

	FUERZA AÉREA COLOMBIANA	CÓDIGO:	DE-AAES-FR-004
	MATRIZ CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS OBSERVACIONES PROYECTO RACAE O ENMIENDA	VERSIÓN N°:	2
		VIGENCIA:	17/07/2023

Proyecto RACAE: 43 - Mantenimiento

No.	ORIGEN PERSONA NATURAL O JURÍDICA (EAE, OTRA ENTIDAD DEL ESTADO, CIUDADANÍA O GRUPO DE INTERÉS)	FECHA PRESENTACIÓN DE LA OBSERVACIÓN	CAPÍTULO, TÍTULO, NUMERAL, LITERAL, PÁGINA Y/O PARTE DEL PROYECTO DE RACAE O ENMIENDA	CONTENIDO ACTUAL PROYECTO RACAE O ENMIENDA	OBSERVACIÓN DEL PROYECTO RACAE O ENMIENDA CON ARGUMENTO Y/O FUENTE DE CONSULTA (EAE, OTRA ENTIDAD DEL ESTADO, CIUDADANÍA O GRUPO DE INTERÉS)	ANÁLISIS OFICINA AAAES (SE EXPLICA SI SE ACOGE O NO, TOTAL O PARCIALMENTE LA OBSERVACIÓN EN FORMA BREVE)
1	EJC	5-jun-23	Definiciones Aprobación de Fabricación de Partes (Equipos y Componentes) Pag 8	Aprobación de Fabricación de Partes (Equipos y Componentes) - PMA (Parts Manufacturer Approval): Esta Condición será respaldada al poseer el respectivo Certificado de Producción Aeronáutica Aviación de Estado (CPAAE) o documento equivalente otorgado por la Autoridad Aeronáutica competente. "RACAE 21 Certificación de	Se debe eliminar esta condición, puesto que no hace parte de una definición, las definiciones deben ser creada a partir de conceptos básicos.	Se acoge observación (SECAD). Aprobación de Fabricación de Partes (Equipos y Componentes) – PMA (Parts Manufacturer Approval): Aprobación de fabricación de partes que reconoce un producto aeronáutico Clase II o III, se produzca de acuerdo con datos técnicos de diseño aprobados y datos técnicos de producción aprobados y que no pertenecen al titular del certificado tipo (CT) o documento equivalente del producto relacionado, con excepción de artículos STC o TSO. También se refiere a la aprobación de materiales, partes y dispositivos fabricados para repuestos o modificaciones destinadas a la venta, instalación en aeronaves, motores o hélices con certificado tipo (CT).
2	EJC	5-jun-23	Definición Aeronavegabilidad inicial. Pag 8	Aeronavegabilidad Inicial: aptitud técnica y legal, que deberá tener un producto aeronáutico (Clase I, II, III) desde su diseño, pasando por su producción hasta llegar a su liberación al servicio, que fundamente su mantenimiento de la aeronavegabilidad y que pueda realizar operaciones de vuelo en condiciones seguras.	Definición Aeronavegabilidad inicial. Es una redundancia con el concepto de aeronavegabilidad e innecesario. Se solicita en lugar incluir el concepto de condición de aeronavegabilidad descrito en el RAC 43. Condición de aeronavegabilidad. Es el Estado de una aeronave, componente de aeronave, que se ajusta al diseño aprobado correspondiente y está en condiciones de operar de modo seguro. Para su fabricación, exportación deben cumplir con el concepto descrito de aeronavegabilidad y normas de cada país. Los productos clase I, II, III (aeronaves, componentes mayores, componentes). Adicional existen acuerdos bilaterales de aeronavegabilidad (bilateral airworthiness agreement (baa) o bilateral aviation safety agreement (basa) con implementation procedures for airworthiness (IPA). En la implementación de estos acuerdos están insertas las condiciones de importación/exportación de los estados contratantes. El RAC 43 hace referencia mejor a la condición de aeronavegabilidad.	Se acoge observación de Condición de aeronavegabilidad, así mismo se aclara que el concepto de AERONAVEGABILIDAD INICIAL hace referencia a los productos aeronáuticos.
3	EJC	5-jun-23	Definición de PMA Pag 8	Aprobación de Fabricación de Partes (Equipos y Componentes) – PMA (Parts Manufacturer Approval): aprobación de fabricación de partes que reconoce que un producto aeronáutico Clase II o III, se ha producido de acuerdo con datos técnicos de diseño aprobados que no pertenecen al titular del certificado tipo (CT) o documento equivalente del producto relacionado, excepto para artículos STC o TSO. También se refiere a la aprobación de materiales, partes y dispositivos fabricados para repuestos o modificaciones destinadas a la venta, para la instalación en aeronaves, motores de aeronaves o hélices con certificado tipo (CT). Esta condición será respaldada al poseer el respectivo Certificado de Producción Aeronáutica Aviación de Estado (CPAAE) o documento equivalente otorgado por la Autoridad Aeronáutica competente. "RACAE 21 Certificación de Productos Aeronáuticos y Reconocimiento Organizaciones de Diseño y Producción".	Esta definición se está combinando varios conceptos que no obedecen al concepto de un componente PMA (productos aeronáuticos clase II y III). Se solicita separar los conceptos PMA,CT,STC,TSO. Estos conceptos están descritos de forma separada por el contexto y la diferenciación con componentes o la definición más aceptada para PMA son aquellas producidas por otros fabricantes distintos al poseedor del certificado tipo. Estas partes deberán ser idénticas a las partes fabricadas bajo el certificado tipo, deberán ser así marcadas. La UAEAC o un fabricante que con autoridad de aprobación pueden dar visto bueno a estas partes para uso.	No se acoge observación y se incluye la siguiente definición en la enmienda RACAE 43; Aprobación de Fabricación de Componentes de Aeronave (AFCA): la aprobación de fabricación de componentes, se usa para aprobar el diseño y fabricación de los productos aeronáuticos de reemplazo o repuesto, que se pretenden vender directamente al público. El AFCA debe indicar el nombre y modelo del producto aprobado en el cual el componente es elegible para su instalación (equivalente al PMA de USA y al JPA de la EASA). "Circular de Asesoramiento SRVSOP CA AIR-21-005".

4	EJC	5-jun-23	Acronimo OEM Pag 21	OEM (original equipment manufacturer)	Se solicita incluir componente OEM (original equipment manufacturer).	Se acoge observación Se verifica el contenido de la enmienda y solo se encuentra de manera general "fabricante", Se incluye la definición de "Certificar la Aeronavegabilidad" la cual es función de cada OCA.
5	EJC	5-jun-23	Definiciones Pag 13	Certificación Aeronáutica reconocimiento que realiza la AAAES a un producto clase I y II que cumple las bases de certificación, y los requisitos de calidad, conformidad, aeronavegabilidad y/o seguridad operacional aplicables, seguido de una declaración de conformidad aplicable a su operación habitual asignada.	Ajustar definición debido a que dentro de los procedimientos que tiene Los OCA'S de cada fuerza, pueden emitir certificaciones aeronáuticas. Se debe considerar que cada EAE pueda realizar la certificación aeronáutica de un producto clase I y II.	Se acoge la observación. Se incluye la definición de "Certificar la Aeronavegabilidad" la cual es función de cada OCA.
6	EJC	5-jun-23	Definiciones Pag 11	Bases de Certificación: regulación nacional o internacionalmente reconocida (civil o militar) aplicable para determinar las condiciones de aeronavegabilidad y seguridad operacional de un producto o servicio aeronáutico. Entre las bases de certificación de aeronavegabilidad aceptados por la AAAES se encuentran, pero no se limitan a los emitidos por la FAA, EASA, UAEAC, ANAC, TCAA, CASA, OTAN (NATO), DoD, EDA, MAWA, incluidos sus respectivos Medios Aceptables de Cumplimiento (AC, AMC & GM, entre otros.).	La palabra "Base de certificación" y definición deben tener relación El concepto debe estar relacionado con la palabra Se solicita completar a: Base de certificación de Tipo Se debe tener en cuenta lo descrito en el RAC sobre cuáles son las bases de una Certificación tipo aceptadas por una autoridad competente.	No se acoge la observación teniendo en cuenta que la AAAES construye la definición de acuerdo al Doc. 9760 OACI "Base de la certificación. Las normas pertinentes medioambientales y de aeronavegabilidad establecidas por un Estado como la base por la cual se aprueba o acepta el diseño de tipo de un producto aeronáutico o la modificación de ese diseño. La base de la certificación puede incluir también condiciones especiales de aeronavegabilidad, observaciones sobre niveles de seguridad operacional equivalentes y/o exenciones determinadas por el Estado aplicadas al diseño de tipo."
7	EJC	5-jun-23	Definiciones Pag 12	Capacidad: es la disponibilidad de recursos, conocimiento y organización para producir determinados bienes o servicios. En la operación de todo sistema de producción de mantenimiento, se requiere de la existencia de recursos físicos, humanos, tecnológicos, infraestructura, maquinaria y equipos, de este modo, se podrá procesar la materia prima y los insumos relacionados para transformarla en producto terminado o servicios prestados, a través de la combinación de sus respectivos componentes: Doctrina y documentos que soportan la capacidad, organización, material y equipo, personal e infraestructura - (DOMPI). "Construcción AAAES".	La definición de Capacidad puede entrar en controversia con los conceptos de cada Fuerza en relación a la misma. Incluir una definición de capacidad con la sigla DOMPI, no está abarcando un concepto general para los EAE Para el Ejército nacional en el MTE 5-0. 2 Define la capacidad "doctrina, organización, material, personal, infraestructura, liderazgo y educación, entrenamiento y mantenimiento [DOMPILEM])".	No se acoge observación. Se aclara que lo contenido en los RACAE es el estándar mínimo a cumplir por parte de los EAE sin afectar la doctrina propia interna de cada EAE.
8	EJC	5-jun-23	Definiciones Pag 12	Calificación: es el proceso que hace el OCA del EAE, respecto al establecimiento del grado de cumplimiento de requisitos de aeronavegabilidad de un componente aeronáutico clase III, garantizando su aptitud para el uso dentro de los parámetros de seguridad operacional. "RACAE 21 Certificación de Productos Aeronáuticos y Reconocimiento	Esto no corresponde al término calificación. Hace parte del proceso de aeronavegabilidad para emitir un certificado tipo de un componente clase III. Los EAE solo pueden emitir aprobación de certificado de aeronavegabilidad de componentes clase III, siempre que se cumplan con los atributos descritos ampliamente para aeronavegabilidad. Por tanto, la palabra calificación no refleja la intensidad del concepto.	No se acoge la observación teniendo en cuenta que el termino de calificación se toma del RACAE 21 (proceso de transformación AAAES).
9	EJC	5-jun-23	Definiciones Pag 14	Componente de Aeronave: todo equipo, instrumento, sistema o parte de una aeronave que, una vez instalado sea esencial para su funcionamiento. "RAC 43 Mantenimiento".	La definición de componente de aeronave, se recomienda ampliar. Se recomienda: Conjunto, parte, articulo, pieza o elemento constitutivo de una aeronave según las especificaciones del fabricante, y por extensión, de la estructura, motor, hélice o accesorio de aquella.	No se acoge la observación teniendo en cuenta que se toma del RAC 43 "Componente de Aeronave", la definición que propone EJC es la de "Componente" del RAC 1.
10	EJC	5-jun-23	Definiciones Pag 20	Nota. Para cualquier definición que no figure en este documento, se considerará la definición establecida por OACI.	Esta información no debe relacionarse como una nota si no como párrafo al inicio del numeral 43.0001 de las definiciones. Cualquier definición no relacionada en el presente RACAE, se considerará la definición establecida por OACI.	No se acoge la observación con el fin de mantener la uniformidad ya presentada en los RACAE recientemente publicados y teniendo en cuenta lo establecido en el RACAE 11sección 11.110, párrafo (g).

