

ARTÍCULO SEGUNDO: Aprobar el Anexo 2 que modifica, añade y deroga los siguientes artículos del Libro XII del RACP, los cuales quedarán así

ANEXO 2 A LA RESOLUCIÓN No.017 DEL 15 DE MAYO DE 2008

ÍNDICE
LIBRO XII¹
VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS
TÍTULO I
REGLAS DE OPERACIÓN GENERAL

Artículos	CAPITULO I – DISPOSICIONES GENERALES	Páginas
Artículo 1	Sección Primera – Aplicabilidad.....	3
Artículo 2 – 6	Sección Segunda – Clasificación.....	3 - 4
Artículo 7	Sección Tercera - Requisitos de Inspección.....	4
Artículo 8	Sección Cuarta - Autorizaciones.....	4
Artículo 9 - 11	Sección Quinta - Certificación y Registro.....	4 - 5
CAPÍTULO II – REQUISITOS DE OPERACIÓN		
Artículo 12 - 16	Sección Primera – Requisitos de operación e inscripción.....	5 - 6
Artículo 17	Sección Segunda – Prohibiciones.....	6
CAPÍTULO III – PRODUCCIÓN BAJO CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE MODELO		
Artículo 18 - 19	Sección Primera – Aplicabilidad.....	7
CAPÍTULO IV – CERTIFICADO DE FABRICACIÓN		
Artículo 20	Sección Primera – Aplicabilidad.....	7
Artículo 21 - 23	Sección Segunda – Elegibilidad.....	7
CAPÍTULO V – RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR		
Artículo 24	Sección Primera - Obligaciones del propietario y/o el operador	8 - 9

Artículo 25	Sección Segunda - Aeronavegabilidad.....	9
CAPITULO VI – NORMAS OPERATIVAS		
Artículo 26	Sección Primera - Generalidades.....	9 - 10
Artículo 27 - 29	Sección Segunda - Espacio Aéreo autorizado para la operación de AL.....	10
Artículo 30	Sección Tercera - Condiciones para la operación de AL.....	10 - 11
Artículo 31	Sección Cuarta - Operaciones peligrosa.....	11
Artículo 32	Sección Quinta - Prevención de colisiones.....	11
Artículo 33	Sección Sexta - Operaciones sobre áreas congestionadas.....	11
Artículo 34	Sección Séptima - Operaciones en zonas prohibidas o restringidas.	11 - 12
Artículo 35	Sección Octava - Accidentes o incidentes.....	12
CAPITULO VII – DISPOSICIONES TRANSITORIAS		
Artículo 36 - 39	Sección Primera - Generalidades.....	12

LIBRO XII
VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS
TÍTULO I
REGLAS DE OPERACIÓN GENERAL
CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Sección Primera

Aplicabilidad

Artículo 1: Este Libro contempla reglas que rigen la operación de vehículos ultralivianos (AL) en la República de Panamá. Con tal propósito éste Libro se aplicará a todo ultraliviano motorizado o no, que sea operado en el espacio aéreo nacional, cualquiera sea la nacionalidad de su propietario o su Estado de origen:

- (1) Por operadores aficionados para su utilización con fines recreativos o deportivos; y
- (2) Por empresas o fábricas, en serie, para su utilización con fines recreativos o deportivos o de instrucción o para realizar trabajos aéreos autorizados.

(F.A.A. / FAR 103.1)

Sección Segunda

Clasificación

Artículo 2: Los vehículos ultralivianos se clasifican en dos categorías:

- (1) Deslizadores o Planeadores Ultralivianos (DUL); y
- (2) Motopulsados o Aerolivianos (AL).

Artículo 3: Se consideran en la categoría descrita en el numeral (1) de este Artículo los deslizadores o planeadores que tengan un peso vacío inferior a ciento setenta y cinco (175 lbs.) (70 Kgs.).

