

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO XXV

AVIACIÓN DEPORTIVA

4.25. NORMAS PARA LAS ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS Y RECREATIVAS

4.25.1. DISPOSICIONES GENERALES.

4.25.1.1. Aplicabilidad.

Este Capítulo define los equipos de vuelo para las actividades aéreas deportivas y recreativas, y establece las normas mínimas de seguridad y limitaciones que se debe observar en relación con dichos aparatos, para poder operarlos en el territorio colombiano.

(Modificado Art.1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.2. A los fines del presente reglamento, se entiende por aviación deportiva o recreativa, las actividades de aviación no comercial, ejecutadas con propósitos exclusivamente deportivos o recreativos, por personas naturales, a través de clubes o asociaciones de actividades aéreas, constituidos y autorizados al efecto; empleando aeronaves aptas para la modalidad o equipos de vuelo tripulados, tales como: aviones, helicópteros, planeadores, globos, dirigibles, vehículos aéreos ultralivianos, cometas, parapentes, paramotores, paracaídas, o empleando aeromodelos operados a control remoto, así como cualquier otro equipo que con el mismo propósito, ocupe el espacio aéreo.

Cuando la actividad aérea a desarrollar tenga o pueda tener propósitos competitivos o de exhibición será considerada deportiva. Cuando tenga propósito simplemente recreativo será considerada recreativa.

Las actividades de vuelo en cometa (ala delta), en parapente o paramotor, así como las de paracaidismo y aeromodelismo, para todos los efectos serán consideradas como deportivas.

(Modificado Art.1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.3. Sin perjuicio del reconocimiento deportivo y demás requisitos y normas de ese carácter que algunos clubes deban cumplir ante las autoridades del ramo, así como las personas naturales o jurídicas dedicadas a actividades deportivas relacionadas con la aviación; las presentes disposiciones hacen relación exclusivamente a los aspectos puramente aeronáuticos en cuanto a la aptitud de los tripulantes, la operación de aeronaves, la utilización del espacio aéreo, o de la infraestructura aeronáutica y a la preservación de la seguridad aérea.

PARÁGRAFO. Cuando en éste capítulo se mencione a:

“COLDEPORTES”, se hace referencia al Instituto Colombiano del Deporte, o la entidad que haga sus veces, según lo determinen las autoridades competentes en la materia. .

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

“Una federación de deportes aéreos, reconocida por COLDEPORTES”, se hace referencia a la Federación Colombina de Deportes Aéreos –FEDEAEREOS, u otra federación, igualmente reconocida, que en el futuro, asuma idénticas funciones.

(Modificado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.4. Marcas de nacionalidad, matrícula, identificación y registro de aeronaves deportivas.

4.25.1.4.1. Marcas de nacionalidad.

Sin perjuicio de lo previsto en el numeral 3.5.2. de estos Reglamentos para las aeronaves convencionales, los planeadores, aerostatos y vehículos aéreos ultralivianos, ostentarán como marca de nacionalidad, las letras “HJ” mayúsculas, de tipo romano.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.4.2. Marcas de matrícula.

La marca de matrícula consiste en el número correspondiente a la inscripción de cada aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional, en el estricto orden cronológico en que vayan siendo presentados a dicha Oficina, escritos en caracteres arábigos, con las características dadas en la Parte Tercera de estos Reglamentos.

La secuencia de asignación de matrícula para las aeronaves con marca de nacionalidad HJ será independiente de la secuencia existente para las aeronaves identificadas con marca HK. Estas se asignarán consecutivamente iniciando con nomenclatura propia desde 001 en adelante.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.4.3. Marcas de categoría.

A continuación de las marcas de matrícula, en los ultralivianos Clase I se colocará la letra L para identificar dicha categoría y sus limitaciones.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.4.4. Nombre del aeroclub y designación de su regional. El nombre del club al cual esté vinculada la correspondiente aeronave -o su sigla o nombre abreviado previamente informado a la regional correspondiente - irá en la parte inferior del plano derecho y en cuanto sea posible a los lados del aparato.

