

## N° 31884-MOPT

## EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 140, incisos 3) y 18) de la Constitución Política; la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N° 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas, Ley general de aviación civil N° 5150 del 14 de mayo de 1973, y la Ley General de la Administración Pública N° 6227 del 2 de mayo de 1978.

## Considerando:

1°—Que el artículo 2° de la Ley N° 5150 establece que el Consejo Técnico de Aviación Civil, en nombre del Estado ejerce la superior y general regulación de la aviación civil, asimismo el numeral 10 de dicho cuerpo legal indica que compete al Consejo Técnico de Aviación Civil proponer al Poder Ejecutivo la promulgación mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

2°—Que históricamente la Administración Aeronáutica ha carecido del establecimiento formal de procedimientos técnicos y específicos que regulen y dicten los pasos a seguir por la Dirección General de Aviación Civil, respecto de la operación de vehículos ultraligeros, que por su naturaleza guardan siempre desde el punto de vista técnico, operacional y de aeronavegabilidad, diferencias importantes con relación a los procedimientos existentes aplicables a otro tipo de vehículos aéreos, por lo que tales normativas existentes no satisfacen las necesidades de regulación que exige esta materia en particular.

3°—Que como consecuencia de lo apuntado en el numeral anterior, en los últimos tiempos las operaciones de este tipo de vehículos - que han ido multiplicándose sin control sobre el territorio nacional y su espacio aéreo ha sufrido de deficiencias importantes en la realización de las tareas de control y fiscalización, asignadas por ley a la Dirección General de Aviación Civil, por lo que se hace imperativo la formulación de una regulación especial al respecto.

4°—Esta Autoridad Aeronáutica es del criterio de que la regulación de la materia referida debe ser incorporada formalmente en nuestro derecho positivo y que para dichos efectos tal acto debe ser emitido por el Poder Ejecutivo para su validez, eficacia y aplicación general, debiendo para tal fin publicarse en el Diario Oficial La Gaceta.

5°—Por lo anterior, toda vez que este asunto reviste de interés público, resulta necesaria la elaboración de un documento que contenga las disposiciones normativas que definan requisitos técnico - legales, obligaciones de los operadores y alcances de las autorizaciones que sean expedidas, para la operación de ultraligeros sobre el territorio nacional y su espacio aéreo, con el propósito de garantizar el cumplimiento de las obligaciones y fines a los que esta sometida la gestión administrativa de esta Autoridad Aeronáutica por ley, con ocasión del desarrollo de estas actividades, que crecen cada día. Por tanto,

## DECRETAN:

**Reglamento de Vehículos Ultraligeros RAC 103**

Artículo 1°—Emitase el documento Reglamento de Vehículos Ultraligeros, denominado RAC 103, cuyo texto es el siguiente:

**"SUBPARTE A: GENERAL**

Las presentes regulaciones son aplicables a las operaciones de vehículos aéreos ultraligeros (UL o ultraligeros), tal como están definidos en la sección 103.1 de este reglamento, siempre y cuando no estén certificados de tipo o en ninguna otra categoría o no posean certificado tipo; y, en lo pertinente, a otros equipos de vuelo tripulados que ejecuten actividades aéreas deportivas/recreativas o comerciales.

## Abreviaturas:

AIP: Publicación de Información Aeronáutica

ATC: Control de Tránsito Aéreo

ATS: Servicio de Tránsito Aéreo

CO: Certificado Operativo

COA: Certificado de Operador Aéreo

DGAC: Dirección General de Aviación Civil

MSN: Sobre el Nivel Medio del Mar

NOTAM: Notificación y avisos al Piloto

RAC: Reglamento Aeronáutico Costarricense

RAC-LPTA: Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico

UL: Vehículo Ultraligero

ULM: Vehículo Ultraligero Motorizado

VHF: Muy Alta frecuencia

VMC: Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual

### Sección 103.1: APLICABILIDAD

Para los propósitos del presente reglamento, entiéndase por vehículo ultraligero (UL) todo aquel vehículo experimental o no experimental que se pretenda usar en actividades aéreas deportivas/recreativas o comerciales, motorizado (ULM) o no (UL) y que no exceda los 750 kg de peso máximo.