Artículo 4: Se consideran en la categoría descrito en el numeral (2) de este Artículo los vehículos de la categoría anterior o similares provistos de motor y que reúnan las siguientes características:

- (1) Peso vacío inferior a doscientos cincuenta y cuatro (254) Lbs. (115 Kgs.);
- (2) Capacidad máxima de cinco (5) galones U.S. de combustible;
- (3) Velocidad máxima horizontal de cincuenta y cinco (55) nudos; y
- (4) Velocidad de pérdida, sin potencia, no mayor de veinticuatro (24) nudos.

(F.A.A. / FAR 103.1)

Artículo 5: Se considerará vehículo ultraliviano, a cualquier vehículo que de fábrica venga certificado como tal.

Artículo 6: Se restringe el uso de los vehículos ultralivianos de dos plazas a vuelos de entrenamiento exclusivamente.

Sección Tercera

Requisitos de Inspección

Artículo 7: Los ultralivianos motorizados, construidos por aficionados o en serie, quedan exentos del cumplimiento de los requisitos de inspección establecidos para las Aeronaves cuyos estándares de aeronavegabilidad se encuentran establecido en los Libros II, III y IV de este Reglamento, pero deben cumplir los requisitos de inspección especiales establecidos por la AAC exclusivamente para todos los Vehículos Ultralivianos motorizados (AL), en documento o documentos específicos.

(F.A.A. /FAR 103.3)

Sección Cuarta

Autorizaciones

Artículo 8: Ninguna persona puede construir u operar un ultraliviano motorizado desviándose de lo establecido en este Libro, excepto bajo una autorización escrita de la AAC.

(F.A.A. /FAR 103.5)

Sección Quinta

Certificación y registro

Artículo 9: Los ultralivianos motorizados y sus partes construidos por aficionados, quedan exentos del cumplimiento de los procedimientos de certificación y de cumplimiento de los estándares de aeronavegabilidad establecidos, en los Libros II, III y IV del RACP; pero deberán obtener un Certificado de Aprobación de Modelo y un Certificado de Aeronavegabilidad Especial para ultraliviano UL aficionado, exclusivamente para uso personal, en concordancia con los requisitos de diseño, de construcción y de performance establecidos por la AAC, exclusivamente para ultralivianos motorizados construidos por aficionados, en documento o documentos específicos.

(F.A.A. /FAR 103.7)

Artículo 10: Los ultralivianos motorizados y sus partes construidos en serie, por fábricas habilitadas y destinados a su comercialización en el mercado, quedan exentos de acatar los procedimientos de certificación y de cumplimiento de los estándares de aeronavegabilidad establecidos en los Libros II, III y IV que constituyen el RACP, pero deberán obtener un Certificado de Aprobación de Modelo, un Certificado de Producción AL y un Certificado de Aeronavegabilidad Normal o Especial establecidos por la AAC exclusivamente para ultralivianos motorizados construidos en serie, en documento o documentos específicos, de acuerdo a lo establecido según su Diseño de Tipo Aprobado.

(F.A.A. /FAR 103.7)

Artículo 11: La Dirección de Seguridad Aérea llevará un Registro Especial en que se anotarán las características del vehículo y nombre del propietario y le asignará numeración correlativa precedida de las letras AL. El propietario y/o operador deberá presentar la documentación y/o antecedentes del AL y coordinar con la AAC para revisar y acreditar que la aeronave cumple con las características para ser considerado como AL. Lo establecido en el presente artículo se deberá efectuar de acuerdo a lo siguiente:

- (1) El registro para el control de los AL y del equipo de comunicaciones aeronáuticas (cuando corresponda), asociada al vehículo ultraliviano motorizado, el que deberá contener los siguientes antecedentes:
 - a. Vehículo Ultraliviano Motorizado:
 - I. Identificación del AL;
 - II. Identificación del Fabricante;
 - III. Modelo;
 - IV. Número de Serie;
 - V. Número de plazas;
 - VI. Nombre del Propietario;
 - VII. Domicilio y número telefónico del propietario; y
 - VIII. Observaciones.
 - b. Equipo de comunicación aeronáutica, si corresponde;
 - I. Marca;
 - II. Modelo;
 - III. Fecha otorgamiento inicial;
 - IV. Fecha de otorgamiento; y
 - V. Fecha de vencimiento.
- (2) Inspección para el registro y control.