Para los ultralivianos clase I, a continuación del nombre del club, separado por un guión, se agregará la Regional a la cual pertenece dicho club, así: Regional 1 –R1, Regional 2 –R2, Regional 3 –R3, etc.

Las mencionadas marcas en el plano derecho, tendrán una altura mínima de treinta centímetros y ancho equivalente a los dos tercios de la altura, sus demás características serán las mismas de las marcas de nacionalidad y matrícula.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Si las dimensiones o características exteriores del aparato no permitieran estampar las marcas descritas en la forma señalada, podrá hacerse de otro modo, previo concepto escrito de la unidad de control técnico de la regional respectiva, buscando en todo caso que resulten visibles a distancia.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.1.4.5. Características de las marcas.

Las marcas de nacionalidad matrícula y categoría así como el nombre del club, estarán pintadas de manera permanente en el cuerpo de la respectiva aeronave, en forma clara, nítida, sin adornos y en color que haga contraste con el de la superficie en que se encuentren. Su ubicación y dimensiones serán las indicadas en los numerales 3.5.6. a 3.5.8. no obstante, estas podrán ser de menor tamaño, si los planos o áreas disponibles son inferiores a las medidas estipuladas en la norma.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.1.4.6. Requisitos para la matrícula y registro de aeronaves deportivas y/o recreativas.

Para la matrícula de planeadores, aerostatos, y vehículos aéreos ultralivianos, se deberá aportar lo siguiente:

- a.** Título de propiedad y/o explotación, consistente en declaración de constructor protocolizada en escritura pública, para aeronaves construidas o ensambladas en el país; o contrato de compraventa elevado a escritura pública, o factura de compra para adquisición en el exterior (si aplica) para aeronaves adquiridas de un dueño anterior. En el caso de construcción o de ensamblaje, factura de compra del kit y/o de la planta motriz, y de los elementos estructurales y demás partes principales, según aplique.
- b.** Dos fotografías (una frontal y otra lateral) de la aeronave.
- c.** Reservado.
- d.** Reservado.
- e.** Registro y declaración de importación. (Del aparato armado, del kit, o de sus partes principales según aplique).
- f.** Descripción del ultraliviano, hecha por el propietario, indicando: marca, modelo, y número de serie dados al aparato por su fabricante (si aplica), colores o características exteriores; marca, modelo y número de serie de la planta motriz; peso bruto máximo de operación y Clase de ultraliviano (I ó II) entre otros, de acuerdo a los procedimientos definidos por la UAEAC, en Circular Informativa expedida al efecto.
- g.** Copia de la cédula de ciudadanía para personas naturales, o del certificado de existencia y representación legal, conforme corresponda, para personas jurídicas.
- h.** El interesado deberá encontrarse a paz y salvo con la UAEAC por todo concepto, lo cual será constatado internamente.
- i.** Reservado.

Nota: Modificado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.1.4.7. Cancelación.

La matrícula de las aeronaves deportivas descritas en éste capítulo, se cancelará conforme a las causales previstas en el numeral 3.4.4.6. de los Reglamentos aeronáuticos, en concordancia con el Art. 1.796 del Código de Comercio.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.5. Aptitud técnica.

La aptitud técnica de las aeronaves convencionales, utilizadas en aviación deportiva se acreditará con el correspondiente certificado de aeronavegabilidad estándar, emitido con fundamento en un certificado tipo, de conformidad con lo previsto en el numeral 4.4.1.9. de estos Reglamentos; o con un certificado especial experimental emitido en aplicación del numeral 4.4.1.12.2.

Los aerostatos, los planeadores, los ultralivianos y demás aerodinos utilizados en aviación deportiva, no necesitarán contar con un certificado de aeronavegabilidad emitido por la autoridad aeronáutica, pero su aptitud técnica deberá estar acreditada con una constancia emitida por el correspondiente aeroclub, de conformidad con lo previsto en éste Capítulo.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.1.5.1. Mantenimiento.