11	EJC	5-jun-23	Responsabilidad de mantenimiento Pag 23	Responsabilidades, Se deberá propender por el control, inspección y emisión de los respectivos certificados para sus aeronaves, así como el entrenamiento para todo el personal técnico involucrado de cada EAE. El piloto de pruebas de mantenimiento o su equivalente, y el inspector designado en cada EAE de cada aeronave, determinarán la condición de aeronavegabilidad.	El párrafo indica tres ideas (certificados aeronaves, Entrenamiento y conformidad de mantenimiento); éstas ideas deben estar indicadas en párrafos diferentes. Cada EAE deberá garantizar por el control, inspección y emisión de los respectivos certificados de cada aeronave. Cada EAE deberá garantizar la capacitación inicial y periódica (entrenamiento) para todo el personal técnico involucrado en el mantenimiento aeronáutico. El piloto de pruebas de mantenimiento o su equivalente, y el inspector designado en cada EAE de cada aeronave, determinarán la condición de aeronavegabilidad.	Se acoge parcialmente la observación , así; (2) Cada EAE deberá garantizar el control, inspección y emisión de los respectivos certificados para sus aeronaves. (3) Cada EAE deberá garantizar la instrucción para todo el personal técnico involucrado en el mantenimiento aeronáutico. (4) El piloto de pruebas de mantenimiento o su equivalente, y el inspector designado en cada EAE de cada aeronave, determinarán la condición de aeronavegabilidad.
12	EJC	5-jun-23	Responsabilidad de mantenimiento Pag 23	(3)Cada EAE, liderará internamente el desarrollo de los proyectos del área técnica aeronáutica: confiabilidad, aeronavegabilidad, ingeniería aeronáutica, control de calidad, control de producción, mantenimiento, entre otras. Deberán establecer dichos procesos, de manera responsable teniendo en cuenta sus propias capacidades técnicas, tecnológicas y la comunicación con los fabricantes o autoridades competentes.	Incluir Aseguramiento de la calidad Cada EAE, liderará internamente el desarrollo de los proyectos del área técnica aeronáutica: aeronavegabilidad, aseguramiento de la calidad, ingeniería aeronáutica, confiabilidad, control de calidad, control de producción, mantenimiento, entre otras. Deberán establecer dichos procesos, de manera responsable teniendo en cuenta sus propias capacidades técnicas, tecnológicas y la comunicación con los fabricantes o autoridades competentes.	Se acoge la observación.
13	EJC	5-jun-23	Responsabilidad de mantenimiento Pag 24	43. 101 Responsabilidades (b) Aspectos generales de la homologación de Aeronavegabilidad. (1) Este párrafo trata de la aceptación al cumplimiento de la aeronavegabilidad, la realización de modificaciones o reparaciones mayores, el mantenimiento de la aeronavegabilidad, la cooperación y asistencia mutua en temas de aeronavegabilidad, entre los EAE.	En el numeral (1) se debe mejorar la redacción, ya que la frase (Este párrafo trata), obedece a la introducción o resumen de una obra literaria y no información de reglamento. (1) La aceptación al cumplimiento de la aeronavegabilidad, la realización de modificaciones o reparaciones mayores, el mantenimiento de la aeronavegabilidad, la cooperación y asistencia mutua en temas de aeronavegabilidad, entre los EAE.	Se acoge la observación.
14	EJC	5-jun-23	Informe de Condiciones no Aeronavegables Pag 24	43. 105 Informe de Condiciones no Aeronavegables a) Toda persona inmersa, en los procesos de mantenimiento, debe informar al OMA y este a su vez al OCA del EAE, sobre cualquier condición de una aeronave o componente que haya identificado que la pueda poner en peligro. Si la condición identificada no está contemplada en los manuales suministrados por el fabricante, el EAE, deberá tomar las acciones pertinentes que garanticen la seguridad operacional de la aeronave. Nota. - Cualquier condición de falla de una aeronave o componente, que pueda ocasionar un accidente catastrófico deberá ser informada a la AAAES.	El párrafo debe mejorar la información pertinente al mismo, es decir: (a) Toda persona inmersa en cualquier actividad derivada del mantenimiento, que evidencie una condición insegura que pueda poner en peligro la operación de la aeronave, debe informar al OMA y este a su vez al OCA del EAE. Si la condición identificada no está contemplada en los manuales suministrados por el fabricante, el EAE, deberá tomar las acciones pertinentes que garanticen la seguridad operacional de la aeronave. Se recomienda que la nota sea incluida en el RACAE 219 como reportes de seguridad operacional.	Se acoge la observación , así; Toda persona inmersa en cualquier actividad derivada del mantenimiento, debe informar al OMA y este a su vez al OCA del EAE, sobre cualquier condición de una aeronave o componente que haya identificado que pueda causar un suceso de seguridad operacional. El EAE, deberá tomar las acciones pertinentes que garanticen la seguridad operacional de la aeronave. Referente a la Nota.- se envía correo electrónico solicitando al Área de Seguridad Operacional la inclusión en el RACAE 219.
15	EJC	5-jun-23	Personas u Organizaciones Autorizadas a Realizar Mantenimiento Pag 26	43.201 Personas u Organizaciones Autorizadas a Realizar Mantenimiento (a) Generalidades El personal que realice trabajos de mantenimiento a las aeronaves y equipos de la Aviación de Estado, debe ser competente, con base en el entrenamiento, formación, habilidades y experiencia apropiados para tal fin. Cada EAE, deberá establecer los programas y requisitos en temas de capacitación y entrenamiento para el personal que desempeñará los cargos de supervisión, control, operación y demás niveles en los procesos de mantenimiento aeronáutico.	El párrafo debe mejorar la redacción e incluir los diferentes cargos de mantenimiento, así: (1) El personal que se desempeñe en los diferentes cargos de mantenimiento en las aeronaves y equipos de la Aviación de Estado, debe ser competente, con base en la formación, entrenamiento, habilidades y experiencia apropiados para tal fin. Cada EAE, deberá establecer los programas y requisitos en temas de capacitación y entrenamiento para el personal que desempeñará los cargos de supervisión, control operación y demás niveles en los procesos de mantenimiento aeronáutico.	No se acoge la observación debido que el personal externo subcontratado por los EAE no necesariamente puede cumplir los cargos de mantenimiento establecidos por la Aviación de Estado, pero si los establecidos por la Autoridad Aeronáutica Competente. Refiérase subpárrafo (5) de la sección 43.201

