

GACETA OFICIAL

DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

AÑO CXXXI— MES IX

Caracas, martes 6 de julio de 2004

Nº 5.719 Extraordinario

SUMARIO

Presidencia de la República

Decreto N° 2.991, mediante el cual se dicta el Reglamento Parcial del Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil.

Ministerio de Infraestructura

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 21.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 39.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 43.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 45.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 47.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 60.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 91.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 103.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 110.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 111.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 119.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 121.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 125.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 135.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 141.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 142.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 143.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 145.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 147.

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Decreto N° 2.991 29 de junio de 2004

HUGO CHAVEZ FRIAS

Presidente de la República

En ejercicio de la atribución que le confiere el numeral 10 del artículo 236 de la Constitución de la República Bolivariana de

Venezuela, en concordancia con el artículo 3° numeral 4 del Decreto con Fuerza de Ley Aviación Civil, en Consejo de Ministros,

DICTA

el siguiente,

REGLAMENTO PARCIAL DEL DECRETO CON FUERZA DE LEY DE AVIACION CIVIL

Objeto

Artículo 1°. El presente Reglamento tiene por objeto desarrollar el ejercicio de las competencias del Instituto Nacional de Aviación Civil relativas a la regulación, establecimiento, coordinación, supervisión, control y fiscalización de las actividades aeronáuticas civiles en el país, en su rol de garante del cumplimiento de los tratados internacionales suscritos y ratificados por la República Bolivariana de Venezuela en materia aeronáutica, de las disposiciones del Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil, de sus normas de desarrollo y de las demás cuya vigilancia le compete.

Facultad del Instituto Nacional de Aviación Civil

Artículo 2°. El Instituto Nacional de Aviación Civil está facultado para implementar las modificaciones normativas y de carácter técnico necesarias para la adaptación de la aeronáutica civil a las innovaciones técnicas, a lo dispuesto en los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a los tratados y convenios internacionales en materia de aeronáutica civil suscritos y ratificados validamente por la República Bolivariana de Venezuela.

Uniformidad y Unicidad de las normas aeronáuticas

Artículo 3°. El Ministerio de Infraestructura a través del Instituto Nacional de Aviación Civil, promoverá la uniformidad y unicidad del ordenamiento jurídico interno con los estándares internacionales en materia de aeronáutica civil con la finalidad de que la misma se desarrolle de manera segura, ordenada y eficiente.

Coordinación para acuerdos de integración

Artículo 4°. El Instituto Nacional de Aviación Civil en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, promoverá y participará en los distintos acuerdos de integración en el cual sea parte la República, con la finalidad de fortalecer el sector aeronáutico nacional.

Ratificación de convenios y tratados

Artículo 5°. El Instituto Nacional de Aviación Civil presentará al Ministerio de Infraestructura los estudios técnicos necesarios

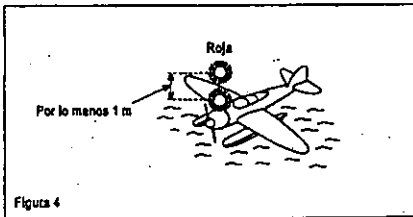


Figura 4

6. Cuando el avión esté avanzando, pero no bajo mando.- Como se ilustra en la Figura 5, las luces descritas en el párrafo c.5 de este Apéndice más las descritas en los párrafos c3.i, ii y iii de este Apéndice.

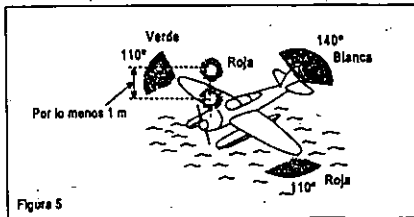


Figura 5

7. Cuando el avión esté anclado.-

- i. si el avión tiene menos de cincuenta (50) m de longitud, debe ostentar una luz blanca fija (Figura 6) en el lugar que sea más visible desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos 3,7 km (2 nm).

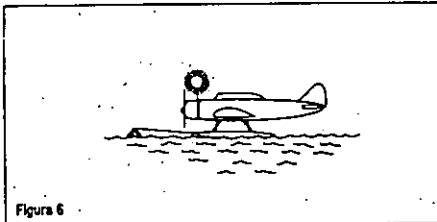


Figura 6

- ii. si el avión tiene cincuenta (50) m de longitud, o más, debe ostentar en los lugares en que sean más visibles una luz blanca fija, en la parte delantera y otra luz blanca fija en la trasera (Figura 7), ambas visibles desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos 5,6 km (3 nm).