El mantenimiento de las aeronaves convencionales empleadas en aviación deportiva, se someterá a las normas y requisitos propios del mantenimiento de las aeronaves privadas, contenidas en estos Reglamentos.

El mantenimiento de aerostatos, planeadores y ultralivianos será efectuado por su fabricante, por organizaciones de mantenimiento ya certificadas, o por los aeroclubes a los cuales se encuentren vinculados dichos aparatos, siempre que demuestren su aptitud técnica al efecto.

El personal de mantenimiento estará convenientemente entrenado en relación con los equipos a mantener y los trabajos a efectuar.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.5.2. Inspección anual.

Las aeronaves convencionales empleadas en actividades deportivas o recreativas, que cuenten con un certificado de aeronavegabilidad estándar, estarán sometidas a las inspecciones anuales o de 100 horas, por parte de la autoridad aeronáutica, correspondientes a cada tipo de aeronave.

Los aerostatos, planeadores y ultralivianos, serán sometidas a dicha inspección anual o de 100 horas por parte del responsable de mantenimiento del Club al cual estén vinculadas, sin intervención de la autoridad aeronáutica, debiendo tan solo remitirse copia del correspondiente certificado de inspección a la Unidad de Control Técnicos de la Regional Aeronáutica correspondiente. La UAEAC, en todo caso se reserva el derecho de participar en tales inspecciones, o de inspeccionar directamente, tales aparatos en cualquier tiempo.

Los demás equipos empleados en aviación deportiva no estarán obligados a la mencionada inspección pero se someterán a los procedimientos particulares establecidos para cada caso.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.6. Libro de Vuelo

Para todo aerostato, planeador o ultraliviano se llevará un libro de vuelo, donde se consignarán los datos relativos su operación y mantenimiento.

(Modificado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.7. Clubes para actividades aéreas deportivas o recreativas.

Toda actividad aérea deportiva o recreativa ejecutada con aeronaves convencionales, aerostatos, planeadores, ultralivianos, parapentes, paramotores, ala delta, paracaídas, aeromodelos o cualquier equipo, que utilicen el espacio aéreo nacional, deberá efectuarse a través de clubes o asociaciones constituidos al efecto, registrados o inscritos ante la Dirección Regional Aeronáutica de la UAEAC con jurisdicción en su domicilio.

Cuando tales actividades tengan carácter deportivo o competitivo, dichos clubes deberán contar con el correspondiente reconocimiento deportivo y estarán vinculados o afiliados a una Federación Colombiana de Deportes Aéreos, reconocida por COLDEPORTES, o a la institución que haga sus veces, según lo determinen las autoridades competentes sobre la materia.

Un mismo club, podrá desarrollar actividades en una o más de las modalidades indicadas de aviación deportiva, siempre y cuando reúna condiciones y requisitos para cada una de ellas.

(Modificado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.7.1. Vinculación de tripulantes u operadores y aeronaves o equipos a los clubes de deportes aéreos.

Ningún tripulante operador o deportista y ninguna aeronave, o equipo dedicados a actividades aéreas deportivas o recreativas, podrán ejecutar tales operaciones si no están previamente inscritos o afiliados a un club de actividades aéreas ya sea deportivas, o bien recreativas, o de ambas según el caso, conforme al numeral anterior.

Se exceptúan de lo anterior; los clubes, las aeronaves, equipos y tripulantes u operadores procedentes del exterior, que siendo idóneos de acuerdo a las regulaciones aplicables en su país de origen, de acuerdo a verificación que haga una Federación Deportes Aéreos reconocida por COLDEPORTES, participen en ferias aeronáuticas, exhibiciones o eventos deportivos internacionales, para lo cual dicha federación, informará a la Dirección de Operaciones Aéreas para que permanezcan durante el tiempo requerido para el evento.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.7.2. Constitución e inscripción de los clubes de actividades aéreas deportivas y recreativas.