16	EJC	5-jun-23	Personas u Organizaciones Autorizadas a Realizar Mantenimiento Pag 26	Personas u Organizaciones Autorizadas a Realizar Mantenimiento Nota.- Cuando se trate de trabajos de mantenimiento realizados por terceros, se requiere que el personal debidamente certificado por la AAC y/o el fabricante o representante, para realizar la labor específica.	Se recomienda que la nota sea incluida como un ítem numeral dentro de	Se acoge la observación. Se incluye como numeral 43.201(a)(5)
17	EJC	5-jun-23	Organismo Competente de Aeronavegabilidad (OCA) Pag 26	Funciones y Responsabilidades Generales, Aprobar la fabricación (diseño y producción) de componentes clase III y mantenimiento de la aeronavegabilidad del diseño (si aplica).	Incluir clase II y clase I, están limitando la capacidad de desarrollo de cada fuerza, el OCA de EAE cuenta con el personal entrenado y calificado para aprobar este procedimiento.	No se acoge observación. Ya que de acuerdo a la naturaleza de la estructura organizacional de la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado esta tiene dentro de su organigrama el órgano técnico y el personal idóneo para la aprobación de diseño y producción de productos aeronáuticos Clase I y II, adicional este órgano técnico abarca el RACAE 21 y dentro del mismo se deja claro que los OCA de los EAE ejercer la función de diseño y producción simultáneamente durante el ejercicio de esta actividad.
18	EJC	5-jun-23	Organismo Competente de Aeronavegabilidad (OCA) Pag 28	Nota. El diseño y la fabricación de componentes clase I, II y modificaciones mayores serán aprobadas por la AAAES, según lo definido en el RACAE 21.	Se debe reemplazar esta nota, toda vez que cada OCA de EAE en su estructura cuenta con el área encargada para la aprobación de este proceso, y se tiene que enmendar el RACAE 21. Nota: El OCA de EAE es autónomo de aprobar el diseño y fabricación de componentes clase I, II y modificaciones mayores, siempre y cuando se tengan las capacidades, de no ser así, se tendrá que requerir a la AAAES.	No se acoge observación. Ya que de acuerdo a la naturaleza de la estructura organizacional de la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado esta tiene dentro de su organigrama el órgano técnico y el personal idóneo para la aprobación de diseño y producción de productos aeronáuticos Clase I y II, adicional este órgano técnico abarca el RACAE 21 y dentro del mismo se deja claro que los OCA de los EAE no pueden ser juez y parte durante el ejercicio de esta actividad.
19	EJC	5-jun-23	Organismo Competente de Aeronavegabilidad (OCA) Pag 30	(V) Tener la capacidad de hacer determinaciones relativas a la aeronavegabilidad y expedir certificados de aeronavegabilidad.	Este ítem ya ha sido mencionado anteriormente.	No se acoge la observación teniendo en cuenta que el texto en mención se refiere a la calificación y experiencia que debe tener el personal de ingeniería de aeronavegabilidad del OCA. Por otra parte, en el párrafo (e), subpárrafo (3), numeral (i), literal (F) trata sobre las funciones del área de ingeniería de aeronavegabilidad.
20	EJC	5-jun-23	ingeniería de Aeronavegabilidad del OCA debe Pag 33	Expedir calificaciones o aprobaciones de producción para fabricantes de partes o productos aeronáuticos clase III.	Están limitando la capacidad de desarrollo de cada fuerza, el OCA de EAE cuenta con el personal entrenado y calificado para aprobar este procedimiento.	No se acoge observación. De acuerdo a la naturaleza de la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado no es competencia de los OCA expedir certificaciones para productos Clase I y II. Adicional de acuerdo a lo establecido en el RACAE 21 el OCA puede desarrollar y aprobar Productos Aeronáuticos Clase III, es de tener en cuenta que no se puede ser juez y parte, así que la documentación y desarrollos deben ser revisados y aprobados por el organismo que tenga la competencia
21	EJC	5-jun-23	Ingeniería de Aeronavegabilidad del OCA del EAE pag 34	i(ii) Obligaciones y responsabilidades (E) Evaluar los equipos y materiales, que se han de emplear en la modificación de aeronaves para garantizar que se ajustan a las especificaciones definidas por la AAAES.	La evaluación de las especificaciones de los equipos y materiales para la aprobación de las modificaciones o alteración de aeronaves deben estar a cargo de Ingeniería del OCA de fuerza.	Se acoge parcialmente: se modifica el literal, así; (E) Evaluar los equipos y materiales, que se han de emplear en la modificación de aeronaves para garantizar que se ajustan a las especificaciones definidas por el fabricante y/o AAC.
22	EJC	5-jun-23	Inspección de Aeronavegabilidad del OCA Pag 34	f) Consideraciones de Inspección de Aeronavegabilidad del OCA (iii) Reconocimiento de las organizaciones de mantenimiento (OMA) externas al EAE.	Se debe concretar la consideración, toda vez que queda abierta para el reconocimiento a cualquier OMA externo a las fuerzas. (iii) Reconocimiento de las organizaciones de mantenimiento (OMA) entre los EAE (EJC - FAC - ARC - PONAL).	No se acoge la observación teniendo en cuenta que el numeral (iii) se refiere a las OMA que pueden estar inmersas en las labores de mantenimiento, reconocidas por una autoridad y pueden ser evaluadas mediante un proceso de contratación, así mismo el reconocimiento de las OMA de los demás EAE de ser requerido.
23	EJC	5-jun-23	Inspección de Aeronavegabilidad del OCA Pag 35	Analizar e investigar defectos importantes que se detecten en las aeronaves y determinar la medida correctiva que se ha de tomar cuando existan posibilidades que se vea afectada la aeronavegabilidad.	"Supervisar y evaluar cualquier mal funcionamiento que se detecte en las aeronaves, para realizar asesoramiento y seguimiento, técnico con el fin de aplicar medidas correctivas y garantizar la aeronavegabilidad".	Se acoge la observación. Pag 35 (4)(iv)
24	EJC	5-jun-23	Manual de Control de Mantenimiento (MCM) Pag 40	(2) Acuerdos internos relacionados con el mantenimiento existente en cada EAE, entre las organizaciones responsables de la operación y las OMA.	Se debe cambiar la palabra Acuerdos internos por (coordinaciones, procedimientos) (2) Procedimientos internos relacionados con el mantenimiento existente en cada EAE, entre las organizaciones responsables de la operación y las OMA.	Se acoge la observación en cuanto al uso de las palabras "coordinaciones y procedimientos", así; Numeral 43.310 párrafo (d)(ii) (2) Coordinaciones, procedimientos y/o acuerdos internos relacionados con el mantenimiento existente en cada EAE, entre las organizaciones responsables de la operación y las OMA.

25	EJC	5-jun-23	Procedimientos para determinar el peso Pag 45	(iii) Efectuar la determinación de peso en un edificio cerrado para evitar los efectos del viento.	Cambiar la palabra edificio cerrado por un área cerrada. (iii) Efectuar la determinación de peso en un área cerrada para evitar los efectos del viento.	Se acoge la observación. pag 45
26	EJC	5-jun-23	Programa de peso y balance Pag 44 y 45	Se deben establecer lineamientos específicos y no tan abiertos o permisibles respecto al peso y balance de la aeronave.	El peso y balance de la aeronave es un procedimiento de mantenimiento y es imprescindible que cada EAE, certifique cada aeronave respecto al peso y balance, no es recomendable ceder esta responsabilidad a una tripulación porque los cálculos puedan diferir de los reales. Un mal cálculo del peso y balance de una aeronave puede terminar en una pérdida de control y un accidente.	No se acoge la observación teniendo en cuenta lo establecido en la sección 43.320, párrafo (c), subpárrafo (1), para determinar el peso de la aeronave será una persona autorizada para realizar los cálculos de peso y balance y no a una tripulación. Se recuerda que en el RACAE se establece los procedimientos mínimos a cumplir por parte de los EAE, esto sin afectar la doctrina interna de cada EAE, para lineamientos específicos referirse a la doctrina interna del EAE.
27	ARC - DIMAV	08-06-2023	43.001 Definiciones y Acrónimos	Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM): documento aprobado por el Comandante o Jefe del EAE y aceptado por el OCA para organizaciones de mantenimiento de la AE, o aprobado por el gerente de la organización y aceptado por la AAC para organizaciones de mantenimiento externas a la AE, donde se presenta en detalle la composición de la organización de mantenimiento y las atribuciones del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de inspección, de calidad y de seguridad operacional. "Adaptada OACI (2014), Manual de Aeronavegabilidad - Doc. 9760 - AN967 - 3a. Edición. Montreal, Quebec, Canadá: OACI, RAC 145".	AE, no está incluido en el listado de Acrónimos Pag. 13	Se acoge la observación. Pag.21
28	ARC - DIMAV	08-06-2023	43.315 Programa de Mantenimiento	(ii) Las tareas de mantenimiento especificadas como mandatorias, durante el proceso de diseño y certificación de las aeronaves (TBO, HARD TIME).	No se incluye On-Condition Pag. 36	No se acoge la observación, De acuerdo a la definición de programa de mantenimiento de la OACI, se describe las tareas concretas de mantenimiento programadas y la frecuencia con que han de efectuarse (TBO, HARD TIME), la condición ON-CONDITION depende de la condición física del componente y no establece ninguna frecuencia para su inspección.
29	ARC - DIMAV	08-06-2023	43.315 Programa de Mantenim	(b) Programa de mantenimiento de la integridad estructural (SIP)	Se solicita Incluir Mapping Estructural Pag. 36	Se acoge la observación. En la sección 43.315, párrafo (b), numeral (ii), literal (G), hace referencia al Mapeo Estructural, se acoge la observación relacionandolo al final de mencionado literal.
30	ARC - DIMAV	08-06-2023	43.315 Programa de Mantenim	(b) Programa de mantenimiento de la integridad estructural (SIP) (2) Es responsabilidad de cada EAE, el mantenimiento de la integridad estructural de sus aeronaves, incluyendo aquellas que no cuentan con un SIP. 6(i) Un SIP debe incluir como mínimo: (E) Disposiciones para prevenir daños por fatiga generalizada, (Widespread Fatigue Damage - WFD).	WFD, no está incluido en el listado de Acrónimos Pag. 37	Se acoge la observación. Pag. 22