Características adicionales de los vehículos ultraligeros según su clasificación:

a) Primarios (parapente, paramotor, alas delta, trikes, etc.)

1) No motorizado

i. Peso vacío máximo igual o inferior a 70 kg (155 lb), o lo establecido por el diseñador

2) Motorizado

i. 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), o el peso vacío establecido por el diseñador.

ii. Capacidad máxima de combustible de 20 L (5 gal) o lo establecido por el diseñador.

iii. Máxima velocidad calibrada en vuelo nivelado con potencia plena de 102 km (55 Kts) o lo establecido por el diseñador.

iv. Velocidad máxima calibrada de pérdida (stall) sin motor de 46 km/h (25 Kts) o lo establecido por el diseñador.

**Ala delta:** estructura metálica forrada en tela, con las características de un perfil alar, que permite el vuelo de planeo en pendientes o corrientes ascendentes de aire.

**Parapente:** conjunto de velamen (ala blanda), cuerdas y arnés, usado para el vuelo de pendientes o en corrientes ascendentes de aire; si es motorizado, adopta el nombre de paramotor.

**Trike:** 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 UL y aviones ULM)

- 1) Peso no mayor de 230 kg de peso vacío, excluyendo flotadores y dispositivos de seguridad adicional (paracaídas, por ejemplo), o lo establecido por el diseñador
  - 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, o lo establecido por el diseñador
  - 3) Velocidad máxima de 155 km/h (87 nudos) a vuelo nivelado a toda potencia, o lo establecido por el diseñador.
  - 4) Velocidad de pérdida sin potencia no mayor de 79 km/h (44 nudos) de velocidad aérea calibrada, o lo establecido por el diseñador
  - 5) En el caso de un ULM biplaza de instrucción, peso máximo de despegue de 380 kg, o lo establecido por el diseñador
- c) Avanzados (microaviones, girocópteros, etc.)

- 1) Peso vacío máximo igual o inferior a 300 kg, excluyendo flotadores y dispositivos de seguridad adicional (paracaídas, por ejemplo), o lo establecido por el diseñador
- 2) Carga alar máxima de 38 kg/ma, o lo establecido por el diseñador
- 3) Capacidad máxima de combustible de 45 L (10 gal), o lo establecido por el diseñador
- 4) Un peso máximo de despegue de 495 kg, o lo establecido por el diseñador
- 5) Velocidad máxima de 188 km/h (105 nudos) a vuelo nivelado a toda potencia, o lo establecido por el diseñador
- 6) Velocidad de pérdida sin potencia no mayor de 95 km/h (53 nudos) de velocidad aérea calibrada, o lo establecido por el diseñador

### Sección 103.3: ACCIDENTES E INCIDENTES

- a) La investigación de un accidente/incidente con vehículos ultraligeros proporciona conocimientos para evitar que vuelvan a ocurrir hechos similares. Por lo tanto, es necesario que todos los accidentes e incidentes sean informados a la DGAC. Con todos los datos reunidos en un solo informe, se podrán establecer estadísticas, verificar tendencias y analizar los hechos, de forma que se aprenda de los errores cometidos.
- b) La comunicación del accidente/incidente debe entregarse a la DGAC en un lapso de setenta y dos (72) horas, como máximo, después del evento.
- c) La notificación y reporte del accidente/incidente se debe efectuar según lo establecido en el RAC 13, Reglamento para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.
- d) Para la investigación de accidentes e incidentes con vehículos ultraligeros, debe procederse de la siguiente manera:
  - 1) Todos los accidentes en la operación de ultraligeros serán investigados por la DGAC.
  - 2) Los incidentes serán investigados por la asociación deportiva/ recreativa a la que pertenezca como asociado el operador. Todo el proceso de investigación y las conclusiones deben notificarse a la DGAC.
  - 3) Los incidentes ocurridos a los operadores no asociados a ninguna asociación deportiva/recreativa, serán investigados por la DGAC.
  - 4) Los incidentes ocurridos en operaciones comerciales serán investigados por la DGAC.

