como abreviaturas empleadas en el sector aeronáutico y particularmente en los presentes Reglamentos, indicando el significado que a efectos de su aplicación ha de dárseles.

Las expresiones y abreviaturas contenidas corresponden al idioma castellano (español) y en algunos casos a siglas o vocablos propios de otros idiomas, cuando ellos correspondan al uso más universal o comúnmente conocido en el medio aeronáutico.

Las definiciones contenidas en este Reglamento, son de carácter general y aplican en relación con todas las normas integrantes de los Reglamentos Aeronáuticos.

Las definiciones contenidas en una norma RAC en particular, tienen carácter especial y sólo son aplicables respecto de dicha norma.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

# 01492 )

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

Por lo anterior, se procurará que las definiciones contenidas en cualquier RAC sean coincidentes con las del RAC 1. Sin embargo, en caso de presentarse discrepancia entre una y otra definición respecto de la misma expresión o abreviatura, prevalecerá aquella que se encuentre en el RAC, en particular sobre la del RAC 1 y su uso será solo respecto de los asuntos propios del RAC en particular, en el que se mencione la expresión definida.

Si una expresión no estuviera definida en una norma RAC en particular, pero sí en el RAC 1, dicha expresión se entenderá en el sentido que éste le atribuye."

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Modifíquense las siguientes definiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia- RAC 1, las cuales se insertarán de acuerdo con la secuencia alfabética correspondiente, así:

**"Accidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que en el caso de una aeronave tripulada ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado; o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse, con el propósito de realizar un vuelo, y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- (i) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
  - (A) hallarse en la aeronave, o
  - (B) por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
  - (C) por exposición directa al chorro de un reactor.

**Nota:** Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos, escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación.

- (ii) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
  - (A) Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
  - (B) Normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado.

**Nota:** Excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos,



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

(  
# 01492 )

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

*ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo).*

(iii) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

**Aeronave.** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**Nota.** - Según el artículo 1789 del Código de Comercio: "Se considera aeronave, para los efectos de este Código, todo aparato que maniobre en vuelo, capaz de desplazarse en el espacio y que sea apto para transportar personas o cosas.

Los aparatos que se sustentan y trasladan mediante el sistema denominado "colchón de aire", quedan excluidos de las disposiciones de este Libro".

**Seguridad operacional.** Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación, relativas a la operación de las aeronaves o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

**Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

**Transmisor de localización de emergencia (ELT).** Término genérico que describe el equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación, puede ser de activación automática al impacto o bien ser activado manualmente. Existen los siguientes tipos de ELT:

ELT fijo automático [ELT(AF)]. ELT de activación automática que se instala permanentemente en la aeronave.

ELT portátil automático [ELT(AP)]. ELT de activación automática que se instala firmemente en la aeronave, pero que se puede sacar de la misma con facilidad.

ELT de desprendimiento automático [ELT(AD)]. ELT que se instala firmemente en la aeronave y se desprende y activa automáticamente al impacto y, en algunos casos, por acción de sensores hidrostáticos. También puede desprenderse manualmente.

ELT de supervivencia [ELT(S)]. ELT que puede sacarse de la aeronave, que está estibado de modo que su utilización inmediata en caso de emergencia sea fácil y que pueda ser activado manualmente por los sobrevivientes."



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

(  
# 01492  
)

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

**ARTÍCULO TERCERO:** Adiciónense las siguientes definiciones a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia- RAC 1, las cuales se insertarán de acuerdo con la secuencia alfabética correspondiente, así:

**Aeródromo aislado.** Aeródromo de destino para el cual no hay aeródromo de alternativa de destino adecuado para un tipo de avión determinado.

**Altitud mínima de franqueamiento de obstáculos (MOCA).** Altitud mínima para un tramo definido de vuelo que permite conservar el margen de franqueamiento de obstáculos requerido.

**Análisis de datos de vuelo.** Proceso para analizar los datos de vuelo registrados con el fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.

**Aterrizaje forzoso seguro.** Aterrizaje o amaraje inevitable con una previsión razonable, en donde no se produzcan lesiones a las personas en la aeronave ni en la superficie.

**Combustible crítico para EDTO.** Cantidad de combustible suficiente para volar hasta un aeródromo de alternativa en ruta. Teniendo en cuenta, en el punto más crítico de la ruta, la falla del sistema que sea más limitante.