31	ARC - DIMAV	08-06-2023	43.340 Intercambio y Uso de Información Sobre Mantenimiento de la Aeronavegabilidad	<p>(a) La información publicada por el Estado de diseño y que se establece como obligatoria, se debe transmitir a cada EAE, con el fin de mejorar la capacidad de mantenimiento e inspección y la vida útil de la parte o por razones de responsabilidad.</p> <p>(b) Los EAE, deben cumplir todas las medidas que se consideran obligatorias con el fin de mantener la aeronavegabilidad de la aeronave. Se debe registrar toda IRS pertinente, en los registros de mantenimiento y se debe conservar todo registro de mantenimiento y se debe conservar todo registro de mantenimiento conexo, de modo que se pueda presentar al OCA a pedido de esta. La documentación apropiada de medidas obligatorias, también facilitará la transferencia de aeronaves entre EAE.</p>	<p>A través de quien se realizará este intercambio; lo hará la AAAES?</p> <p>Pag. 42</p>	<p>Se acoge la observación parcialmente.</p> <p>Se aclara que la distribución de la información publicada por el Estado de diseño obligatoria es responsabilidad del OCA de cada EAE.</p> <p>Se modifica la redacción del párrafo (a) de la sección 43.340, así;</p> <p>(a) La información publicada por el Estado de diseño y que se establece como obligatoria, se debe distribuir al personal del EAE a través de su OCA, con el fin de mejorar la capacidad de mantenimiento e inspección y la vida útil de la aeronave y/o componente aeronáutico o por razones de responsabilidad.</p>
32	ARC - DIMAV	08-06-2023	43.350 Autenticidad y Estado Operativo de las Partes de una Aeronave	<p>(g) Partes que se retiran de una aeronave no operativa</p> <p>(vi) Se debe prever un área acondicionada que garantice las condiciones de almacenamiento requeridas para las partes que se desmontan.</p>	<p>Mencionar o referenciar el/los documento(s) que describen como debe estar acondicionada el área para el almacenamiento de estos elementos</p> <p>Pag. 46</p>	<p>No se acoge la observación.</p> <p>Teniendo en cuenta que cada EAE debe establecer en su doctrina interna los procedimientos sobre organización de elementos aeronáuticos y almacenes.</p>
33	ARC - DIMAV	08-06-2023	43.351 Criterios Para la Clasificación de las Partes de una Aeronave	<p>(a) Modificaciones mayores.</p>	<p>Reemplazo:</p> <p>"43.355 Modificaciones o Reparaciones Mayores de Aeronaves "se removió el proceso de certificación para las modificaciones y reparaciones mayores, aquí no se tienen en cuenta para este tipo de trabajos que documento se requiere para poderlo aprobar, pag. 46</p>	<p>No se acoge la observación.</p> <p>El Área Técnica se permite informar que se eliminó la sección 43.355 "Modificaciones o Reparaciones Mayores de Aeronaves" teniendo en cuenta que dicha información referente a certificación para las modificaciones y reparaciones mayores, se encuentra contenida en el RACAE 21 "Certificación de productos aeronáuticos y reconocimiento organizaciones de diseño y producción", en las secciones;</p> <p>21.325. Emisión de la aprobación de una modificación mayor</p> <p>21.1120. Emisión de una Aprobación de Diseño de Reparación (ADR)</p>
34	FAC	31-05-2023	Pág. 6	"Preámbulo"	<p>Todo el texto hace referencia a temas netamente civiles.</p> <p>No contextualiza por que se lleva a la Aviación de Estado, que por naturaleza no está sujeta a la OACI.</p> <p>Se sugiere direccionarlo al ámbito de la aviación de Estado y sus particularidades. Se sugiere, citar la creación de la AAAES mediante el Decreto Presidencial 2937 del 5 de agosto del 2010 que designó a la Fuerza Aérea Colombiana como Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado y ente Coordinador con la Autoridad Aeronáutica Civil Colombiana.</p>	<p>Se acoge la observación.</p> <p>Incluyendo el siguiente texto;</p> <p>De otra parte, el Decreto 2937 del 05 de agosto de 2010 designa a la Fuerza Aérea Colombiana como Autoridad Aeronáutica de la Aviación de Estado (AAAES) y ente coordinador ante la Aeronáutica Civil Colombiana. De modo tal, que la AAAES en ejercicio de su función regulatoria, es la competente para desarrollar y consolidar el Compendio Regulatorio de la Aviación de Estado (CRAES). Artículo 5°. La Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado tendrá, entre otras, las siguientes funciones:</p> <p>1. Adoptar métodos y procedimientos encaminados a estandarizar las actividades aeronáuticas desarrolladas por la Aviación de Estado en lo concerniente a:</p> <p>(...) c) Condiciones y requerimientos mínimos de aeronavegabilidad y mantenimiento de las aeronaves de Estado.</p> <p>Así las cosas, es indispensable armonizar la regulación aeronáutica de la Aviación de Estado con las emitidas por la UAEAC y otras autoridades internacionales militares y civiles, como quiera que comparten el espacio aéreo y, por ende, deben aunar esfuerzos en pro del desarrollo de operaciones áreas seguras y eficientes.</p> <p>Sumado a lo anterior, es menester que la AAAES establezca los criterios mínimos, que deben cumplir los EAE, en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de cualquier aeronave o producto aeronáutico y los difunda para conocimiento de los Entes de Aviación de Estado (EAE), otras entidades del Estado, grupo de interés y ciudadanía, en aras de dar cumplimiento a la política de mejora normativa.</p>

35	FAC	31-05-2023	Pág. 9 y 10	"Certificación Aeronáutica"	Se sugiere revisar si la AAAES tiene la capacidad para reconocer los productos clase II o es viable que las OCAS puedan realizarlo como se ha venido haciendo.	<p>No se acoge la observación, teniendo en cuenta lo establecido en el RACAE 43 ENMIENDA ORIGINAL 2020, sección 43.205 (c) (1) (iv) Nota: el diseño y la fabricación de componentes clase I, II y modificaciones mayores serán aprobadas por la AAAES, según lo definido en el RACAE 21.</p> <p>Adicional lo establecido en el RACAE 21, sección 21.001</p> <p>Calificación: es el proceso que hace el OCA del EAE, respecto al establecimiento del grado de cumplimiento de requisitos de aeronavegabilidad de un componente aeronáutico clase III, garantizando su aptitud para el uso dentro de los parámetros de seguridad operacional.</p> <p>Certificación aeronáutica: reconocimiento que realiza la AAAES a un producto clase I y II que cumple las bases de certificación, y los requisitos de calidad, conformidad, aeronavegabilidad y/o seguridad operacional aplicables, seguido de una declaración de conformidad aplicable a su operación habitual asignada; o sea, apto para ser usado, operado o para cumplir funciones en forma segura dentro de las condiciones asociadas a su categoría, clasificación y de acuerdo a las limitaciones establecidas en su certificado.</p>
36	FAC	31-05-2023	Pág. 11	"Corrección"	Se recomienda reemplazar el término "CORRECCIÓN" por "ACCION CORRECTIVA" o dejar los dos términos definidos. La norma ISO 9001 2015, define una Acción Correctiva como "la acción para eliminar la causa de una No Conformidad y evitar que vuelva a ocurrir"	<p>Se acoge la observación. Se incluye la definición relacionada en la norma AS9100;</p> <p>Acción Correctiva: la organización debe tomar acciones para eliminar las causas de no conformidades y prevenir su recurrencia. Las acciones correctivas deben ser apropiadas de acuerdo a los efectos de las no conformidades encontradas. "Norma Para la Industria Aeroespacial - AS9100".</p> <p>Así mismo se elimina del texto la definición de "Corrección".</p>
37	FAC	31-05-2023	Pág. 11	"Certificado Tipo Aviación de Estado"	<p>El Certificado Tipo incluye también regulaciones aplicables, limitaciones de operación, instrucciones para aeronavegabilidad continuada, manuales de Mantenimiento y Regulaciones Complementarias.</p> <p>El Certificado Tipo origina los documentos: (3) Certificado de Aeronavegabilidad.</p> <p>Se sugiere quitar el numeral 3, el certificado de aeronavegabilidad no se incluye en el Certificado Tipo, ya que este lo puede generar la autoridad del país de operación, que no necesariamente es la misma del estado de diseño.</p> <p>La definición Certificado tipo Aviación de Estado (CTAE): cita, documento expedido por la AAAES para definir el diseño de un tipo de aeronave (producto aeronáutico clase I) diseñado en Colombia (Estado de diseño), certificando. Se sugiere incluir en esta definición que es para productos destinados a su uso en la aviación de estado. De lo contrario se puede prestar para confusiones</p>	<p>Se acoge la observación Se incluye la siguiente NOTA al final de las definiciones, así;</p> <p>Nota 1.- en el presente reglamento, al mencionar el término aeronave se hace referencia a las aeronaves tripuladas y a las remotamente tripuladas UAS/RPAS, a menos que se especifique lo contrario.</p> <p>Pag 19</p>
38	FAC	31-05-2023	Pág. 15	Requisitos (criterios) de Certificación:	Se sugiere revisar la pertinencia de la definición, se confunde con la definición de Bases de Certificación.	<p>Se acoge la observación Igualmente se elimina la definición REQUISITOS (CRITERIOS) DE CERTIFICACIÓN teniendo en cuenta que no se encuentra relacionada en el texto del documento. Pag 20</p>
39	FAC	31-05-2023	Pág. 16	Vida Límite	Se sugiere incluir en la definición la variable de tiempo calendario, ya que hay componentes con vida límite medida en tiempo calendario (fecha).	<p>Se acoge la observación.</p>