### Sección 103.5: REQUISITOS DE INSPECCIÓN

- a) Cuando la DGAC o sus designados lo soliciten, cualquier persona que opere un vehículo ultraligero bajo esta regulación debe permitir la inspección del vehículo para determinar la aplicabilidad de la sección 103.1.

b) Cuando sea solicitado por la DGAC, el piloto u operador de un vehículo ultraligero tiene que proporcionar evidencia satisfactoria de que el vehículo está sujeto únicamente a lo establecido en la sección 103.1.

#### **Sección 103.7: EXCEPCIONES**

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

#### **Sección 103.9: CERTIFICACIÓN**

a) Los vehículos ultraligeros 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 ultraligero a menos que posea un certificado de idoneidad, de acuerdo con las secciones 103.49 y 103.51 de este reglamento, y cumpla lo establecido en la sección 103.39.

#### **Sección 103.11: REGISTRO**

a) Para poder desarrollar actividades de vuelo con un vehículo ultraligero, este debe estar debidamente inscrito en una asociación deportiva/recreativa sin fines de lucro, o tener autorización de la DGAC, como se describe en las secciones RAC 103.39 y 103.41.

b) Todo operador de vehículos ultraligeros debe formalizar el trámite de reporte ante el Registro Aeronáutico de la DGAC, a efecto de que se le asigne un distintivo o número de identificación consecutivo, que debe colocar en un lugar visible dentro de la aeronave, como se detalla en el punto h) de esta sección.

c) El distintivo de identificación del vehículo ultraligero se asignará empleando las letras "UL-TI-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 Aeronáutico, en los términos señalados en el punto a) de esta sección.

d) El distintivo o número de identificación de cada vehículo ultraligero se cancelará en los siguientes casos:

1. Cuando se requiera ponerlo definitivamente fuera de servicio

2. Por destrucción o desaparición debidamente comprobada Una vez cancelado un distintivo de identificación de vehículo ultraligero, no podrá volver a utilizarse ni asignarse a ningún otro.

e) Es responsabilidad del propietario del vehículo ultraligero informar oportunamente a la DGAC sobre la ocurrencia de alguna de las causales anteriores de cancelación del distintivo de identificación.

f) Las asociaciones deportivas/recreativas sin fines de lucro, deben mantener una relación actualizada de los vehículos ultraligeros que, para los fines de esta sección, han reportado a la DGAC. Además, deben reportar directamente a la Oficina de Registro Aeronáutico de la DGAC toda novedad que se produzca y que afecte los archivos de los vehículos ultraligeros.

g) La Oficina de Registro Aeronáutico de la DGAC debe mantener una relación actualizada de lo reportado sobre los vehículos ultraligeros inscritos y no inscritos en las diferentes asociaciones deportivas/ recreativas, y les prestará el asesoramiento necesario en esta materia, con el fin de lograr criterios uniformes en la correcta asignación de números de identificación a los vehículos ultraligeros.

h) Ubicación. El distintivo se ubicará de acuerdo con las siguientes indicaciones:

1. Vehículos ultraligeros de ala fija: Llevarán las marcas en las alas y fuselaje o en la superficie vertical de la cola.

2. Alas. Se colocará una marca en la superficie superior del ala derecha y otra en la parte inferior del ala izquierda, y también puede extenderse a través de la totalidad de ambas superficies, procurando conservar igual distancia de los bordes de ataque y de fuga de ambas alas.

3. Fuselaje. Las marcas irán a ambos lados del fuselaje, o estructura equivalente, entre las alas y el empenaje. Cuando se coloquen en la superficie vertical de la cola, irán en ambos lados. Si hay más de un plano vertical de la cola, deben aparecer en la cara de afuera de los planos exteriores.

4. Vehículos ultraligeros de ala rotativa. Las marcas deben instalarse a cada lado de la cabina, fuselaje, o estructura equivalente, o cola.

5. Vehículos ultraligeros sin fuselaje. Debe colocarse una marca en la superficie superior del ala derecha y otra en la superficie inferior del ala izquierda. Las marcas pueden también extenderse a través de la totalidad de ambas superficies, procurando conservar igual distancia de los bordes de ataque y de fuga de ambas alas.