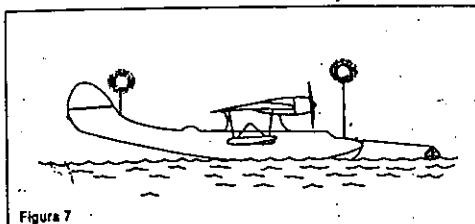


Figura 7

- iii. si el avión tiene cincuenta (50) m o más de envergadura, debe ostentar una luz blanca fija a cada lado (Figuras 8 y 9) para señalar su envergadura máxima, ambas luces visibles, en lo posible, desde los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 1,9 km (1 nm).

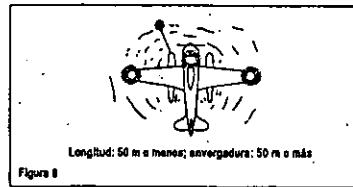


Figura 8

Longitud: 50 m o menos; envergadura: 50 m o más



Figura 9

Longitud: 50 m o más; envergadura: 50 m o más

Quando esté varado.- Debe ostentar las luces prescritas en la Figura 7 y además dos luces rojas fijas colocadas verticalmente una sobre la otra a una distancia no menor de un (1) m de manera que sean visibles desde todos los puntos del horizonte.

DISPOSICION FINAL

PRIMERA: La presente Providencia entrará en vigencia en la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela

Comuníquese y Publíquese
Por el Ejecutivo Nacional.

[Firma]

Cnel. (Av.) Giuseppe Angelo Yoffreda Fano
Presidente
Instituto Nacional de Aviación Civil
Decreto N° 2.398 del 12 de Mayo de 2003
Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela
N° 37.681 del 02 de Mayo de 2003

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

**MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA
INSTITUTO NACIONAL DE AVIACION CIVIL**

**PROVIDENCIA N° PRE-CJU-04-047-027
29 DE JUNIO DE 2004**

194° Y 145°

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los numerales 1 y 3 del artículo 25 del Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil, en concordancia con lo previsto en el numeral 5 del artículo 18 ejusdem.

Dicta

la siguiente,

**REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 103
RAV 103**

VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS

CAPÍTULO A: GENERALIDADES

Sección 103.1: APLICABILIDAD

La presente regulación es aplicable a las operaciones de vehículos aéreos ultralivianos (UL), tal como están definidos en esta sección, siempre y cuando no estén certificados en tipo en ninguna otra categoría o no posean certificado tipo.

A los fines de esta regulación, entiéndase por vehículo ultraliviano (UL) todo aquel vehículo que se pretenda utilizar en actividades aéreas deportivas/recreativas o comerciales, motorizado (ULM) o no motorizado (UL) con un peso máximo de despegue no mayor a 750 kg.

Características adicionales de los vehículos ultralivianos según su clasificación:

(a) Primarios (trikes)

- (1) Peso vacío máximo igual o inferior a 115 kg (254 lb.), excluyendo el peso de flotadores o de artículos de seguridad adicional (paracaídas, por ejemplo).
- (2) Capacidad máxima de combustible de 20 L (5 GAL).
- (3) Máxima velocidad calibrada en vuelo nivelado con potencia plena de 102 Km./h (55 Kts).
- (4) Velocidad máxima calibrada de pérdida (stall) sin motor de 46 Km/h (25 Kts).

A los fines de esta regulación el término Trike significa: Un vehículo de forma fuselada, con ruedas, generalmente motorizado, que puede ser sustentado por un velamen (paratrike) o por un ala delta (deltatrike), y tiene capacidad para una o dos personas.

(b) Básicos (planeadores y ultra livianos motorizados)

- (1) Peso no mayor de 230 kg de peso vacío, excluyendo flotadores y dispositivos de seguridad adicional (paracaídas, por ejemplo).
- (2) Capacidad de combustible que, añadiendo el peso del piloto más el peso vacío de la aeronave, no sobrepase los 300 kg en el despegue.
- (3) Velocidad máxima de 155 Km. /h (87 nudos) a vuelo nivelado a toda potencia.
- (4) Velocidad de pérdida sin potencia no mayor de 79 Km./h (44 nudos) de velocidad aérea calibrada.
- (5) En el caso de un ULM biplaza de instrucción, peso máximo de despegue de 380 kg.

(c) Avanzados (micró aviones, girocópteros, etc.)

- (1) Peso vacío máximo igual o inferior a 300 Kg, excluyendo flotadores y dispositivos de seguridad adicional (paracaídas, por ejemplo).
- (2) Carga alar máxima de 38 kg/m²
- (3) Capacidad máxima de combustible de 45 L (10 GAL).
- (4) Un peso máximo de despegue de 750 kg.
- (5) Velocidad máxima de 188 Km./h (105 nudos) a vuelo nivelado a toda potencia.
- (6) Velocidad de pérdida sin potencia no mayor de 95 Km./h (53 nudos) de velocidad aérea calibrada.