40	FAC	31-05-2023	Pág. 17	SIP	<p>Se observa en varios apartes del texto del documento, que para la sigla "SIP", usan la descripción del idioma inglés como "STRUCTURAL INTEGRITY PROGRAM", se solicita se modifique por "STRUCTURAL INSPECTION PROGRAM" debido a que la mayoría de literatura técnica al respecto, indica para la sigla "SIP" la descripción del idioma inglés como "STRUCTURAL INSPECTION PROGRAM".</p> <p>Si se deja la sigla SIP genera confusión, con la descripción existente, debido a que de acuerdo a FAA y Manuales de los Fabricantes de Aeronaves, corresponde a STRUCTURAL INSPECTION PROGRAM.</p> <p>De acuerdo con FAA y Manuales de los Fabricantes de Aeronaves, un suplemento al SIP (STRUCTURAL INSPECTION PROGRAM) corresponde a SSIP (SUPPLEMENTAL STRUCTURAL INSPECTION PROGRAM).</p>	<p>No se acoge la observación teniendo en cuenta lo definido en el manual de aeronavegabilidad de la OACI Doc. 9760, sin embargo, se modifica el acrónimo de SSIP, SSIP Supplemental Structural Inspection Program (Programa de Inspección Estructural Complementario)</p>
41	FAC	31-05-2023	Pág. 20	<p>INFORME DE CONDICIONES NO AERONAVEGABLES LITERAL (a)</p> <p>Toda persona inmersa, en los procesos de mantenimiento, debe informar al OMA y este a su vez al OCA del EAE, sobre cualquier condición de una aeronave o componente que haya identificado que la pueda poner en peligro. Si la condición identificada no está contemplada en los manuales suministrados por el fabricante, el EAE, deberá tomar las acciones pertinentes que garanticen la seguridad operacional de la aeronave.</p>	<p>Toda persona inmersa, en los procesos de mantenimiento, debe informar al OMA y este a su vez al OCA del EAE, sobre cualquier condición de una aeronave o componente que haya identificado que pueda causar un suceso de seguridad operacional. El EAE deberá tomar las acciones pertinentes que garanticen la seguridad operacional de la aeronave.</p> <p>Justificación: Se sugiere evaluar ya que hay muchas anotaciones que no están en los caza fallas y se hacen descartes por prácticas estándar se debe reportar a nivel central y a AAAES puede ser las que generen un SUCESO (Antiguo EVESO).</p>	<p>Se acoge la observación, así;</p> <p>Toda persona inmersa en cualquier actividad derivada del mantenimiento, debe informar al OMA y este a su vez al OCA del EAE, sobre cualquier condición de una aeronave o componente que haya identificado que pueda causar un suceso de seguridad operacional. El EAE, deberá tomar las acciones pertinentes que garanticen la seguridad operacional de la aeronave.</p>
42	FAC	31-05-2023	Pág. 21	<p>43.201 Personas u Organizaciones Autorizadas a Realizar Mantenimiento</p> <p>(a) Generalidades</p> <p>(1) El personal que realice trabajos de mantenimiento a las aeronaves y equipos de la Aviación de Estado, debe ser competente, con base en el entrenamiento, formación, habilidades y experiencia apropiados para tal fin. Cada EAE, deberá establecer los programas y requisitos en temas de capacitación y entrenamiento para el personal que desempeñará los cargos de supervisión, control, operación y demás niveles en los procesos de mantenimiento aeronáutico.</p>	<p>43.201 Personas u Organizaciones Autorizadas a Realizar Mantenimiento</p> <p>(a) Generalidades</p> <p>(1) El personal que realice trabajos de mantenimiento a las aeronaves y equipos de la Aviación de Estado, debe ser competente, con base en el entrenamiento, formación, habilidades y experiencia apropiados para tal fin. Cada EAE, deberá garantizar los requisitos de capacitación de acuerdo a la reglamentación vigente en los procesos de mantenimiento aeronáutico.</p> <p>Capacitaciones y capacidades homologables entres los EAE, así como la regulación para la AE.</p> <p>Revisar RACAE 65</p>	<p>Se acoge la observación y se modifica el texto del subpárrafo (1), así;</p> <p>(1) El personal que realice trabajos de mantenimiento a las aeronaves y equipos de la Aviación de Estado, debe ser competente, con base en el entrenamiento, formación, habilidades y experiencia apropiados para tal fin. Cada EAE, deberá garantizar los requisitos de capacitación de acuerdo a la reglamentación vigente para el personal que desempeñará los cargos de supervisión, control, operación y demás niveles en los procesos de mantenimiento aeronáutico.</p>

43	FAC	31-05-2023	Pág. 21	4. (ii) En los casos en que el personal requerido sea de aeronavegabilidad, dicha labor de verificación será realizada por el OCA que lo requiere.	Punto (4) (ii) El entrenamiento, certificación y control debe ser unificado entre Fuerzas para tener un solo criterio o concepto, así mismo el mantenimiento de la aeronavegabilidad en las fuerzas debe ser unificado y tener una tabla de equivalencia de las formas y publicaciones a revisar con el fin de poder efectuar la verificación de una manera estandarizada. Revisar RACAE 65	No se acoge la observación teniendo en cuenta que el RACAE 65 se encuentra en etapa de estructuración, se modifica el texto del numeral (ii), así; (ii) En los casos en que el personal requerido sea de aeronavegabilidad, dicha labor de verificación será realizada por el OCA que lo requiere, de acuerdo a la reglamentación vigente.
44	FAC	31-05-2023	Pág. 23	(xi) Asegurarse que se haya implantado un sistema, que permita a la OMA, notificar al organismo de diseño de tipo (fabricante), los casos de mal funcionamiento, fallas, defectos y otros sucesos que puedan perjudicar el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Asegurarse que el organismo de diseño de tipo (fabricante), con su autorización, revise los informes que reciba sobre casos de mal funcionamiento, fallas, defectos y otros sucesos que puedan perjudicar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y tome las medidas correctivas apropiadas sobre las condiciones que pongan en peligro la seguridad, cuando sea necesario.	(xi) cita Asegurarse que se haya implantado un sistema, que.... Se sugiere cambiar la palabra implantado por implementado (xi) Asegurarse que se haya implementado un sistema, que permita a la OMA, notificar al organismo de diseño de tipo (fabricante), los casos de mal funcionamiento, fallas, defectos y otros sucesos que puedan perjudicar el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Asegurarse que el organismo de diseño de tipo (fabricante), con su autorización, revise los informes que reciba sobre casos de mal funcionamiento, fallas, defectos y otros sucesos que puedan perjudicar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y tome las medidas correctivas apropiadas sobre las condiciones que pongan en peligro la seguridad, cuando sea necesario.	Se acoge la observación.
45	FAC	31-05-2023	Pág. 23	(xiv) Participar en las actividades sobre el desarrollo y la aprobación de los requisitos iniciales de mantenimiento e inspección para aeronaves y motores con certificado de tipo (o documento equivalente) que entran en servicio por primera vez.	xiv) Se solicita se aclare, ya que como se entiende, el OCA debe participar en el desarrollo y la aprobación de todos los requisitos iniciales de las flotas o motores que ingresan por primera vez a la Fuerza y normalmente, se reconoce lo que ya fue aprobado por otras autoridades Justificación: Eliminar texto	Se acoge la observación. Se elimina texto pag 30
46	FAC	31-05-2023	Pág. 24	(vi) Supervisar el cumplimiento de la IRS del fabricante, o la autoridad del Estado de diseño, aplicables a las aeronaves de los EAE.	vi) Se solicita cambiar la palabra supervisar por verificar (vi) Verificar el cumplimiento de la IRS del fabricante, o la autoridad del Estado de diseño, aplicables a las aeronaves de los EAE. Justificación: Verificar es punto de control, la supervisión es un proceso constante.	Se acoge la observación Pag 30
47	FAC	31-05-2023	Pág. 26	(iii) Ser profesional en Ingeniería Aeronáutica o afines (mecánica, electrónica, eléctrica) y/o ser titular de una habilitación (licencia o equivalente) de mantenimiento de aeronaves.	(iii): Se solicita se aclare debido a que no se le debe exigir carrera profesional a los inspectores de aeronavegabilidad y no es requerido para el personal de suboficiales. (iii) Ser titular de una habilitación (licencia o equivalente) de mantenimiento de aeronaves. Justificación: Habilitación como inspector de aeronavegabilidad otorgada por cada EAE.	No se acoge la observación teniendo en cuenta que el texto indica que puede cumplir con una carrera de ingeniería o titular de una habilitación en mantenimiento aeronáutico, debe cumplir con alguna de las dos.
48	FAC	31-05-2023	Pág. 27 (8) Adiestramiento en el Trabajo (AET), punto (i)	(i) El OCA, debe incorporar un programa de Adiestramiento en el Trabajo (AET) y/o programa equivalente en cada EAE, que asegure que los inspectores nuevos tengan como mentores a inspectores con experiencia en todas las tareas requeridas	(i) El OCA, debe incorporar un programa de Adiestramiento en el Trabajo (AET) y/o programa equivalente en cada EAE, que asegure que los inspectores nuevos tengan como mentores a inspectores con experiencia. Justificación: Eliminar todas las tareas.	Se acoge la observación Se modifica el texto del numeral (i), así; Pag 34 (i) El OCA, debe incorporar un programa AET y/o programa equivalente en cada EAE, que asegure que los inspectores de aeronavegabilidad recién nombrado en el cargo tengan como mentores a inspectores de aeronavegabilidad con experiencia de acuerdo a la reglamentación vigente.