La AAC, efectuará la inspección del AL con el formato y de la manera que la misma establezca para dicho caso.

(F.A.A. /FAR 103.7)

CAPÍTULO II REQUISITOS DE OPERACIÓN

Sección Primera

Requisitos de operación e inscripción

Artículo 12: *Requisitos de Operación:* Los vehículos Ultralivianos descritos en este Libro, estarán sujetos a los requisitos de inscripción en el “Registro de Aerolivianos” y al

de Autorización de Aeronavegabilidad y para su operación deberán cumplir con este Libro y con el Libro X del este reglamento y los mismos deberán cumplir con todos los requisitos que le apliquen de los artículos 3, 4 y 5 de este Libro de la siguiente manera:

- (1) Para el Pesaje del vehículo. El pesaje se efectuará en un lugar adecuado con piso nivelado utilizando balanzas calibradas:
 - a. Pesaje de equipos opcionales de seguridad. Se deberá pesar y registrar en forma individual cada equipo opcional, establecido en artículo 24 literal (c), numeral (2) de este Libro;
 - b. Verificará la capacidad del estanque de combustible;
 - c. Verificará los equipos de comunicaciones, si procede.

Artículo 13: *Inscripción en el Registro:* Ésta se solicitará a la Dirección de Seguridad Aérea de la AAC mediante memorial, otorgando poder a un profesional del derecho, acompañado de la factura de compra u otra certificación de propiedad.

Artículo 14: La Dirección de Seguridad Aérea llevará un registro especial en el que se anotarán las características del vehículo y nombre del propietario; y le asignará numeración correlativa precedida por las letras AL.

Artículo 15: Toda Persona que opere un vehículo ultraliviano deberá ajustarse a los requisitos de comunicación, y Navegación cada vez que vuele por arriba de setecientos (700) pies A.G.L., de acuerdo a lo establecido en el Libro X y en el numeral literal e, numeral (2) del artículo 24 de este Libro. La operación deberá realizarse de tal manera que no constituya peligro para otras aeronaves, personas o propiedades.

Artículo 16: La operación deberá ajustarse a lo estipulado en este Libro y el Libro X del RACP. Los ultralivianos pueden ser operados durante ese periodo, si están equipados con una luz anticolidión que sea visible, por lo menos, a tres (3) millas náuticas (3MN).

Sección Segunda

Prohibiciones

Artículo 17: Queda estrictamente prohibida la operación de ultralivianos:

- (1) Dentro de áreas restringidas sin la debida autorización y coordinación de la autoridad responsable del área con la dependencia de control de tránsito aéreo competente.
- (2) Volar dentro de zonas de tránsito de aeródromo, áreas de control terminal y de cualquier área o zona de control sin la autorización de la dependencia ATS competente.
- (3) Volar por debajo de VMC que no permitan mantener contacto visual permanentemente con la superficie.

CAPÍTULO III

PRODUCCIÓN BAJO CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE MODELO

Sección Primera

Aplicabilidad

Artículo 18: Este Capítulo establece las Reglas para producción bajo Certificado de Aprobación de Modelo.

Artículo 19: Producción bajo Certificado de Aprobación de Modelo: Un fabricante de UL, puede "FABRICAR" bajo un Certificado de Aprobación de Modelo, para lo cual deberá cumplir con lo estipulado en documentos específicos.

CAPÍTULO IV

CERTIFICADO DE FABRICACIÓN

Sección Primera

Aplicabilidad

Artículo 20: Este Capítulo establece las Reglas para la emisión del Certificado de Fabricación y las obligaciones y derechos a que están sujetos los poseedores de estos Certificados.

Sección Segunda

Elegibilidad

Artículo 21: Cualquier persona natural o jurídica puede solicitar a la AAC un Certificado de Fabricación, si posee y es titular, para el Producto considerado:

- (1) Certificado de Aprobación de Modelo en vigencia.
- (2) Derecho de usufructo de un Certificado de Aprobación de Modelo, a través de cualquier título legal del mismo.
- (3) Certificado de Aprobación de Modelo Suplementario.
- (4) La solicitud de un Certificado de Fabricación deberá ser hecha de la manera prescrita por la AAC.