Sección 103.2: ACCIDENTES E INCIDENTES

- (a) Todo accidente e incidente debe ser informado a la Autoridad Aeronáutica.
- (b) La comunicación del accidente/incidente debe entregarse a la Autoridad Aeronáutica en un lapso de setenta y dos (72) horas, como máximo, después de ocurrido el evento.
- (c) La notificación y reporte del accidente/incidente debe efectuarse en la forma y manera establecida por la Autoridad Aeronáutica.
- (d) Todos los accidentes e incidentes durante la operación de los vehículos ultralivianos serán investigados por la Autoridad Aeronáutica y la Junta de Investigación de accidentes del Ministerio de Infraestructura.

Sección 103.3: REQUISITOS DE INSPECCIÓN

- (a) Cuando la Autoridad Aeronáutica o sus designados lo soliciten, cualquier persona que opere un vehículo ultraliviano bajo esta regulación debe permitir la inspección del vehículo, por parte de la Autoridad Aeronáutica, para determinar la aplicabilidad de la sección 103.1 y para verificar su aeronavegabilidad.
- (b) Cuando sea solicitado por la Autoridad Aeronáutica, el piloto u operador de un vehículo ultraliviano tiene que proporcionar evidencia satisfactoria de que el vehículo está sujeto únicamente a lo establecido en la sección 103.1.

Sección 103.4: EXCEPCIONES

Ninguna persona puede realizar operaciones que requieran desviarse de esta regulación, salvo bajo una excepción por escrito emitida por la Autoridad Aeronáutica.

Sección 103.5: CERTIFICACIÓN

- (a) Los vehículos ultralivianos motorizados (ULM), así como sus partes componentes y equipos, no necesitan reunir los estándares de certificación de aeronavegabilidad estipulados para las aeronaves ni poseer certificados de aeronavegabilidad estándar.

- (b) Ninguna persona puede operar un vehículo ultraliviano a menos que posea una licencia de piloto de vehículo ultraliviano de conformidad con la RAV 60.

Sección 103.6: REGISTRO

- (a) Para poder desarrollar actividades de vuelo privadas con un vehículo ultraliviano, este debe estar debidamente inscrito en una asociación deportiva/recreativa sin fines de lucro y tener autorización de la Autoridad Aeronáutica, como se describe en las secciones 103.20 y 103.41.
- (b) Para operar un vehículo ultraliviano en actividades comerciales la empresa debe contar con un certificado de explotación.
- (c) Todo operador de vehículos ultralivianos debe formalizar el trámite de reporte ante el Registro Aéreo Nacional de la Autoridad Aeronáutica, a efecto de que se le asigne un distintivo o número de identificación, que debe colocar en un lugar visible dentro de la aeronave, como se detalla en el punto h) de esta sección.
- (d) El distintivo de identificación del vehículo ultraliviano se asignará empleando las letras "YV-UL-XXX", donde XXX es un número consecutivo separado por un guión. Este número consecutivo corresponde a un estricto orden cronológico de presentación ante el Registro Aéreo Nacional, en los términos señalados en el punto (a) de esta sección.
- (e) El distintivo o número de identificación de cada vehículo ultraliviano se cancelará en los siguientes casos:
- (1) Cuando el propietario así lo solicite.
 - (2) Por destrucción o desaparición debidamente comprobada.
- Una vez cancelado un distintivo de identificación de vehículo ultraliviano, no podrá volver a utilizarse ni asignarse a ningún otro.
- (f) Es responsabilidad del propietario del vehículo ultraliviano, informar oportunamente a la Autoridad Aeronáutica de alguna de las causales del parágrafo (d) para la cancelación del distintivo de identificación.
- (g) Las asociaciones deportivas/recreativas sin fines de lucro, deben mantener una relación actualizada de los vehículos ultralivianos que, para los fines de esta sección, han reportado a la Autoridad Aeronáutica. Además, deben reportar directamente a la Oficina de Registro Aéreo Nacional de la Autoridad Aeronáutica toda novedad que se produzca y que afecte los archivos de los vehículos ultralivianos.
- (h) La ubicación y tamaño del distintivo de identificación se realizará en cumplimiento con lo establecido en las secciones 45.7 y 45.9 hasta 45.12 de la RAV 45.

Sección 103.7: EQUIPO ADICIONAL

En caso de que el propietario del vehículo ultraliviano lo requiera, se permitirá la instalación de equipos de emergencia adicionales, tales como flotadores, paracaídas, etc. Estos accesorios en ningún caso pasarán a formar parte

del equipo fijo o permanente del vehículo ultraliviano, y con su instalación no se podrá exceder el peso máximo de operación.