49	FAC	31-05-2023	Pág. 26 (7) Requisitos de instrucción y entrenamiento, punto (i)	El OCA del EAE, debe determinar los requisitos mínimos de calificación para su personal técnico, que desempeña las funciones de inspección de aeronavegabilidad y también facilitar su formación técnica, tanto inicial como periódica. Además, la formación práctica y técnica especializada, que incluye cursos de supervisión, permitirá que el personal técnico desempeñe sus funciones con eficacia.	Se sugiere aclarar que cursos y específicamente que cursos de supervisión.	No se acoge la observación teniendo en cuenta que dicha información estará contenida en el RACAE 65 el cual se encuentra en proceso de estructuración. Se modifica el texto del numeral (i), así; (i) El OCA del EAE, debe determinar los requisitos mínimos de calificación para su personal técnico, que desempeña las funciones de inspección de aeronavegabilidad y también facilitar su formación técnica, tanto inicial como periódica. Además, la formación práctica y técnica especializada, que incluye cursos de supervisión, permitirá que el personal técnico desempeñe sus funciones con eficacia, de acuerdo con la reglamentación vigente.
50	FAC	31-05-2023	Pág. 28 líteral (i) ingeniería de Aeronavegabilidad del OCA debe, punto (A):	Validar o aceptar los certificados de tipo o documento equivalente de aeronave expedidos por otros organismos competentes, con inclusión de sus componentes, motores, sistemas, instrumentos y equipos.	Se recomienda No validar, únicamente aceptar y verificar aplicabilidad por parte de la EAE porque ya una autoridad lo ha validado y aprobado. Si se trata de convalidar un certificado tipo esto sería una responsabilidad de la autoridad. Verificar y aceptar los certificados de tipo o documento equivalente de aeronave expedidos por otros organismos competentes, con inclusión de sus componentes, motores, sistemas, instrumentos y equipos.	Se acoge la observación. Pag 34
51	FAC	31-05-2023	Pág. 28 líteral (i) ingeniería de Aeronavegabilidad del OCA debe, punto (A):	Validar o aceptar los certificados de tipo o documento equivalente de aeronave expedidos por otros organismos competentes, con inclusión de sus componentes, motores, sistemas, instrumentos y equipos.	Se recomienda No validar, únicamente aceptar y verificar aplicabilidad por parte de la EAE porque ya una autoridad lo ha validado y aprobado. Si se trata de convalidar un certificado tipo esto sería una responsabilidad de la autoridad. Verificar y aceptar los certificados de tipo o documento equivalente de aeronave expedidos por otros organismos competentes, con inclusión de sus componentes, motores, sistemas, instrumentos y equipos.	Se acoge la observación. Pag 34
52	FAC	31-05-2023	Pág. 28 8 líteral (i) ingeniería de Aeronavegabilidad del OCA debe, punto (E)	Evaluar la aeronave para verificar la emisión, validación o aceptación y mantenimiento de los datos de tipo de aeronave en el registro del EAE.	Este texto no tiene una buena redacción y se presta para confusión. ¿se requiere verificar los documentos de la aeronave o los datos de ejecución del mantenimiento de la aeronave? Evaluar la documentación de la aeronave para la emisión, validación o aceptación de los datos de tipo de aeronave en el registro del EAE.	Se acoge la observación. Pag 35
53	FAC	31-05-2023	Pág. 28 líteral (i) ingeniería de Aeronavegabilidad del OCA debe, punto (F)	Expedir certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en el registro del EAE.	ere reubicar esta función no corresponde a ingeniería sino a aeronavega	No se acoge la observación teniendo en cuenta que la organización interna del OCA de cada EAE no exime la responsabilidad de la emisión de los certificados de aeronavegabilidad, ya sea en ingeniería o en aeronavegabilidad.
54	FAC	31-05-2023	Pág. 28 líteral (i) ingeniería de Aeronavegabilidad del OCA debe, punto (G)	Apoyar las actividades de certificación de tipo	Se recomienda establecer el alcance de esta consideración, tal como está formulada no tiene un límite, se hace es necesario especificar qué actividades serían la que se apoyarían. Eliminar este párrafo.	Se acoge la observación. Eliminado Pag 35
55	FAC	31-05-2023	Pág. 28 Literal (ii) ingeniería de Aeronavegabilidad del OCA debe, punto (D)	Evaluar las modificaciones complejas de aeronaves.	Se solicita se aclare ¿Esta consideración permite el alcance para la Reparación (mayor - menor) y Modificación (menor-mayor)? Evaluar las reparaciones mayores o menores de aeronaves. ustificación: Alcance a COMPLEJO	Se acoge la observación y se modifica el texto del literal así; (D)Evaluar las modificaciones mayores y menores de aeronaves. Pag 35

56	FAC	31-05-2023	Pág. 28 literal (ii) ingeniería de Aeronavegabilidad del OCA debe, punto (F)	Investigar sucesos insatisfactorios, para identificar y preparar correcciones necesarias de diseño, mantenimiento y operación.	Se recomienda dar alcance y se solicita se agregue la definición para el término "SUCESO INSATISFACTORIO". Justificación: Verificar SUCESO INSATISFACTORIO, que alcance tiene este término.	Se acoge la observación y se modifica el texto del literal, así; Pag 35 (F) Estudiar accidentes o incidentes, para identificar y preparar correcciones necesarias de diseño, mantenimiento y operación. Así mismo se incluye al RACAE 43 las siguientes definiciones, así; Incidente: todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente o incidente grave, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones. "RACAE 219 Sistema de Gestión de Seguridad Operacional". Incidente grave: un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y 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. "RACAE 219 Sistema de Gestión de Seguridad Operacional".
57	FAC	31-05-2023	Pág. 29 (3) Autorizaciones y certificados, punto (e)	Evaluar y aprobar los programas de mantenimiento de todas las aeronaves, que hagan parte del registro interno del EAE, incluidos los requisitos especiales del programa de mantenimiento.	Se sugiere cambiar evaluar y aprobar por verificar que las OMA cuenten con los programas. Verificar que las OMA cuenten con los programas de mantenimiento de todas las aeronaves, que hagan parte del registro interno del EAE, incluidos los requisitos especiales del programa de mantenimiento. Justificación: Definir qué se debe evaluar, el OCA verifica que se cumple.	No se acoge la observación teniendo en cuenta que cada EAE establece como evalúa y aprueba los programas de mantenimiento de acuerdo a su doctrina, se modifica el texto del literal, así; (E) Evaluar y aprobar los programas de mantenimiento de todas las aeronaves, que hagan parte del registro interno del EAE, incluidos los requisitos especiales del programa de mantenimiento de acuerdo a los procedimientos descritos en la doctrina interna de cada EAE.
58	FAC	31-05-2023	Pág. 30 Punto (iv) y (viii)	(iv) Analizar e investigar defectos importantes que se detecten en las aeronaves y determinar la medida correctiva que se ha de tomar cuando existan posibilidades que se vea afectada la aeronavegabilidad. (viii) Evaluar y aprobar los programas de mantenimiento de aeronaves, programas de confiabilidad, programas mantenimiento de la integridad estructural, según corresponda.	Se sugiere reubicar estas dos funciones, debido a que hacen parte del área de Ingeniería	No se acoge la observación teniendo en cuenta que la responsabilidad de las funciones es del OCA y se expone un deber ser, sin que esto omita el cumplimiento de las mismas.
59	FAC	31-05-2023	Pág. 33 literal (a) punto (1)	Los criterios de diseño, incluidas las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, que proporcionan la guía necesaria para la inspección, permitiendo el uso de procesos y prácticas establecidos para la realización del mantenimiento.	Se recomienda dar alcance ampliando el concepto "LOS CRITERIOS DE DISEÑO", debido a que no se define y no se entiende a que hacen referencia, los operadores no tenemos acceso a data de diseño de las aeronaves. Ahora bien, si se trata de criterios de diseño de una reparación, estos si son aplicables Los criterios de diseño para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, que proporcionan la guía necesaria para la inspección, permitiendo el uso de procesos y prácticas establecidos para la realización del mantenimiento.	No se acoge la observación teniendo en cuenta que la AAAES toma como referencia lo establecido en el manual de aeronavegabilidad Doc. 9760 de la OACI.