Una vez constituido el club, deberá inscribirse ante la Dirección Aeronáutica Regional correspondiente a la jurisdicción de su domicilio. Dichos clubes no estarán sujetos a las disposiciones de la Parte 3ª de estos Reglamentos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

La federación a la cual estén afiliados los clubes de deportes aéreos, informará a la Dirección de Operaciones Aéreas, sobre la vinculación de nuevos clubes y anualmente informará sobre los que se encuentren vigentes.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.7.2.1. Requisitos.

A efectos de la inscripción deberá aportarse la siguiente información y documentos:

- a) Nombre del club y domicilio.
- b) Dirección de su sede o lugar de funcionamiento.
- c) Nombre e identificación del representante legal principal y su suplente, y de los miembros principales y suplentes de la Junta Directiva.
- d) Modalidad o modalidades de actividad aérea que se propone ejecutar indicando si estas tendrán carácter deportivo o simplemente recreativo o mixto.
- e) Nombre e identificación del director técnico y/o responsable (s) de Operaciones, de Mantenimiento, entrenamiento y del o los campos de aterrizaje propuestos, acreditando, su título de idoneidad (licencia, autorización o certificado de idoneidad).
- f) Copia del acto o documento de constitución y de los estatutos del club.
- g) Base de operación. En el caso de aeronaves convencionales debe ser un aeropuerto. Para ultralivianos clase II puede ser un aeropuerto o un campo de ultralivianos y para ultralivianos clase I la base será exclusivamente en un campo aterrizaje de ultralivianos.
- h) Zona de operación propuesta (se exceptúa para clubes que van a operar únicamente, aviones convencionales, aeróstatos, planeadores o aeronaves ultralivianas clase II).
- i) Tripulantes u operadores (pilotos, parapentistas, cometistas, paracaidistas, o propietarios de los mismos, etc.) afiliados o por afiliar (al menos 5).
- j) Relación de aeronaves o equipos (al menos dos propios o afiliados) para cada modalidad
- k) Cuando se trate de actividades aéreas netamente deportivas (de competencia o exhibición) reconocimiento deportivo otorgado por COLDEPORTES o la autoridad deportiva que asuma sus veces y afiliación a una Federación Colombiana de Deportes Aéreos. Los clubes dedicados a actividades aéreas exclusivamente recreativas y no deportivas, no están obligados a cumplir este requisito.
- l) Carta de Compromiso del Club, donde se describe el cumplimiento con los RAC 4, Capítulo XXV según sean aplicables y el RAC 2 en lo que tiene que ver con licencia de Piloto Privado de Aviación.
- m) Internamente se efectuará la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes de que trata el artículo 78 del Decreto-Ley 019 de 2012, la cual se extenderá a los representantes legales y miembros de la Junta Directiva.

Nota: Modificado conforme al Artículo Tercero de la Resolución N°. 01121 del 04 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

4.25.1.7.2.2. Trámite

Recibida la solicitud de inscripción, la correspondiente Dirección Aeronáutica Regional solicitará a su unidad de control técnico, que efectúe una visita a las instalaciones del club, con el objeto de verificar el cumplimiento de los requisitos del presente capítulo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Simultáneamente se remitirán copias de la solicitud a la Subdirección General y a la Dirección de Operaciones Aéreas, para que se pronuncien en relación con los campos de aterrizaje y zonas de operación que sean solicitados.

Los trámites de inscripción del club, autorización de campos de aterrizaje y/o registro de ultralivianos serán independientes y podrán solicitarse en cualquier momento y surtirse conjunta o separadamente sin que el uno constituya prerrequisito del otro, pero para iniciar cualquier operación todos deberán haberse completado satisfactoriamente ante las respectivas dependencias competentes. Los aeroclubes velarán y responderán porque sus afiliados no ejecuten ninguna operación, si no se cumplen todos los requisitos.