CAPÍTULO B: REGLAS DE OPERACIÓN

Sección 103.8: UTILIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE USO

- (a) Los vehículos ultralivianos a los que se refiere esta regulación se podrán utilizar en actividades deportivas/recreativas, o emplearse en actividades comerciales, ya sea actividades turísticas remuneradas, trabajo aéreo especial, o alguna otra actividad aprobada por la Autoridad Aeronáutica. Para efectuar estas actividades comerciales, se debe cumplir con lo establecido en el párrafo 103.8 (b).
- (b) En cuanto al uso comercial de los vehículos ultralivianos motorizados (ULM), si estos se van a utilizar para fines comerciales por remuneración, debe solicitarse a la Autoridad Aeronáutica un *Certificado de Explotación* (CE). Se debe contar con un distintivo o número de identificación y con un *Certificado de Aeronavegabilidad Especial restringido para vehículos ultralivianos*, así como cumplir todos los requerimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica para el uso que se le pretenda dar. Para su operación, el piloto debe ser titular de una Licencia que lo acredite como piloto comercial de vehículos ultralivianos.
- (c) En caso de que se quiera usar un vehículo ultraliviano para operaciones agrícolas, se deben cumplir los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica en materia de fumigación agrícola, y contar con el respectivo distintivo de identificación, *Certificado de Aeronavegabilidad Especial restringido para vehículos ultralivianos* donde conste la autorización para utilizarlo en operaciones agrícolas. Para su operación, el piloto debe ser titular de una Licencia que lo acredite como piloto comercial de vehículo ultraliviano con habilitación en fumigación aérea.
- (d) La configuración del vehículo ultraliviano no podrá modificarse sin la autorización previa y por escrito del fabricante o la Autoridad Aeronáutica.

Sección 103.9: REQUISITOS DE OPERACIÓN

Los vehículos ultralivianos deben cumplir los siguientes requisitos para su operación en el territorio nacional:

- (a) Deben utilizarse para recreación, deporte o actividad comercial, conforme se establece en la sección 103.8.
- (b) Deben utilizarse en operación tripulada en el aire.
- (c) Deben estar autorizados por la Autoridad Aeronáutica, en pleno cumplimiento de los requisitos de esta regulación.
- (d) Los vehículos ultralivianos en actividades privadas no requieren para su operación de un *certificado de aeronavegabilidad especial* expedido por la Autoridad Aeronáutica. Sin embargo, la asociación deportiva/recreativa a la que pertenece debe certificar anualmente, ante la Autoridad Aeronáutica, la condición técnica del vehículo ultraliviano, por medio de un técnico en mantenimiento de aeronaves con licencia expedida para tal fin de acuerdo a la RAV 60 en una Organización de mantenimiento aeronáutico certificada.

- (e) Los vehículos ultralivianos utilizados en actividades comerciales requieren un *Certificado de Aeronavegabilidad Especial restringido para ultralivianos*.
- (f) Los vehículos ultralivianos utilizados en actividades comerciales requieren tener un control de horas de vuelo del vehículo, motor y las hélices.
- (g) La Autoridad Aeronáutica efectuará en cualquier momento inspecciones a las asociaciones deportivas/recreativas o directamente a los vehículos ultralivianos, con el fin de velar por el cumplimiento de las normas de la presente regulación.

(h) *Comunicaciones*

- (1) Para instalar o utilizar un equipo VHF, el propietario de un vehículo ultraliviano motorizado (ULM) debe solicitar la aprobación respectiva. Los operadores deben demostrar ante la Autoridad Aeronáutica que poseen competencia y amplio conocimiento en radiocomunicación aeronáutica.
- (2) Para solicitar ingreso en un espacio aéreo controlado, los vehículos ultralivianos motorizados (ULM) deben contar con un adecuado equipo de radiocomunicaciones.
- (3) Cuando el vehículo ultraliviano sea autorizado para ingresar en un espacio aéreo controlado, el piloto debe mantenerse a la escucha en la radiofrecuencia apropiada y establecer, cuando sea necesario, comunicación en ambos sentidos con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que corresponda.

Sección 103.10: OPERACIONES PELIGROSAS

- (a) Ninguna persona puede operar un vehículo ultraliviano de una manera que ocasione un peligro a otras personas o propiedades.
- (b) Ninguna persona puede permitir que un objeto sea lanzado desde un vehículo ultraliviano si esa acción crea u ocasiona un peligro a otras personas o propiedades, salvo en condiciones de una operación de emergencia.

Sección 103.11: OPERACIONES DURANTE EL DÍA

- (a) Los vehículos ultralivianos solo podrán operarse entre la salida y puesta del sol, en todos los casos en condiciones de vuelo visual (VMC). Para tal efecto, los usuarios, las asociaciones deportivas/recreativas y las entidades comerciales de ultralivianos deben poseer las tablas oficiales de salida y puesta del sol para el territorio nacional.
- (b) Los vehículos ultralivianos operarán con un techo de nubes mínimo de 300 m (1.000 pies) y una visibilidad horizontal mínima de 5.556 m (3 millas náuticas), libres de nubes y en todo momento a la vista de tierra o agua.