6. Casos especiales. En los vehículos ultraligeros que tengan configuración especial, sin ala y fuselaje, las marcas se colocarán de manera que el vehículo sea fácilmente identificable. Su ubicación la asignará el Departamento de Aeronavegabilidad.

i) Dimensiones de las marcas de identificación. Las marcas se efectuarán en las alas o fuselaje, y sus dimensiones y ubicación deben ajustarse a lo establecido en el RAC 45 Reglamento sobre matrículas e identificación de aeronaves.

### **Sección 103.13: EQUIPO ADICIONAL**

En caso de que el propietario del vehículo ultraligero 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 ultraligero, y con su instalación no se podrá exceder el peso máximo de operación.

### **SUBPARTE B: REGLAS DE OPERACIÓN**

#### **Sección 103.15: UTILIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE USO**

a) Los vehículos ultraligeros a los que alude esta regulación se podrán utilizar en actividades deportivas/recreativas, o emplear en actividades comerciales, ya sea actividades turísticas renumeradas, trabajo aéreo especial, o alguna otra actividad aprobada por la DGAC. Para efectuar estas actividades comerciales, se debe cumplir lo establecido en el párrafo 103.15 b).

b) En cuanto al uso comercial de los vehículos ultraligeros motorizados (ULM), si estos se van a utilizar para fines comerciales por remuneración, debe solicitarse a la DGAC un certificado operativo (CO). Se debe contar con un distintivo o número de identificación y con un certificado de aeronavegabilidad especial restringido para vehículos ultraligeros, así como cumplir todos los requerimientos prescritos por la DGAC para el uso que se le pretenda dar. Para su operación, el piloto debe tener un certificado de idoneidad como piloto comercial de ultraligero.

c) En caso de que se quiera usar un vehículo ultraligero para tareas de fumigación, se deben cumplir los requisitos de los RAC de fumigación agrícola, y contar con el respectivo distintivo o número de identificación, certificado de aeronavegabilidad especial restringido para ultraligeros, donde conste la autorización para utilizarlo en fumigación. Además, se deben cumplir todos los requerimientos que indique la DGAC. Para su operación, el piloto debe poseer un certificado de idoneidad como piloto comercial de vehículo ultraligero con habilitación en fumigación.

d) La configuración del vehículo ultraligero no podrá modificarse sin la autorización previa y por escrito del fabricante o la DGAC.

#### **Sección 103.17: REQUISITOS DE OPERACIÓN**

Los vehículos ultraligeros 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 RAC 103.15.

b) Deben utilizarse en operación tripulada en el aire.

c) Deben estar autorizados por la DGAC, en pleno cumplimiento de los requisitos de esta regulación.

d) El vehículo ultraligero en actividad privada no requiere para su operación de un certificado de aeronavegabilidad especial expedido por la DGAC. Sin embargo, la asociación deportiva/recreativa a la que pertenece, o su propietario autorizado, debe certificar anualmente, ante la DGAC, la condición técnica del vehículo ultraligero, por medio de un técnico en mantenimiento de aeronaves con licencia expedida según el RAC-LPTA.

e) Los vehículos ultraligeros utilizados en actividades comerciales requieren un certificado de aeronavegabilidad especial restringido para ultraligeros.

f) Los vehículos ultraligeros utilizados en actividades comerciales requieren tener un control de horas de vuelo del vehículo, motor y las hélices. Quedan a salvo los requerimientos que las asociaciones exijan en orden al inciso d) anterior.

g) La DGAC efectuará en cualquier momento inspecciones a las asociaciones deportivas/recreativas o directamente a los vehículos ultraligeros, con el fin de velar por el cumplimiento de las normas del presente reglamento.

h) Comunicaciones

1. Para instalar o utilizar un equipo VHF, el propietario de un vehículo ultraligero motorizado (ULM) debe solicitar la aprobación respectiva, pero para ello debe tener un certificado de idoneidad vigente en cualquiera de sus categorías. Tanto los asociados como los no asociados a una asociación deportiva/ recreativa, deben demostrar ante la DGAC que poseen competencia y amplio conocimiento en radiocomunicación aeronáutica.
2. Para solicitar ingreso en un espacio aéreo controlado, los vehículos ultraligeros motorizados (ULM) deben contar con un adecuado equipo de radiocomunicaciones.
3. Cuando el vehículo ultraligero sea autorizado para ingresar en un espacio aéreo controlado, el piloto debe mantener 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 103.19: OPERACIONES PELIGROSAS**

- a) Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero 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 ultraligero si esa acción crea u ocasiona un peligro a otras personas o propiedades, salvo en condiciones de operación de emergencia.