60	FAC	31-05-2023	Pág. 33 literal (a) punto (6)	Adopción por parte de los EAE, en sus programas de mantenimiento, programas suplementarios de inspección estructural (SSIP) y los consiguientes requisitos del SIP, teniendo en cuenta el SIP recomendado por el fabricante	Se solicita hacer claridad a las definiciones de SSIP y SIP, tal como se menciona en el numeral 4 del presente documento. Si la intención es establecer un Acrónimo o Sigla específica para el Programa de Integridad Estructural para aeronaves envejecidas, se podría tomar como ejemplo el Programa ASIP establecida por USAF, que incluye varios programas; SSIP. CPCP, Damage tolerance analysis, Análisis por Fatiga Extendida (Widespread fatigue Damage -WFD); así mismo, FAA establece para el Programa de Integridad Estructural para aeronaves envejecidas los programas de: Supplemental Structural Inspection Program (SSIP), Corrosion Prevention and Control Program (CPCP), Repair Assessment Program (RAP), Mandatory Modification Program, Repairs, Alterations, and Modifications (development of damagetolerance-based inspections for fatigue critical structure). Verificar definiciones SIP/SSIP.	Se acoge la observación teniendo en cuenta lo definido en el manual de aeronavegabilidad de la OACI Doc. 9760, se modifica el acrónimo de SSIP, SSIP Supplemental Structural Inspection Program (Programa de Inspección Estructural Complementario). Pag 22
61	FAC	31-05-2023	Pág. 33 b	El SIP para aeronaves, puede incluir lo siguiente, según los criterios de diseño estructural: (1) SIP complementario.	Encontramos que el uso de la Sigla se usa de manera concordante con los numerales 4 y 13, se requiere verificar definición de la sigla SIP. Ajustar definición SIP de acuerdo a observación anterior.	Se acoge la observación teniendo en cuenta lo definido en el manual de aeronavegabilidad de la OACI Doc. 9760, se modifica el acrónimo de SSIP, Pag 22 SSIP Supplemental Structural Inspection Program (Programa de Inspección Estructural Complementario).
62	FAC	31-05-2023	Pág. 35 15.	Sistema de aseguramiento de calidad, que contenga procedimientos para verificar que todas las tareas se estén llevando a cabo de acuerdo con todos los requerimientos, estándares y procedimientos aplicables. El sistema debe monitorear que las actividades de mantenimiento cumplidas por el EAE, o por terceros se realicen de acuerdo con los procedimientos aceptados.	Sistema de aseguramiento de calidad, que contenga procedimientos para verificar que las tareas se estén llevando a cabo de acuerdo con todos los requerimientos, estándares y procedimientos aplicables. El sistema debe monitorear que las actividades de mantenimiento cumplidas por el EAE, o por terceros se realicen de acuerdo con los procedimientos aceptados. Justificación: Se sugiere eliminar la palabra TODAS.	No se acoge la observación debido a que el no incluir la palabra TODAS exime de la responsabilidad del cumplimiento al 100% de todos los procedimientos establecidos en el sistema de aseguramiento de calidad.
63	FAC	31-05-2023	Pág. 36 literal (a) punto (III)	Información regulatoria y de servicio emitidas por las AAC y fabricantes.	Se sugiere incluir a los EAES y AAAES, ya que pueden llegar a emitir información de servicio como boletines técnicos y equivalentes de ADs de aviación de estado. Justificación: Información regulatoria y de servicio emitidas por las AAC, fabricantes, AAAES y EAE.	Se acoge la observación parcialmente y se modifica; Pag 44 (iii) Información regulatoria y de servicio emitidas por las AAC, fabricantes y de cada EAE. Adicional se modifica la definición de AAC, así; Pag 11 Autoridad Aeronáutica Competente (AAC): entidad designada por el Estado encargada de la Administración de Aviación civil o Aviación de Estado. En la República de Colombia esta expresión se refiere a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) o la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado (AAAES), entidades estatales que son la autoridad en materia aeronáutica y aeroportuaria civil y para la Aviación de Estado respectivamente. La naturaleza jurídica, objetivos y funciones de la UAEAC, están previstas originalmente en el Decreto 260 de 2004. La naturaleza jurídica, objetivos y funciones de la AAAES, están previstas en el Decreto 2937 de 2010.

64	FAC	31-05-2023	Pág. 39 literal C	<p>Procedimientos para determinar el peso</p> <p>(1) Debe determinar el peso de la aeronave, una persona autorizada para realizar cálculos de peso y balance. Se debe preparar la aeronave para la determinación del peso de conformidad con las instrucciones del fabricante.</p> <p>(2) Antes de la expedición inicial de un certificado de aeronavegabilidad de Aviación de Estado para cada aeronave, se debe elaborar una lista de los equipos que se incluyen en el peso vacío. Si se emplea un peso de operación, se debe elaborar una lista similar de equipos desmontables y carga desechable incluidos en el peso de operación.</p>	<p>Se observa que, en la descripción de los procedimientos para determinar el peso de las aeronaves, son enumeradas una serie de actividades específicas que corresponderían más a un instructivo o parte de un manual, que, a nuestro parecer, debería desarrollar cada EAE en sus manuales (MCM/MOM); en este documento de la autoridad se deben plasmar los requisitos generales a cumplir.</p> <p>Justificación:</p> <p>El OCA debe contar un programa para control periódico de peso y balance de las aeronaves.</p>	<p>No se acoge la observación teniendo en cuenta que lo relacionado en los subpárrafos (1) y (2) son procedimientos generales que cada EAE debe cumplir, no especifica procedimientos para la determinación del peso y balance, igualmente se establece lo contenido en el manual de aeronavegabilidad Doc. 9760 de la OACI.</p>
65	FAC	31-05-2023	Pág. 41 Literal (b)	<p>Los registros citados (para el caso de componentes), se conservarán durante un período mínimo de 90 días después de ser retirado permanentemente del servicio; y los registros detallados de los trabajos de mantenimiento, durante por lo menos un año a partir de finalizado el mantenimiento.</p>	<p>¿Cuál es el tiempo de conservación de los demás registros de mantenimiento de la aeronave fue retirada a nuestro servicio, pero años después fue trasladado a Policía, quien nos requirió la totalidad registros de mantenimiento.</p> <p>Justificación:</p> <p>Los registros citados, se conservarán durante un período estipulado alineado a la ley vigente de gestión documental después de ser retirado permanentemente del servicio; y los registros detallados de los trabajos de mantenimiento, durante por lo menos un año a partir de finalizado el mantenimiento.</p>	<p>Se acoge la observación y se modifica el texto del párrafo, así;</p> <p>(b) Los registros citados, se conservarán durante un período alineado a la ley vigente de gestión documental después de ser retirados permanentemente del servicio; y los registros detallados de los trabajos de mantenimiento, durante por lo menos un año a partir de finalizado el mantenimiento.</p>
66	FAC	31-05-2023	Pág. 42 Literal (l)	<p>Todos los registros de mantenimiento, deberán ser archivados de tal manera que estén protegidos de daños físicos. Los respaldos (back up) discos, cintas, etc. deberán ser guardados de manera segura en una ubicación diferente. Los registros deberán ser archivados con una estructura y organización que facilite su consulta y verificación.</p>	<p>Se sugiere reglamentar este procedimiento si se va a escanear, microfilmear y se solicita aclarar donde sería el archivo, central o algún servidor.</p> <p>Justificación:</p> <p>De acuerdo a observación anterior.</p>	<p>No se acoge la observación, el Área Técnica se permite aclarar que la conservación e integridad de los registros de mantenimiento, es responsabilidad de cada EAE.</p>
67	FAC	31-05-2023	Pág. 42 Información Regulatoria y de Servicio (IRS) Obligatoria sobre Mantenimiento de la Aeronavegabilidad literal (a) 1	<p>La IRS es el medio empleado para notificar a los operadores de aeronaves y otros interesados, las condiciones que ponen en peligro la seguridad y establecer, las condiciones en las que puede seguir funcionando el producto aeronáutico. Uno de los tipos más utilizados de IRS publicados por los Estados son las directivas de aeronavegabilidad (AD). Algunos Estados también consideran IRS todo boletín obligatorio y de servicio de alerta publicado por el fabricante.</p>	<p>Los términos que están contenidos en este numeral corresponden a definiciones. Que debe estar ubicado en 43.001 Definiciones y Acrónimos.</p> <p>Justificación:</p> <p>Se sugiere reubicar este párrafo a la sección de definiciones.</p>	<p>No se acoge la observación teniendo en cuenta que en la sección 43.001 se encuentra relacionada la definición correspondiente a IRS.</p> <p>Pag 49</p>
68	FAC	31-05-2023	Pág. 42 Información Regulatoria y de Servicio (IRS) Obligatoria sobre Mantenimiento de la Aeronavegabilidad literal (a) 1	<p>La IRS es el medio empleado para notificar a los operadores de aeronaves y otros interesados, las condiciones que ponen en peligro la seguridad y establecer, las condiciones en las que puede seguir funcionando el producto aeronáutico. Uno de los tipos más utilizados de IRS publicados por los Estados son las directivas de aeronavegabilidad (AD). Algunos Estados también consideran IRS todo boletín obligatorio y de servicio de alerta publicado por el fabricante.</p>	<p>Los términos que están contenidos en este numeral corresponden a definiciones. Que debe estar ubicado en 43.001 Definiciones y Acrónimos.</p> <p>Justificación:</p> <p>Se sugiere reubicar este párrafo a la sección de definiciones.</p>	<p>No se acoge la observación teniendo en cuenta que en la sección 43.001 se encuentra relacionada la definición correspondiente a IRS.</p> <p>Pag 49</p>