Artículo 22: Los ultralivianos motorizados y sus partes contruidos en serie, por fábricas habilitadas y destinados a su comercialización en el mercado, quedan exentos del cumplimiento de los estándares de aeronavegabilidad establecidos en los Libros II, III, IV y V del RACP; pero deberán obtener un Certificado de Aprobación de Modelo, un Certificado de Fabricación UL y un Certificado de Aeronavegabilidad Normal ó Especial establecidos por la AAC exclusivamente para ultralivianos motorizados contruidos en serie, en documento o documentos específicos.

Artículo 23: Todo UL, independientemente de su origen, deberá ser registrado en la AAC, cumpliendo requisitos especiales establecidos exclusivamente para ultralivianos motorizados. El UL se registrará e identificará por las letras AL seguidas de un número de tres (3) cifras secuenciales en correspondencia con la oportunidad en que se efectuó su registro.

CAPÍTULO V

RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR

Sección Primera

Obligaciones del propietario y/o el operador.

Artículo 24: El Propietario y operador serán responsables ante la AAC, del cumplimiento de lo establecido en este Libro, en lo que corresponda a cada uno;

- (1) Toda persona que desee operar un AL de acuerdo con este Libro deberá permitir a la AAC, su inspección, con el objeto de determinar si cumple con las exigencias establecidas;
- (2) El propietario y/o el operador será responsable que el AL, se encuentre en condiciones seguras para realizar los vuelos previstos, para lo cual debe considerar:
 - a. La seguridad del operador y la de terceros, dependerá de la correcta aplicación de procedimientos operativos y de mantenimiento. Esto incluye, entre otros, técnicas apropiadas de pre-vuelo, efectuar mantenimiento al vehículo, operar el vehículo dentro de los márgenes de seguridad de vuelo, en condiciones meteorológicas seguras y adoptando las medidas de seguridad ante una emergencia;
 - b. El mantenimiento, para que el AL se encuentre en condiciones seguras para realizar los vuelos previstos. El propietario y/o el operador debe registrar en Bitácora Personal de Vuelo y/o del Avión, u otro documento escrito, que especifique la cronología de los trabajos de mantenimiento que se efectúen al respectivo AL.
 - c. Se autoriza incorporar equipos opcionales por razones exclusivas de seguridad en las operaciones, hasta un máximo del 30% del peso del vehículo AL con un máximo de 48 kilos, autorizándose los siguientes equipos:
 - I. Paracaídas (balístico);
 - II. Instrumentos adicionales de vuelo y del motor;
 - III. Flotadores utilizados para acuaticajes;
 - IV. Equipo de comunicaciones y de navegación;
 - V. Motor de partida; y
 - VI. Otros, previa autorización de la AAC.
 - d. Lo establecido en el numeral (3) de este artículo, deberá ser efectivo siempre y cuando, al incorporar los equipos opcionales, el propietario asegure bajo su responsabilidad, aspectos tales como:
 - I. La capacidad estructural del vehículo AL, le permita absorber el aumento de peso, sin sufrir limitación o daño estructural;
 - II. La relación Peso-Potencia del motor del vehículo AL, le permita operar, sin limitaciones al despegue, en vuelo, y aterrizaje; y
 - III. Cualquier variación del centro de gravedad, no deberá afectar la seguridad de las operaciones.

- e. Se permite la utilización de equipos de comunicaciones aeronáuticas, para lo cual el propietario y/o el operador, deberá dar cumplimiento a lo establecido en artículo 12 literal c, numeral (1) de este Libro y su utilización no debe afectar las comunicaciones aeronáuticas a otros operadores del espacio aéreo.
- f. De conformidad con lo establecido en literal anterior, el propietario y/o Operador deberá asegurar bajo su responsabilidad, aspectos tales como:
 - I. Los equipos de comunicaciones se deberán operar, estando éstos en buenas condiciones técnicas y con el mantenimiento apropiado; y
 - II. El operador deberá tener la autorización correspondiente y emplear las comunicaciones de acuerdo a la fraseología aeronáutica y correcta disciplina en el uso de ellas.