#### **Sección 103.21: OPERACIONES DURANTE EL DÍA**

- a) Los vehículos ultraligeros 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 ultraligeros deben poseer las tablas oficiales de salida y puesta del sol para el territorio nacional, o la suscripción al AIP de Costa Rica.
- b) Los vehículos ultraligeros 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 103.23: OPERACIÓN CERCA DE OTRAS AERONAVES Y VEHÍCULOS ULTRALIGEROS; REGLAS DE DERECHO DE PASO**

- a) Cada persona que opere un vehículo ultraligero debe mantener vigilancia para ver y evitar otras aeronaves.
- b) Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero de una manera que represente un peligro de colisión con cualquier otro vehículo o aeronave.
- c) Los vehículos ultraligeros con motor deben ceder el derecho de paso a vehículos ultraligeros sin motor.
- d) Cuando dos vehículos ultraligeros converjan en un mismo nivel, el que tenga al otro a la derecha cederá el paso.
- e) Cuando dos vehículos ultraligeros se encuentren en aproximación para aterrizar, tiene derecho de paso el que se encuentre más bajo.
- f) Cuando dos vehículos ultraligeros se encuentren de frente, ambos deben virar hacia la derecha manteniendo una distancia amplia para evitar una colisión.
- g) Cuando un vehículo ultraligero 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 ultraligero debe reportarla antes de proceder.

#### **Sección 103. 25: OPERACIONES EN ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS**

- a) No pueden operarse vehículos ultraligeros dentro de los límites de espacio aéreo controlado o en las cercanías de un aeródromo, excepto si el vehículo tiene un equipo de comunicaciones y cuenta con autorización previa de la autoridad ATS. En este caso, el piloto del vehículo ultraligero 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) Todo piloto de vehículo ultraligero 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 ultraligeros 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 103.27: USO DE AEROPUERTOS UTILIZADOS POR AERONAVES**

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero 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 ATS. No puede establecerse permanentemente en ningún aeródromo, aeropuerto público o aeropuerto privado para uso público, utilizados por aeronaves.

#### **Sección 103.29: OPERACIONES EN ÁREAS RESTRINGIDAS O PROHIBIDAS**

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero en un área restringida o prohibida, a menos que tenga permiso previo por parte de la autoridad que controla ese espacio aéreo.

#### **Sección 103.31: RESTRICCIONES DE VUELO EN LAS PROXIMIDADES DE CIERTAS ÁREAS DESIGNADAS POR NOTAMS**

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero en áreas designadas en un NOTAM bajo RAC 02.141 o RAC 02.143, a menos que sea autorizada por el Estado.

#### **Sección 103.33: REFERENCIA VISUAL CON LA SUPERFICIE**

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero si no tiene referencia visual a la superficie.

#### **Sección 103.35: REQUISITOS DE VISIBILIDAD EN VUELO Y SEPARACIÓN ENTRE NUBES**

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero 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 DGAC, como se requiere en la sección 103.27 de esta parte.

*NOTA: Ver Cuadro de espacio aéreo en La Gaceta impresa N° 142 del 21 de julio de 2004, página 5.*