Sección 103.12: OPERACIÓN CERCA DE OTRAS AERONAVES Y VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS; REGLAS DE DERECHO DE PASO

- (a) Cada persona que opere un vehículo ultraliviano debe mantener vigilancia para ver y evitar otras aeronaves.

- (b) Ninguna persona puede operar un vehículo ultraliviano de una manera que represente un peligro de colisión con cualquier otro vehículo o aeronave.
- (c) Los vehículos ultralivianos con motor deben ceder el derecho de paso a vehículos ultralivianos sin motor.
- (d) Cuando dos vehículos ultralivianos converjan en un mismo nivel, el que tenga al otro a la derecha cederá el paso.
- (e) Cuando dos vehículos ultralivianos se encuentren en aproximación para aterrizar, tiene derecho de paso el que se encuentre más bajo.
- (f) Cuando dos vehículos ultralivianos se encuentren de frente, ambos deben virar hacia la derecha manteniendo una distancia amplia para evitar una colisión.
- (g) Cuando un vehículo ultraliviano motorizado cuente con permiso previo de ATS para ingresar en espacio aéreo controlado, debe ceder el derecho de paso a las aeronaves convencionales, salvo que el controlador aéreo indique lo contrario o se trate de una emergencia. En este último caso, el vehículo ultraliviano debe reportarla antes de proceder.

Sección 103.13: OPERACIONES EN ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS

- (a) No pueden operarse vehículos ultralivianos dentro de los límites del espacio aéreo controlado o en las cercanías de un aeródromo, a menos que el vehículo tenga un equipo de comunicaciones y cuente con autorización previa de la autoridad ATS. En este caso, el piloto del vehículo ultraliviano debe mantener comunicación radial con la torre de control. Si se presentara un fallo en las comunicaciones se debe continuar con el plan de vuelo y atender las señales de luces que emita el ATC según el procedimiento establecido.
- (b) Cada piloto de vehículo ultraliviano que haya sido autorizado por la autoridad ATS para dirigirse a un aeródromo sin torre de control, debe realizar un circuito estándar para aterrizaje.
- (c) Los vehículos ultralivianos motorizados (ULM) previamente autorizados para operar en aeródromos controlados, deben estacionarse alejados de las plataformas comerciales, en lugares expresamente determinados por la administración del aeródromo. Cualquier operación distinta de las planteadas en este párrafo, será de exclusiva responsabilidad del operador.

Sección 103.14: USO DE AEROPUERTOS UTILIZADOS POR AERONAVES

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraliviano dentro de los espacios aéreos clases A, B, C o D, o dentro de los límites laterales de la superficie del espacio aéreo clase E designado para un aeropuerto, a menos que la persona tenga autorización previa de la autoridad Aeronáutica.

Sección 103.15: OPERACIONES EN ÁREAS RESTRINGIDAS O PROHIBIDAS

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraliviano en un área restringida o prohibida, a menos que tenga permiso

previo por parte de la autoridad que controla ese espacio aéreo.

Sección 103.16: RESTRICCIONES DE VUELO EN LAS PROXIMIDADES DE CIERTAS ÁREAS DESIGNADAS POR NOTAMS

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraliviano en áreas designadas en un NOTAM, a menos que sea autorizada por el mismo.

Sección 103.17: REFERENCIA VISUAL CON LA SUPERFICIE

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraliviano si no tiene referencia visual con la superficie.

Sección 103.18: REQUISITOS DE VISIBILIDAD EN VUELO Y SEPARACIÓN ENTRE NUBES

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraliviano cuando la visibilidad en vuelo o distancia entre las nubes sea menor que la especificada en la siguiente tabla. Todas las operaciones en espacio aéreo clases A, B, C, D, o espacio aéreo de la clase E designado para un aeropuerto, deben recibir autorización previa de la Autoridad Aeronáutica, como se requiere en la sección 103.14 de esta regulación.