**Comunicación basada en la performance (PBC).** Comunicación basada en especificaciones sobre la performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

**Condición de la superficie de la pista.** El estado en el que se encuentra la superficie de la pista: contaminada, seca o mojada.

a) Pista contaminada. Una pista está contaminada cuando más del veinticinco por ciento (25%) de su superficie (en una sola zona o en zonas aisladas), dentro de la longitud y anchura requeridas en uso, está cubierto de:

- Agua o lodo, más de tres (3) mm (0,125 in) de profundidad;
- Nieve suelta, más de veinte (20) mm (0,75 in) de profundidad; o
- Nieve o hielo compactados, incluido hielo mojado.

b) Pista seca. Es aquella que está libre de contaminantes y de humedad visible dentro de la longitud y anchura requeridas en uso.

c) Pista mojada. Es aquella que no está seca ni contaminada.

**Nota 1.-** En ciertas situaciones, puede ser apropiado considerar que la pista está contaminada incluso cuando no corresponda a la definición anterior. Por ejemplo, si menos del 25% de la superficie de la pista está cubierta de agua, lodo, nieve o hielo, pero se localiza donde tendrá lugar la rotación o la elevación inicial, o en la parte de alta velocidad del recorrido de despegue, el efecto será mucho más importante que si se hubiera encontrado antes, durante el despegue, a baja velocidad. En esta situación, se considerará que la pista está contaminada.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

( # 0 1 4 9 2 )

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

**Nota 2.-** *Igualmente, una pista que se encuentra seca en la zona donde tendría lugar el frenado durante un despegue interrumpido de alta velocidad, pero que se encuentra húmeda o mojada (sin que pueda medirse la profundidad del agua) en la zona donde ocurriría la aceleración, puede considerarse seca para calcular la performance de despegue. Por ejemplo, si el primer 25% de la pista está húmedo, pero la longitud restante de la pista está seca, según la definición anterior, la pista estaría mojada. No obstante, ya que una pista mojada no afecta la aceleración, y la porción del frenado de un despegue interrumpido tendría lugar en una superficie seca, sería apropiado utilizar la performance de despegue para pista seca.*

**Distancia de aterrizaje disponible (LDA).** La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

**Error del sistema altimétrico (ASE).** Diferencia entre la altitud indicada por el altímetro, en el supuesto de un reglaje barométrico correcto, y la altitud de presión correspondiente a la presión ambiente sin perturbaciones.

**Error vertical total (TVE).** Diferencia geométrica vertical entre la altitud de presión real de vuelo de una aeronave y su altitud de presión asignada (nivel de vuelo).

**Especificación de performance de comunicación requerida (RCP).** Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la comunicación basada en la performance.

**Especificación de performance de vigilancia requerida (RSP).** Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la vigilancia basada en la performance.

**Especificación para la navegación.** Conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación de vuelo necesarios para dar apoyo a las operaciones de la navegación basada en la performance dentro de un espacio aéreo definido. Existen dos clases de especificaciones para la navegación:

- a) Especificación para la performance de navegación requerida (RNP). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNP; p. ej., RNP 4, RNP APCH.
- b) Especificación para la navegación de área (RNAV). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNAV; p. ej., RNAV 5, RNAV 1.



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

( # 0 1 4 9 2 )

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

**Nota 1.-** El Manual sobre la Navegación Basada en la Performance (PBN) (Documento 9613 de la OACI), Volumen II, contiene directrices detalladas sobre las especificaciones para la navegación.

**Nota 2.-** El término RNP, definido anteriormente como "declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido", se ha retirado de este Anexo puesto que el concepto de RNP ha sido remplazado por el concepto de PBN. En este Anexo, el término RNP sólo se utiliza ahora en el contexto de especificaciones de navegación que requieren vigilancia de la performance y alerta, p. ej., RNP 4 se refiere a la aeronave y los requisitos operacionales, comprendida una performance lateral de 4 NM, con la vigilancia de performance y alerta a bordo que se describen en el Documento OACI 9613."

**Especificaciones relativas a las operaciones.** Las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

**Estado del aeródromo.** Estado en cuyo territorio está situado el aeródromo.

**Fatiga.** Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño, a períodos prolongados de vigilia, fase circadiana o volumen de trabajo (actividad mental o física) que puede menoscabar el estado de alerta de una persona y su habilidad para realizar adecuadamente funciones operacionales relacionadas con la seguridad operacional.