#### **Sección 103.37: CAMPOS DE ATERRIZAJE PARA VEHÍCULOS ULTRALIGEROS**

- a) Las asociaciones deportivas/recreativas sin fines de lucro de vehículos ultraligeros, o los propietarios u operadores de vehículos ultraligeros utilizados para actividades comerciales, y los propietarios de vehículos ultraligeros empleados para actividades no comerciales particulares no asociados a las asociaciones deportivas/ recreativas, deben tener a su disposición al menos un campo de aterrizaje propio, arrendado o bajo cualquier otro título permitido por la ley.
- b) 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.
- c) 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 exceder de cuatrocientos (400) metros.
- d) Las prolongaciones de la pista deben estar libres de obstáculos que puedan interferir las aproximaciones y despegues.
- e) El campo de aterrizaje debe estar convenientemente señalizado 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.
- f) La ubicación de los campos de aterrizaje para la operación de vehículos ultraligeros, debe ser previamente aprobada por la dependencia competente de la DGAC.
- g) Los campos de aterrizaje para vehículos ultraligeros deben reunir los requisitos sanitarios y ambientales exigibles por las respectivas autoridades competentes, en lo pertinente.
- h) El permiso para el funcionamiento del campo de aterrizaje propuesto lo otorgará la DGAC, previa comprobación de los requisitos anteriores.
- i) En el caso de helipuertos, estos deben cumplir los requisitos técnicos que establezca la DGAC.

**Sección 103.39: REGISTRO E INSCRIPCIÓN DE LAS ASOCIACIONES DEPORTIVAS/RECREATIVAS Y DE VEHÍCULOS ULTRALIGEROS**

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

a) Las asociaciones deportivas/recreativas sin fines de lucro de vehículos ultraligeros, pueden autorizar a sus asociados a desarrollar actividades de vuelo siempre que cuenten con la autorización de la DGAC.

b) Las asociaciones deportivas/recreativas sin fines de lucro de vehículos ultraligeros o los individuos que operen vehículos ultraligeros, 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 equipo

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

c) Una vez recibida la solicitud de autorización de la asociación deportiva/recreativa o del individuo que opere vehículos ultraligeros, la DGAC debe comisionar a uno o dos 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 del presente reglamento. 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 103.41: REGISTRO E INSCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS ULTRALIGEROS UTILIZADOS EN ACTIVIDADES COMERCIALES**

Para utilizar vehículos ultraligeros en actividades comerciales, es necesario obtener un certificado operativo (CO), de acuerdo con lo establecido por el RAC 119 Reglamento de Certificados de Operador Aéreo (COA), Certificados Operativos y Autorizaciones de Operación, según corresponda, y un certificado de explotación.

a) Para obtener un certificado operativo (CO), el solicitante debe presentar la siguiente documentación, la cual será evaluada y autorizada por las unidades de Aeronavegabilidad y Operaciones Aeronáuticas:

1- Base principal de operaciones

2- Organización técnica

3- Manual de control de mantenimiento y de operaciones

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 comprobatorios satisfactorios

5- Lista de los vehículos ultraligeros

6- Solicitud o certificación del cumplimiento de las normas ambientales (en el caso de utilizarlo en actividades de fumigación agrícola)

7- Programa de instrucción para todo el personal técnico de tierra y de vuelo

8- Habilitación y especificaciones de operación

9- Lista de pilotos

10- Seguros vigentes, bajo las coberturas previstas por el Instituto Nacional de Seguros con respecto a la responsabilidad civil y al denominado seguro de silla

11-Evaluación técnica para determinar la conformidad de las instalaciones y los vehículos ultraligeros

b) Para obtener un certificado de explotación, el solicitante debe presentar la siguiente documentación, la cual será evaluada y autorizada por la DGAC:

1- Nombre, calidades y nacionalidad del solicitante. Si se trata de personas jurídicas, se debe acreditar la constitución legal de la sociedad y la personería del gestor.

2- Clase de servicio que desea explotar.

3- Aeródromos e instalaciones auxiliares que se pretende utilizar, con sus respectivos planos de ubicación y diseño.

#### **Sección 103.43: REGISTROS Y RESPONSABILIDADES DE LAS ASOCIACIONES DEPORTIVAS/RECREATIVAS DE VEHÍCULOS ULTRALIGEROS**

a) La asociación deportiva/recreativa velará por la correcta operación de los vehículos ultraligeros inscritos en ella y por el uso correcto de los campos de aterrizaje que se empleen. Sin embargo, el único responsable ante la DGAC por la operación de un vehículo ultraligero 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 ultraligeros inscritos en ella. Esta relación y cualquier novedad que se produzca deben informarse oportunamente a la DGAC.

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 este reglamento.