Nota: Es importante establecer que el tener comunicaciones, en ningún caso facultará al operador en un AL para ingresar a espacios aéreos controlados, aeropuertos y aeródromos de uso público administrado por la AAC o por algún concesionario. Para lo anterior, se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el numeral (2) de este Artículo.

- (3) Las personas que operen un AL de acuerdo a este Libro, serán responsables de su seguridad personal y deben responder por daños a terceros en la superficie y en vuelo, de acuerdo a lo establecido en el Título XII, Capítulo IX de la Ley 21 de 29 de enero de 2003 y en las normas del derecho civil panameño según correspondan.

Sección Segunda

Aeronavegabilidad.

Artículo 25: Los AL son aeronaves que no cumplen con los estándares de aeronavegabilidad para aviones certificados. Por lo tanto, su operación será de exclusiva responsabilidad del operador. El propietario debe instalar en el AL, a la vista del piloto una placa con la siguiente inscripción:

“Advertencia este AL, no cumple con los estándares de aeronavegabilidad para aeronaves certificadas. El mantenimiento y operación es de exclusiva responsabilidad del propietario y/o el operador.”

Nota. Tratándose de un AL biplaza, la placa de advertencia deberá estar a la vista de ambos.

CAPITULO VI

NORMAS OPERATIVAS

Sección Primera

Generalidades.

Artículo 26: La persona que opte por operar un AL, deberá conocer y asumir los riesgos que involucra volar una aeronave no certificada. Se permite las operaciones en AL, con más de un ocupante a bordo, siempre y cuando:

- (1) Ambos sean titulares de una licencia de piloto, habilitados en la categoría de AL (vigente);
- (2) Demostración de pericia; y

- (3) Operaciones de instrucción, para lo cual el instructor como el alumno piloto o piloto-alumno, deberán ser titulares de la licencia aeronáutica y habilitación correspondiente (vigente).
- (4) **Operaciones autorizadas.** La aeronave sólo deberá ser operada, para propósitos recreativos o deportivos.
- (5) Operaciones y/o actividades no permitidas.
 - a. Transporte de personas o cosas por remuneración; y
 - b. Trabajos Aéreos.

DAN 103.101

Sección Segunda

Espacio aéreo autorizado para la operación de AL.

Artículo 27: Las operaciones de AL deberán realizarse sólo en el espacio aéreo no controlado y de acuerdo a las siguientes limitaciones:

- (1) Quinientos (500) pies bajo la altura de inicio de un espacio aéreo controlado y/o setecientos (700) pies de altura A.G.L ; y
- (2) Considerar que éstas se ajusten a lo prescrito en el Libro X, “Reglas de vuelo y de operación general” del RACP.

Artículo 28: Los propietarios y/u operadores de AL deberán estar informados de los lugares permitidos para las operaciones de acuerdo a lo establecido por la AAC, de manera de no ingresar en los espacios aéreos controlados, afectando la seguridad de las operaciones aéreas; y

Artículo 29: La AAC, excepcionalmente, puede autorizar operaciones aéreas de acuerdo a normas y procedimientos aeronáuticos, que dicte al efecto la Autoridad Aeronáutica en:

- (1) Espacios Aéreos Controlados; y
- (2) Aeropuertos y aeródromos de uso público administrados por la AAC.

DAN 103.103

Sección Tercera

Condiciones para la operación de AL.

Artículo 30: Los AL sólo pueden ser operados de día y bajo las siguientes condiciones:

- (1) Por medio de referencias visuales con respecto a la superficie de tierra o agua, pero siempre con tierra a la vista;
- (2) Las operaciones de despegue, en vuelo y aterrizaje en un AL, sólo se pueden efectuar cuando la visibilidad en vuelo sea superior a cinco (5) Km., libre de nubes y a la vista de tierra o agua.