**Gestión del cambio.** Proceso formal para gestionar los cambios dentro de una organización de forma sistemática, a fin de conocer los cambios que puede tener un impacto en las estrategias de mitigación de peligros y riesgos identificados antes de implementar tales cambios.

**Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional.** Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

**Información/Datos sobre seguridad operacional.** Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto para que sean de utilidad con fines de gestión de la seguridad operacional.

**Lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL).** Lista establecida por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran las partes exteriores de un tipo de aeronave de las que podría prescindirse al inicio de un vuelo, y que incluye, de ser necesario, cualquier información relativa a las consiguientes limitaciones respecto a las operaciones y corrección de la performance.

**Lista de equipo mínimo (MEL).** Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

# 01492

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

sido preparada por el explotador de conformidad con la MMEL establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.

**Lista maestra de equipo mínimo (MMEL).** Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable de su diseño tipo, con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran uno o más elementos del equipo, de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.

**Tiempo de desviación máximo.** Intervalo admisible máximo, expresado en tiempo, desde un punto en una ruta hasta un aeródromo de alternativa en ruta.

**Manual del explotador para controlar el mantenimiento.** Documento que describe los procedimientos necesarios del explotador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realice en las aeronaves del explotador a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.

**Nota.** - Una especificación RCP comprende los requisitos de performance para las comunicaciones que se aplican a los componentes del sistema en términos de la comunicación que debe ofrecerse y del tiempo de transacción, la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la seguridad y la funcionalidad correspondientes que se necesitan para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo particular.

**Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento.** Documento aprobado por el jefe del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.

**Mitigación.** Proceso de incorporación de defensas o controles preventivos para reducir la gravedad o probabilidad de la consecuencia proyectada de un peligro.

**Navegación basada en la performance (PBN).** Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

**Nota.** - Los requisitos de performance se expresan en las especificaciones para la navegación (especificaciones RNAV y RNP) en función de la precisión, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto para un espacio aéreo particular.

**Nivel deseado de seguridad [operacional] (TLS).** Expresión genérica que representa el nivel de riesgo que se considera aceptable en circunstancias particulares.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

# 01492 )

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

**Operaciones de aproximación por instrumentos.** Aproximación o aterrizaje en que se utilizan instrumentos como guía de navegación basándose en un procedimiento de aproximación por instrumentos. Hay dos métodos para la ejecución de operaciones de aproximación por instrumentos:

- a) Una operación de aproximación por instrumentos bidimensional (2D), en la que se utiliza guía de navegación lateral únicamente; y
- b) Una operación de aproximación por instrumentos tridimensional (3D), en la que se utiliza guía de navegación tanto lateral como vertical.

**Nota.** — Guía de navegación lateral y vertical se refiere a la guía proporcionada por:

- a) Una radioayuda terrestre para la navegación; o bien
- b) Datos de navegación generados por computadora a partir de ayudas terrestres, con base espacial, autónomas para la navegación o una combinación de las mismas.

**Peligro.** Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.

**Piloto de relevo en crucero.** Miembro de la tripulación de vuelo designado para realizar tareas de piloto durante vuelo de crucero para permitir al piloto al mando o al copiloto el descanso previsto.

**Procedimiento de aproximación por instrumentos (IAP).** Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial, o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y, luego, si no se realiza éste, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta. Los procedimientos de aproximación por instrumentos se clasifican así:

- a) Procedimiento de aproximación que no es de precisión (NPA). Procedimiento de aproximación por instrumentos diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 2D de Tipo A.
- b) Procedimiento de aproximación con guía vertical (APV). Procedimiento de aproximación por instrumentos, con navegación basada en la performance (PBN), diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipo A.
- c) Procedimiento de aproximación de precisión (PA). Procedimiento de aproximación por instrumentos, basada en sistemas de navegación (ILS, MLS, GLS y SBAS CAT I), diseñada para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipo A o B.

**Programa de mantenimiento.** Documento que describe las tareas concretas de mantenimiento programadas y la frecuencia con que han de efectuarse y procedimientos conexos, por ejemplo, el



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

( # 0 1 4 9 2 )

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

programa de fiabilidad, que se requiere para la seguridad de las operaciones de aquellas aeronaves a las que se aplique el programa.