69	FAC	31-05-2023	Pág. 43 Autenticidad y Estado Operativo de las Partes de una Aeronave literal (b)	<p>(b) Partes aprobadas</p> <p>(1) Una parte es aprobada, cuando su diseño se ha considerado aceptable para el Estado de diseño y su fabricación ha sido aprobada por el Estado de fabricación y respecto de la cual, se ha concluido que reúne las condiciones para que el Estado de matrícula la opere con seguridad.</p> <p>(2) Las partes estándar, son partes aprobadas, cuando cumplen una norma nacional o internacional aceptada por la industria o cuando están relacionadas en el diseño tipo o documento equivalente para determinada aeronave.</p>	<p>No se evidencia la aprobación de la fabricación de una parte por réplica del original para mantenimiento.</p> <p>Justificación:</p> <p>Mesa de Trabajo: Verificar RACAE 21 Fabricación de partes por réplica u orden de Ingeniería y Regulación de Criticidad.</p>	<p>Se acoge la observación Pag 53</p> <p>(b)Partes aprobadas</p> <p>Una parte es aprobada, cuando su diseño se ha considerado aceptable para el Estado de diseño y su fabricación ha sido aprobada por el Estado de fabricación y respecto de la cual, se ha concluido que reúne las condiciones para que el Estado de matrícula la opere con seguridad.</p> <p>(2)Las partes estándar, son partes fabricadas por diferentes métodos como por ejemplo ingeniería inversa, réplica, entre otros, además son partes aprobadas, cuando cumplen una norma nacional o internacional aceptada por la industria o cuando están relacionadas en el diseño tipo o documento equivalente para determinada aeronave.</p> <p>Se acepta definiciones SECAD</p>
70	FAC	31-05-2023	Pág. 43 literal (c) punto (1)	<p>(c) Partes no aprobadas</p> <p>(1) Se consideran no aprobadas, las partes que no cumplen los criterios de partes aprobadas.</p> <p>También se considerará no aprobada, toda parte que no sea compatible con la documentación de trazabilidad requerida, las que no reciben mantenimiento conforme a los requisitos de los datos aprobados aplicables, aquellas que recibieron mantenimiento o fueron aprobadas para retorno al servicio por una persona u organización que no contaba con la aprobación o aceptación del OCA, las partes que llegan al límite de la vida útil, incluido, si el cumplimiento del límite de su vida útil sucede durante su almacenamiento. Entre las partes no aprobadas, también se incluyen aquellas que se usaron en</p>	<p>Se sugiere sean incluidas en CAPÍTULO A GENERALIDADES en 43.001 Definiciones y Acrónimos.</p>	<p>No se acoge la observación debido a la estructura actual del documento</p>
71	FAC	31-05-2023	Pág. 45 (g) (3)	<p>Se deben considerar como mínimo las siguientes condiciones: GENERAL</p>	<p>Revisar la pertinencia de estas condiciones. Se recomienda eliminar texto porque varias de esas condiciones corresponden a una elaboración de un instructivo y no tiene un carácter de regulación, de lo que se esperaría para que una parte removida de una aeronave no operativa pueda ser usada de nuevo. Se debería brindar una definición para AERONAVE NO OPERATIVA. EN "Definiciones y Acrónimos".</p> <p>Justificación:</p> <p>Se recomienda reubicarlo en la sección de definiciones. Dar alcance y limitar AERONAVE NO OPERATIVA: aplica para aeronaves, de baja, accidentadas, maquetas, etc.</p>	<p>Se acoge la observación y se incluye la definición de AERONAVE NO OPERATIVA para mayor comprensión del texto, así;</p> <p>Definiciones</p> <p>Aeronave no Operativa: para efectos del presente RACAE es una aeronave que no se encuentra en servicio, se excluyen las aeronaves de baja y aeronaves de instrucción. "Construcción AAAES"</p> <p>Pag 11</p>
72	FAC	31-05-2023	Pág. 50 (4) puntos (i), (ii) y (v)	<p>(i) Calibración y reparación de instrumentos. (ii) Calibración de equipos de radio. (v) Revisión general de los carburadores del tipo de presión y de bombas tipo presión de combustible, bombas hidráulicas y de aceite.</p>	<p>Se recomienda ajustar estas reparaciones mayores, ya que la calibración de brújula, HSI, RMI son tareas de línea. Se considera calibración el ajuste de la intensidad del tono y retorno en los radios y este procedimiento es de línea. Así mismo se solicita cambiar revisión general por desensamble General.</p>	<p>No se acoge la observación; los niveles de mantenimiento no se clasifican de la misma manera en los demás EAE, estos ítems se armonizan con RAC 43.</p> <p>En lo referente a la calibración de instrumentos y equipos se refiere a una frecuencia que asegure su correcta operación y precisión (RAC 145.320)</p>

73	FAC	31-05-2023	Pág. 50 43.351 Criterios para la Clasificación de Modificaciones y/o Reparaciones Mayores:	Reparaciones mayores de componentes, las reparaciones de los siguientes tipos a los componentes, son consideradas reparaciones mayores: (i) Reparación nivel III de instrumentos. (ii) Reparación nivel III de equipos de radio. Justificación: Con respecto a la definición de calibración (comparación) no corresponde a lo que establece el numeral 43.351 Criterios Para la Clasificación de Modificaciones y/o Reparaciones Mayores, numeral 4, dado que calibración en ese sentido es ajuste de componentes para llevar dentro de parámetros, no la comparación de la medida para verificar la confianza del instrumento. Con respecto a la definición de calibración (comparación) no corresponde a lo que establece el numeral 43.351 Criterios Para la Clasificación de Modificaciones y/o Reparaciones Mayores, numeral 4, dado que calibración en ese sentido es ajuste de componentes para llevar dentro de parámetros, no la comparación de la medida para verificar la confianza del instrumento. Se solicita que dentro del RACAE 43, se establezca que, toda EAE deberá contar con un programa de aseguramiento metrológico con el propósito de gestionar los procesos que contemplen actividades de medición, como atributo de calidad para determinar la capacidad de mantenimiento aeronáutico y como se establece en los Artículos 93 y 94 del Decreto 1471 de 2014.	Reparaciones mayores de componentes, las reparaciones de los siguientes tipos a los componentes, son consideradas reparaciones mayores: (i) Reparación nivel III de instrumentos. (ii) Reparación nivel III de equipos de radio. Justificación: Con respecto a la definición de calibración (comparación) no corresponde a lo que establece el numeral 43.351 Criterios Para la Clasificación de Modificaciones y/o Reparaciones Mayores, numeral 4, dado que calibración en ese sentido es ajuste de componentes para llevar dentro de parámetros, no la comparación de la medida para verificar la confianza del instrumento. Con respecto a la definición de calibración (comparación) no corresponde a lo que establece el numeral 43.351 Criterios Para la Clasificación de Modificaciones y/o Reparaciones Mayores, numeral 4, dado que calibración en ese sentido es ajuste de componentes para llevar dentro de parámetros, no la comparación de la medida para verificar la confianza del instrumento. Se solicita que dentro del RACAE 43, se establezca que, toda EAE deberá contar con un programa de aseguramiento metrológico con el propósito de gestionar los procesos que contemplen actividades de medición, como atributo de calidad para determinar la capacidad de mantenimiento aeronáutico y como se establece en los Artículos 93 y 94 del Decreto 1471 de 2014.	No se acoge observación de incluir en el RACAE 43 que todo EAE cuente con un programa de aseguramiento metrológico, este programa lo administran los OMA de los EAE, se deberán tener en cuenta las disposiciones vigentes que sobre la materia tengan los EAE. En lo referente a la calibración de instrumentos y equipos se refiere a una frecuencia que asegure su correcta operación y precisión (RAC 145.320)
74	FAC	31-05-2023	Pág. 52 ETAA	Es todo el equipo terrestre, requerido para apoyar la operación y el mantenimiento de las aeronaves, sus sistemas y componentes.	Se considera ETAA, cualquier equipo móvil, sea o no propulsado o Justificación: Norma ISO 6966-2015	Se acoge esta observación se crea una nueva definición teniendo en cuenta la Norma ISO: Pag 15 Equipo Terrestre Apoyo Aeronáutico: todo el equipo terrestre o de rampa requerido, para operar y mantener las aeronaves, sus sistemas y componentes. Incluye cualquier pieza de equipo móvil, sea o no motorizado o autopropulsado, diseñado, construido y utilizado para asistencia en tierra, servicio o mantenimiento de campo (línea) de aeronaves en el área de rampa de un aeródromo. "Adaptado de ISO 6966-2015".
75	FAC	31-05-2023	Pág. 52 Equipo Terrestre de Apoyo Aeronáutico (ETAA) o Equipo Equivalente:	El inventario del equipo ETAA motorizado y no motorizado.	Se considera ETAA Operacional, todo ETAA que retrase o paralice directamente el cumplimiento de cualquier misión típica con intención de vuelo, incluyendo actividades de remolque, cargue, descargue y armonización. Se considera ETAA logístico, todo ETAA que no es operacional.	No se acoge esta observación , se deberán tener en cuenta las disposiciones vigentes que sobre la materia tengan los EAE
76	PONAL	MEDIANTE OFICIO FAC-E-2023-010734-2023, RECIBIDO EL 26 DE MAYO DE 2023, EL EAE DE PONAL, MANIFIESTA QUE EL DOCUEMNTO SE ADAPTA Y/O ACOGE A LAS NECESIDADES DE MANTENIMIENTO DEL MISMO; POR LO TANTO NO EMITEN OBSERVACIONES EN RAZÓN DE LO ANTERIOR.				

(NOTA. Se consolidan y relacionan las observaciones de fondo y de forma por parte del Área responsable del proyecto de RACAE o Enmienda.)

Elaboró: TC. Alzate Adriana Jefe Área(s) responsable proyecto RACAE o Enmienda

VoBo: St. Alzate Adriana Especialista Estratégico Planes y EPPYR

Validó: St. Alzate Adriana EEALA

VoBo: St. Alzate Adriana Subjefe Oficina AAAES

Validó: St. Alzate Adriana Jefe Oficina AAAES