DAN 103.105

Sección Cuarta

Operaciones peligrosas.

Artículo 31: Ninguna persona deberá operar un AL de manera que pueda crear peligro para otras aeronaves o causar daños a terceros o propiedades, ni lanzar substancias u objetos desde ellos.

DAN 103.107

Sección Quinta

Prevención de colisiones

Artículo 32: Ninguna aeronave AL:

- (1) Deberá volar tan cerca de otra que pueda ocasionar peligro de colisión;
- (2) Ceder el derecho de paso a un vehículo o aeronave no motorizada;
- (3) Cuando dos AL converjan a un mismo nivel, el que tenga el otro a la derecha cederá el paso;
- (4) Cuando dos AL se encuentran en aproximación para aterrizar, tiene derecho de paso el que se encuentre más bajo;
- (5) Cuando un AL se encuentre de frente con otra aeronave, ambas deberán virar hacia la derecha conservando una distancia amplia para evitar una colisión;
- (6) Con el fin de evitar posibles colisiones y situaciones de riesgo en tierra, los AL deberán evitar acercarse a cualquier otra aeronave; y
- (7) (g) Para operaciones acuáticas el operador deberá considerar que éstas se ajusten a lo prescrito en el Libro X del RACP.

DAN 103.109

Sección Sexta

Operaciones sobre áreas congestionadas.

Artículo 33: Los AL no deberán operar sobre áreas densamente pobladas de una ciudad, pueblo, asentamiento, edificaciones, o sobre cualquier reunión de personas al aire libre, a menos, que se vuele a una altura que permita, en un caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o la propiedad que se encuentren en la superficie.

DAN 103.111

Sección Séptima

Operaciones en zonas prohibidas o restringidas.

Artículo 34: Ningún AL deberá:

- (1) Operar en zonas prohibidas;
- (2) Sólo se puede operar un AL en zonas restringidas, siempre que se cuente con la autorización del organismo que controla o usa dichas zonas; y

- (3) Ningún AL deberá operar en áreas designadas por NOTAMS, en las cuales se dispongan restricciones a las operaciones aéreas, a menos que se encuentre autorizada por el organismo correspondiente.

DAN 103.113

Sección Octava

Accidentes o incidentes.

Artículo 35: Ante la ocurrencia de un accidente o incidente, los propietarios y/o operadores de AL o la persona que sea testigo o haya tenido conocimiento de lo anterior, deberán efectuar el procedimiento establecido en el Libro XXVI del RACP "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación".

DAN 103.113

CAPITULO VII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Sección Primera

Generalidades

Artículo 36: La presente modificación al presente Libro del RACP entrará en vigencia sesenta (60) días corridos después de la fecha de la Resolución que lo aprueba.

Artículo 37: Los dueños y operadores de Ultralivianos Motorizados (AL) que a la entrada en vigencia de esta Norma, tengan registrados ante la AAC estas aeronaves, pueden seguir manteniendo tal condición hasta:

- (1) El término de su vida útil;
- (2) Cambio de categoría de la aeronave; o
- (3) Por la renuncia expresa del propietario del AL.

Artículo 38: Los operadores de AL tendrán plazo de un año, a partir de la entrada en vigencia de la normativa correspondiente a licencias para pilotos y sus habilitaciones, para la obtención de la licencia de piloto deportivo (AL). Durante dicho plazo se permitirá operar un AL con la actual autorización, si ésta se encuentra vigente.

Artículo 39: Para los operadores de AL con autorización válida a la fecha de entrada en vigencia de la norma indicada anteriormente, se considerará lo siguiente:

- (1) Se entenderán cumplidos los requisitos médicos, hasta un tope de dos años, siempre y cuando el certificado medico se encuentra vigente durante ese plazo; y
- (2) Se entenderán cumplidos los requisitos de prueba de pericia y examen teórico de los temas ya evaluados por la AAC, hasta un año posterior a la fecha de entrada en vigencia de la normativa de licencias.