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 ultraligeros. Debe llevar una relación de la instrucción impartida a cada piloto y una relación de los instructores autorizados. Además, debe poseer un certificado de idoneidad de ultraligeros, con la habilitación de instructor, según lo establecido en el RAC 103.49 y el RAC 103.51.

f) Cada asociación deportiva/recreativa debe designar a un responsable de Mantenimiento, que posea experiencia en el mantenimiento de vehículos ultraligeros, así como conocimientos comprobados que le permitan realizar un eficiente desempeño de las funciones señaladas en este reglamento.

g) El encargado de mantenimiento velará porque cada vehículo ultraligero reciba todas y cada una de las operaciones de mantenimiento recomendadas por el diseñador, 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. Si embargo, el propietario de cada vehículo ultraligero es el responsable final por el debido cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos de mantenimiento exigidos por el diseñador.

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 ultraligero 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 del RAC 103.53. Además, debe llevar una relación de las autorizaciones de aeronavegabilidad expedidas a cada vehículo ultraligero.

j) Toda infracción a las disposiciones estipuladas en este cuerpo normativo se sancionará de conformidad con lo que al efecto dispone la Ley general de aviación civil, N° 5150, en su título sexto, capítulo II.

#### **Sección 103.45: RESPONSABILIDAD CIVIL**

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

#### **Sección 103.47: SEGUROS**

a) Para atender la responsabilidad señalada en la sección 103.45, 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. En el caso de no asociados, el propietario debe mantener vigente la respectiva póliza de seguros. En ambos casos, las pólizas deben formalizarse de conformidad con las coberturas previstas por el Instituto Nacional de Seguros respecto de la responsabilidad civil y el denominado seguro de silla, cuando corresponda en orden a esta normativa.

b) Las asociaciones deportivas/recreativas, los propietarios no asociados y las empresas con vehículos ultraligeros utilizados en actividades comerciales, deben remitir a la DGAC 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 103.49: CERTIFICADO DE IDONEIDAD PARA TRIPULANTES DE VEHÍCULOS ULTRALIGEROS PARA FINES RECREATIVOS/DEPORTIVOS**

Para tripular como piloto un vehículo ultraligero para fines privados, se requiere de un certificado de idoneidad expedido por la Dirección General de Aviación Civil. Para su expedición, se debe verificar que el piloto haya cumplido satisfactoriamente los siguientes requisitos:

a) Tener una edad mínima de 18 años.

b) Poseer un certificado médico equivalente a la Clase 2 del RACLPTA, extendido por alguno de los médicos designados de la DGAC, y renovarlo cada dos años.

c) Presentar ante la DGAC una constancia, firmada por el instructor de una asociación deportiva, acerca del entrenamiento teórico sobre regulaciones aéreas, incluyendo las presentes normas sobre vehículos ultraligeros y el reglamento del aire RAC 02; procedimientos radiotelefónicos, principios de aerodinámica, de meteorología, de vuelo de vehículos ultraligeros y nociones de navegación. Esta instrucción debe sumar un total de diez (10) horas. El curso de instrucción debe contar con la aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

d) Presentar ante la DGAC una constancia del entrenamiento de vuelo con una duración mínima de veinte (20) horas, de las cuales al menos quince (15) horas deben volarse en un vehículo ultraligero de doble silla y doble mando, y cinco horas deben corresponder a vuelo solo supervisado por un instructor de ultraligeros. El entrenamiento de vuelo debe tener la aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

e) Aprobar los exámenes teórico-prácticos que disponga la DGAC

f) Cancelar US\$10,00, o el equivalente en colones, para la emisión del certificado de idoneidad

g) Portar su certificado de idoneidad y su certificado médico cada vez que opere un vehículo ultraligero

h) Mantener vigente el certificado de idoneidad, para lo cual el titular debe cumplir los requisitos de experiencia reciente y demostrar que ha efectuado tres despegues y tres aterrizajes durante los últimos noventa días

i) Tener especificado, en su certificado de idoneidad, el tipo de vehículo ultraligero autorizado para volar