Espacio aéreo	Visibilidad de vuelo	Distancia desde nubes
Clase A	No aplicable	No aplica
Clase B	4.800 m (3 millas terrestres)	Separado de nubes
Clase C	4.800 m (3 millas terrestres)	150 m (500 pies) debajo 300 m (1.000 pies) sobre 600 m (2.000 pies) horizontal
Clase D	4.800 m (3 millas terrestres)	150 m (500 pies) debajo 300 m (1.000 pies) sobre 600 m (2.000 pies) horizontal
Clase E Por debajo de 3.000 m (10.000 pies) MSL	4.800 m (3 millas terrestres)	150 m (500 pies) debajo 300 m (1.000 pies) sobre 600 m (2.000 pies) horizontal
A 3.000 m (10.000 pies) o más MSL	8.000 m (5 millas terrestres)	300 m (1.000 pies) debajo 300 m (1.000 pies) sobre 160 m (0,1 milla terrestre) horizontal
Clase G		
360 m (1.200 pies) o menos sobre la superficie, sin importar altitud MSL	1.600 m (1 milla terrestre)	Separado de nubes
más de 360 m (1.200 pies) sobre la superficie pero menos de 3.000 m (10.000 pies) MSL	1.600 m (1 milla terrestre)	150 m (500 pies) debajo 300 m (1.000 pies) sobre 600 m (2.000 pies) horizontal
más de 360 m (1.200 pies) sobre la superficie a 3.000 m (10.000 pies) o más MSL	8.000 m (5 millas terrestres)	300 m (1.000 pies) debajo 300 m (1.000 pies) sobre 160 m (0,1 milla terrestre) horizontal

Sección 103.19: CAMPOS DE ATERRIZAJE PARA VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS

- Las asociaciones deportivas/recreativas sin fines de lucro de vehículos ultralivianos, o los propietarios u operadores de vehículos ultralivianos utilizados para actividades comerciales, deben tener a su disposición al menos un campo de aterrizaje propio, arrendado o bajo cualquier otro título permitido por la normativa legal vigente.
- El campo de aterrizaje debe tener una longitud mínima de pista de trescientos (300) metros y un ancho mínimo de pista de quince (15) metros.
- En la prolongación de cada cabecera, tendrá una zona de seguridad de veinticinco (25) metros a lo largo del eje longitudinal y, a cada lado de esta, una franja de seguridad de diez (10) metros. En todo caso, la longitud máxima de la pista, incluyendo las zonas de seguridad, no podrá ser menor de cuatrocientos (400) metros.
- Las prolongaciones de la pista deben estar libres de obstáculos que puedan interferir las aproximaciones y despegues.
- El campo de aterrizaje debe estar convenientemente señalado para su fácil y rápida identificación, y en cada cabecera llevará la marca *UL*, en caracteres visibles desde el aire. El campo de aterrizaje debe situarse a una distancia que no interfiera con las zonas de aproximación, despegue y circuito de tránsito de aeródromos o aeropuertos utilizados por aeronaves.
- La ubicación de los campos de aterrizaje para la operación de vehículos ultralivianos, debe ser previamente aprobada por la dependencia competente de la Autoridad Aeronáutica.
- Los campos de aterrizaje para vehículos ultralivianos deben reunir los requisitos sanitarios y ambientales exigibles por las respectivas autoridades competentes.
- El permiso para el funcionamiento del campo de aterrizaje propuesto lo otorgará la Autoridad Aeronáutica, previa comprobación de los requisitos anteriores y otros aplicables en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.
- En el caso de helipuertos, estos deben cumplir los requisitos técnicos que establezca la Autoridad Aeronáutica.

Sección 103.20: REGISTRO E INSCRIPCIÓN DE LAS ASOCIACIONES DEPORTIVAS/ RECREATIVAS Y DE VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS

Las asociaciones deportivas/recreativas sin fines de lucro de vehículos ultralivianos o los individuos que operen vehículos ultralivianos, deben cumplir las siguientes normas:

- Las asociaciones deportivas/recreativas sin fines de lucro de vehículos ultralivianos, pueden autorizar a sus asociados a desarrollar actividades de vuelo siempre que cuenten con la autorización de la Autoridad Aeronáutica.
- Las asociaciones deportivas/recreativas sin fines de lucro de vehículos ultralivianos o los individuos que operen vehículos ultralivianos, deben indicar y aportar lo siguiente para recibir su autorización:

- (1) Nombre de la asociación deportiva/recreativa
 - (2) Domicilio y zona de operación, instalaciones, facilidades y equipos.
 - (3) Certificación pública expedida por un notario público o el Registro Público, que indique el nombre e identificación del representante legal y de los miembros de la Junta Directiva (en caso de asociaciones y de personas jurídicas)
 - (4) Nombre e identificación del responsable de operaciones y del responsable de mantenimiento.
 - (5) Copia del documento de constitución y los estatutos, debidamente inscrito en el Registro Público.
 - (6) Registro de cada uno de los miembros y sus credenciales.
 - (7) Registros de Aeronaves Incluidas en la asociación.
- (c) Una vez recibida la solicitud de autorización de la asociación deportiva/recreativa o del individuo que opere vehículos ultralivianos, la Autoridad Aeronáutica debe comisionar a sus inspectores para realizar una visita técnica de las instalaciones del club o del lugar donde se operará, con el objeto de verificar el cumplimiento de los requisitos de la presente regulación. Esta visita se efectuará dentro de los treinta (30) días posteriores a la recepción de la solicitud.
- (d) El cumplimiento de estos requisitos no excluye otros trámites que deban formalizarse ante otras entidades públicas.