**Punto crítico.** Sitio del área de movimiento de un aeródromo con antecedentes o riesgo potencial de colisión o de incursión en la pista, y en el que es necesario que pilotos y conductores presten mayor atención.

**Punto de no retorno.** Último punto geográfico posible en el que la aeronave puede proceder tanto al aeródromo de destino como a un aeródromo de alternativa en ruta disponible para un vuelo determinado.

**Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR).** Registrador de vuelo combinado instalado en la aeronave que puede desprenderse automáticamente de la aeronave.

**Rendimiento en materia de seguridad operacional.** Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

**Representación.** Presentación de información a los seres humanos.

**Riesgo de seguridad operacional.** La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

**Sievert (Sv).** Unidad de dosis de radiación equivalente que corresponde a 1 julio por kilogramo.

**Tesla (T).** Densidad de flujo magnético dada por un flujo magnético de 1 weber por metro cuadrado.

**Tonelada métrica (t).** Masa igual a 1 000 kilogramos.

**Vatio (W).** Potencia que da origen a la producción de energía al ritmo de 1 julio por segundo.

**Voltio (V).** Unidad de diferencia de potencial y de fuerza electromotriz, que es la diferencia de potencial eléctrico entre dos puntos de un conductor que transporta una corriente constante de 1 amperio, cuando la potencia disipada entre estos dos puntos es igual a 1 vatio.

**Weber (Wb).** Flujo magnético que, al atravesar un circuito de una sola espira produce en ésta una fuerza electromotriz de 1 voltio cuando el flujo disminuye uniformemente a cero en un segundo.

**Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS).** Medio que se sirve de datos para controlar y gestionar constantemente los riesgos de seguridad operacional relacionados



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

( )

# 01492

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

con la fatiga, basándose en principios y conocimientos científicos y en experiencia operacional, con la intención de asegurar que el personal pertinente esté desempeñándose con un nivel de alerta adecuado.

**Sistema de visión combinado (CVS).** Sistema de presentación de imágenes procedentes de una combinación de sistema de visión mejorada (EVS) y sistema de visión sintética (SVS).

**Sistema de visión sintética (SVS).** Sistema de presentación de imágenes sintéticas, obtenidas de datos, de la escena exterior desde la perspectiva del puesto de pilotaje.

**Sistema significativo para EDTO.** Sistema de avión cuya falla o degradación podría afectar negativamente a la seguridad operacional particular de un vuelo EDTO, o cuyo funcionamiento continuo es específicamente importante para el vuelo y aterrizaje seguros de un avión durante una desviación EDTO.

**Sustancias psicoactivas.** El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedantes e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

**Tramo de aproximación final (FAS).** Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos durante la cual se ejecutan la alineación y el descenso para aterrizar.

**Umbral de tiempo.** Intervalo, expresado en tiempo, establecido por el Estado del explotador hasta un aeródromo de alternativa en ruta, respecto del cual para todo intervalo de tiempo superior se requiere una aprobación EDTO del Estado del explotador.

**Vigilancia basada en la performance (PBS).** Vigilancia que se basa en las especificaciones de performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

*Nota. - Una especificación RSP comprende los requisitos de performance de vigilancia que se aplican a los componentes del sistema en términos de la vigilancia que debe ofrecerse y del tiempo de entrega de datos, la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la precisión de los datos de vigilancia, la seguridad y la funcionalidad correspondientes que se necesitan para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo particular.*

**ARTÍCULO CUARTO:** 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](http://www.aerocivil.gov.co).

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:  
1061.490

Resolución Número

(  
# 01492 )

01 JUN. 2017

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican y adicionan unos numerales y definiciones en la norma RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas."

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

**ARTÍCULO SEXTO:** La presente resolución rige a partir de su fecha de publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los

01 JUN. 2017

**ALFREDO BOCANEGRA VARÓN**

Director General

Proyectó: Edgar Benjamín Rivera Flórez- Grupo Normas Aeronáuticas  
Revisó: Oscar Imitola Madero – Jefe Oficina de Transporte Aéreo  
Aprobó: Mayor General (RA) Juan Carlos Ramirez Mejía – Secretario de Seguridad Aérea

Ruta electrónica: D:\A LAR\RAC 1

Clave: GDIR-3.0-12-10

Versión: 02

Fecha: 26/11/2015

Página: 12 de 12