#### **Sección 103.51: CERTIFICADO DE IDONEIDAD PARA TRIPULANTES DE VEHÍCULOS ULTRALIGEROS PARA FINES COMERCIALES**

Con el fin de tripular como piloto un vehículo ultraligero para fines comerciales, se requiere un certificado de idoneidad expedido por la Dirección General de Aviación Civil. Para expedirlo, se debe verificar que el piloto haya cumplido satisfactoriamente los siguientes requisitos:

a) Haber cumplido 18 años de edad

b) Poseer un certificado de idoneidad para fines privados/recreativos en vehículos ultraligeros, o una licencia de piloto comercial o superior en aviones o helicópteros, y haber acumulado por lo menos cincuenta (50) horas de vuelo en vehículos ultraligeros

- c) Tener un certificado médico equivalente a la Clase 1 del RACLPTA, extendido por alguno de los médicos designados de la DGAC, y renovarlo cada año
- d) Presentar una constancia de un instructor de ultraligeros de la Asociación Deportiva, en la cual se certifique la experiencia e idoneidad del aspirante para operar vehículos ultraligeros con fines comerciales
- e) Aprobar los exámenes teórico-prácticos que disponga la DGAC
- f) Cancelar US\$20,00, o el equivalente en colones, para la emisión del certificado de idoneidad
- g) Portar su certificado de idoneidad y su certificado médico cada vez que opere un vehículo ultraligero
- h) Mantener vigente el certificado de idoneidad, para lo cual el titular debe cumplir los requisitos de experiencia reciente y demostrar que ha efectuado tres despegues y tres aterrizajes durante los últimos noventa días
- i) Tener especificado, en su certificado de idoneidad, el tipo de vehículo ultraligero autorizado para volar Habilitación en fumigación:
  - a) Poseer un certificado de idoneidad de vehículos ultraligeros para vuelos comerciales
  - b) Haber acumulado un total de setenta y cinco (75) horas de vuelo en vehículos ultraligeros, de las cuales al menos diez (10) horas deben ser de instrucción bajo supervisión propiamente en labores de fumigación en vehículos ultraligeros. La Dirección General de Aviación Civil podrá reducir la cantidad de horas requeridas si el interesado es poseedor de una licencia de piloto fumigador de avión o de helicóptero.
  - c) Presentar una constancia de aprobación del curso teóricopráctico de fumigación, firmada por el instructor de una asociación deportiva
  - d) Cancelar US\$10,00 o el equivalente en colones

#### Habilitación de instructor:

- a) Poseer un certificado de idoneidad de vehículos ultraligeros para vuelos comerciales
- b) Haber acumulado un total de setenta y cinco (75) horas de vuelo en vehículos ultraligeros
- c) Presentar una constancia de aprobación del curso teóricopráctico de instructor, firmada por el instructor de una asociación deportiva
- d) Cancelar US\$10,00 o el equivalente en colones

#### **Sección 103. 53: AUTORIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD**

Ninguna asociación deportiva/recreativa de vehículos ultraligeros permitirá la operación de estos vehículos sin una autorización de aeronavegabilidad vigente (inspección anual), expedida anualmente por el encargado de Mantenimiento de la asociación deportiva/recreativa o por un técnico en mantenimiento de aeronaves con licencia expedida según el RAC-LPTA. 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 ultraligero 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 DGAC

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 DGAC 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 103.55: SANCIONES**

El incumplimiento de las disposiciones de este reglamento, incluso en cuanto a las características del vehículo ultraligero establecidas en la sección 103.1 de este reglamento, puede servir de base para aplicar suspensiones, multas y otras sanciones conforme a lo dispuesto en la Ley general de aviación civil.

#### **Sección 103.57: TRANSITORIOS**

Transitorio I.—Toda asociación deportiva/recreativa existente a la fecha de hoy, así como personas físicas o jurídicas que desarrollen actividad de ultraligeros 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, una vez publicada debidamente en el Diario Oficial La Gaceta, como decreto ejecutivo.

Transitorio II.—Todo piloto de ultraligero 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 este reglamento, 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, una vez publicada debidamente en el Diario Oficial La Gaceta, como decreto ejecutivo.

Transitorio III.—Sin perjuicio de los plazos establecidos en los transitorios I y II 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 el RAC 103.45 y el RAC 103.47 respecto a seguros".

#### [Ficha artículo](#)

Artículo 2º-Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.

San José, a los veinte días del mes de enero del dos mil cuatro.

#### [Ficha artículo](#)

Fecha de generación: 08/02/2021 01:58:12 p.m.