Sección 103.21: REGISTRO E INSCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS UTILIZADOS EN ACTIVIDADES COMERCIALES

Para utilizar vehículos ultralivianos en actividades comerciales, es necesario obtener un certificado de explotación (CE).

- (a) Para obtener un certificado (CE), el solicitante debe presentar la siguiente documentación:
- (1) Base principal de operaciones
 - (2) Organización de mantenimiento.
 - (3) Manual de operaciones y Manual General de Mantenimiento.
 - (4) Equipo y personal técnico con que cuenta para la prestación del servicio, así como la comprobación de su capacidad técnica y experiencia, mediante documentos que lo comprueben satisfactoriamente.
 - (5) Lista de los vehículos ultralivianos.
 - (6) Solicitud o certificación del cumplimiento de las normas ambientales (en el caso de utilizarlo en actividades agrícolas)
 - (7) Programa de Instrucción para todo el personal técnico de tierra y de vuelo.
 - (8) Lista de pilotos
 - (9) Seguros vigentes, bajo las coberturas previstas con respecto a la responsabilidad civil y al denominado seguro de silla.
 - (10) Evaluación técnica para determinar la conformidad de las instalaciones y los vehículos ultralivianos.
 - (11) Nombre, calidades y nacionalidad del solicitante. Si se trata de personas jurídicas, se debe acreditar la constitución legal y representante legal.
 - (12) Clase de servicio que desea explotar.
- (13) Aeródromos e instalaciones auxiliares que se pretende utilizar, con sus respectivos planos de ubicación y diseño

Sección 103.22: REGISTROS Y RESPONSABILIDADES DE LAS ASOCIACIONES DEPORTIVAS/RECREATIVAS DE VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS

- (a) La asociación deportiva/recreativa velará por la correcta operación de los vehículos ultralivianos inscritos en ella y por el uso correcto de los campos de aterrizaje que se empleen. Sin embargo, el único responsable ante la Autoridad Aeronáutica por la operación de un vehículo ultraliviano y potenciales daños es el propietario o el operador del vehículo, según corresponda.
- (b) La asociación deportiva/recreativa debe mantener una relación actualizada de los vehículos ultralivianos inscritos en ella. Esta relación y cualquier novedad que se produzca deben informarse oportunamente a la Autoridad Aeronáutica.
- (c) En la relación se detallará lo siguiente:
- (1) Nombre del propietario
 - (2) Marca y modelo del vehículo, y número de serie si fuere aplicable
 - (3) Marca y modelo del motor, y número de serie si fuere aplicable
 - (4) Distintivo de identificación asignado.
- (d) Cada asociación deportiva/recreativa debe tener una Oficina de Operaciones de Vuelo y designar a un encargado de Operaciones, quien deberá tener idoneidad y conocimientos para el desempeño de las funciones señaladas en esta regulación.
- (e) El encargado de Operaciones de Vuelo de la asociación deportiva/recreativa es el responsable de la instrucción que se imparta a los pilotos de estos equipos, con respecto a regulaciones aéreas, meteorología, procedimientos radiotelefónicos, aerodinámica, nociones de navegación y principios de vuelo de vehículos ultralivianos. Debe llevar una relación de la instrucción impartida a cada piloto y una relación de los instructores autorizados. Además, debe ser titular de una licencia que lo acredite como instructor de vuelo en vehículos ultralivianos de conformidad con lo establecido en la RAV 60.
- (f) Cada asociación deportiva/recreativa debe designar a un responsable de Mantenimiento, que posea experiencia en el mantenimiento de vehículos ultralivianos, así como conocimientos comprobados que le permitan realizar un eficiente desempeño de las funciones señaladas en esta regulación.
- (g) El encargado de Mantenimiento velará porque cada vehículo ultraliviano reciba todas y cada una de las operaciones de mantenimiento recomendadas por el fabricante, para lo cual llevará un registro paralelo al de cada propietario, y notificará a las autoridades de la asociación cualquier irregularidad que se presente en estos procedimientos. Sin embargo, el propietario de cada vehículo ultraliviano es el responsable final por el debido cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos de mantenimiento exigidos por el fabricante.
- (h) El encargado de Mantenimiento de la asociación deportiva/recreativa velará por el adecuado control de horas de vuelo que cada propietario de un vehículo ultraliviano debe llevar de su vehículo.

- (i) El encargado de Mantenimiento avalará y firmará las autorizaciones de aeronavegabilidad expedidas por la asociación deportiva/recreativa, de acuerdo con los requisitos de la sección RAV 103.26. Además, debe llevar una relación de las autorizaciones de aeronavegabilidad expedidas a cada vehículo ultraliviano.
- (j) Toda infracción a las disposiciones estipuladas en este cuerpo normativo se sancionará de conformidad con lo que al efecto dispone la Ley de aviación civil.

Sección 103.23: RESPONSABILIDAD CIVIL

El propietario de un vehículo ultraliviano responderá por daños en la superficie y en vuelo, de acuerdo con lo indicado en la Ley de aviación civil.

Sección 103.24: SEGUROS

- (a) Para atender la responsabilidad señalada en la sección 103.43, las asociaciones deportivas/recreativas deben mantener un seguro de flota o asegurarse de que todos sus asociados mantengan vigente una póliza de seguro, para cubrir las indemnizaciones a que den lugar los eventuales daños. Las pólizas deben formalizarse de conformidad con las coberturas previstas respecto de la responsabilidad civil y el denominado *seguro de silla*, cuando corresponda en orden a esta regulación.
- (b) Las asociaciones deportivas/recreativas y las empresas con vehículos ultralivianos utilizados en actividades comerciales, deben remitir a la Autoridad Aeronáutica comprobantes de las pólizas, que demuestren su vigencia. Estos comprobantes deben remitirse en un plazo de diez (10) días hábiles luego de la emisión o renovación de las pólizas.

Sección 103.25: AUTORIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

Ninguna asociación deportiva/recreativa de vehículos ultralivianos permitirá la operación de estos vehículos sin una autorización de aeronavegabilidad vigente (inspección anual), expedida anualmente por el encargado de Mantenimiento de la organización de mantenimiento de la asociación deportiva/recreativa y por un técnico en mantenimiento de aeronaves con licencia expedida según la Regulación de licencias. Para su expedición, cada propietario debe presentar una declaración en la que manifieste que, por su propia cuenta o con la asistencia del encargado de Mantenimiento de la asociación, cumple los siguientes requisitos:

- (a) El vehículo ultraliviano y sus sistemas (motor, instrumentos, etc.) deben estar en perfecto estado de funcionamiento y operación.
- (b) Deben haberse cumplido los servicios de mantenimiento periódicos y obligatorios determinados por el fabricante. Se puede aprobar un programa de mantenimiento preparado por la asociación, que siga las prácticas aeronáuticas estándares.
- (c) Deben haberse cumplido todas las disposiciones contenidas en los boletines técnicos obligatorios de estructura, motor, sistemas, etc., publicados por el fabricante.

- (d) La autorización de Aeronavegabilidad debe incluir lo siguiente:

- (1) Número de identificación asignado por la Autoridad Aeronáutica
- (2) Marca y modelo de la vehículo
- (3) Marca y modelo del motor
- (4) Número de plazas
- (5) Limitaciones de operación
- (6) Fecha, nombre y firma del responsable de mantenimiento
- (7) Detalle de la inspección realizada y de la condición encontrada

- (e) La Autoridad Aeronáutica brindará la orientación necesaria a los encargados de mantenimiento de las asociaciones deportivas/recreativas, con el fin de lograr la mayor uniformidad posible en la expedición de estas autorizaciones.

Sección 103.26: SANCIONES

El incumplimiento de las disposiciones de esta regulación, incluso en cuanto a las características del vehículo ultraliviano establecidas en la sección 103.1 de esta regulación, constituye una base para aplicar suspensiones, multas y otras sanciones conforme a lo dispuesto en la Ley de aviación civil.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: Toda asociación deportiva/recreativa existente a la fecha de hoy, así como personas físicas o jurídicas que desarrollen actividad de ultralivianos a la fecha, deben ajustarse a los lineamientos y requerimientos técnicos de orden, tanto formal como técnico, que señala esta regulación. Con ese fin, contarán con un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta regulación.

SEGUNDA: Todo piloto de ultraliviano que en la actualidad opere este tipo de vehículos por su cuenta o por cuenta de terceros, debe ajustarse a las normas y disposiciones que define esta regulación, tanto de orden formal como técnico. Para ese propósito, contará con un plazo de tres meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta regulación.

TERCERA: Sin perjuicio de los plazos establecidos en los párrafos (a) y (b) de esta sección, para lo que corresponda en cuanto a las actividades desarrolladas en tanto por toda persona física o jurídica, se debe cumplir en todo momento lo establecido en la sección 103.23 y la sección 103.24 respecto a seguros.

DISPOSICIÓN FINAL

PRIMERA: La presente Providencia entrará en vigencia en la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese
Por el Ejecutivo Nacional,

Cnel. (Av.) Giuseppe Angelo Yoffreda
Presidente

Instituto Nacional de Aviación Civil
Decreto N° 2.390 del 02 de Mayo de 2003
Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela
N° 37.681 del 02 de Mayo de 2003