Surtida la inscripción del aeroclub, La Dirección Aeronáutica Regional correspondiente, emitirá, mediante Oficio, una constancia de dicha inscripción.

Dicha inscripción o registro será suspendida o cancelada en la medida en que dejen de cumplirse o desaparezcan las condiciones y requisitos tenidos en cuenta para su otorgamiento.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.7.3. Libro de Inscripción de aeroclubes.

Las Direcciones Aeronáuticas Regionales llevarán un libro de inscripción de clubes de actividades aéreas deportivas o recreativas en el cual figurará su nombre, dirección, tipo o modalidad de actividad aérea, nombre del representante legal, acto o documento de constitución, zona de operación (si aplica) aeropuerto o campo de aterrizaje que le sirve como base de operaciones (si aplica) y otros campos autorizados de los cuales sea propietario y/o explotador dicho club.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.7.4. Zonas de operación

A los fines de éste capítulo, cada club de actividades aéreas deportivas o recreativas dedicado al vuelo de ultralivianos clase I, parapentes, paramotores, cometas, o al salto con paracaídas; para poder desarrollar sus operaciones deberá tener una o más zonas o áreas de operación asignadas, las que estarán comprendidas dentro de la jurisdicción de la Dirección Regional Aeronáutica en que se haya inscrito dicho aeroclub, sin perjuicio de que puedan asignarse zonas de operación en otras regionales mediante la respectiva solicitud y aprobación de la Dirección de Operaciones Aéreas.

Una zona de operación consistente en un área delimitada en la superficie terrestre y la correspondiente porción de espacio aéreo con su altura, dimensiones y contorno definidos, dentro de las cuales estarán los campos de aterrizaje del aeroclub respectivo.

El área correspondiente será designada por la Dirección de Operaciones Aéreas, para lo cual se tendrá en cuenta entre otros factores, la proximidad de aeródromos públicos, existencia de tráfico aéreo convencional, los campos de aterrizaje existentes en la zona, la existencia de centros urbanos o poblaciones, la topografía circundante, así como la cantidad de aparatos vinculados al club o clubes que hayan de operar en dicha zona y la autonomía de vuelo de los mismos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

En una misma zona podrán autorizarse operaciones a varios aeroclubes, siempre y cuando se efectúen las coordinaciones del caso entre ellos. El responsable de la coordinación de las operaciones mantendrá contacto radial o telefónico con los operadores de los diversos equipos de vuelo, sin interferir las comunicaciones aeronáuticas, y con la dependencia de tránsito aéreo apropiada.

Dentro del área asignada los clubes y los equipos que estos operen, ejecutarán sus operaciones preferentemente y sin necesidad de otros permisos, no pudiendo abandonar dicha área sin la previa autorización de la Dirección de Operaciones Aéreas.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.7.5. Organización y registros para fines aeronáuticos.

4.25.1.7.5.1. Organización respecto del entrenamiento, operación y mantenimiento

Independientemente de la organización que para fines deportivos o de administración deban tener los clubes de actividades aéreas deportivas, para fines aeronáuticos, además del respectivo representante legal y junta directiva, cada club deberá tener:

- (a) **Jefe o responsable de Operaciones.** Quien deberá tener idoneidad y conocimientos para el desempeño de las siguientes funciones:
- (1) Velar por la idoneidad de cada tripulante u operador (piloto, parapentista, cometista, paracaidista, etc.) para poder ejecutar actividades de las permitidas al club. Al efecto, esta persona llevará una relación de la instrucción recibida por cada uno de dichos tripulantes u operadores.
 - (2) Firmar los Certificados de Idoneidad expedidos por el club a tripulantes y operadores cuando éstos no deban ser licenciados por la UAEAC, de acuerdo a los requisitos exigidos en este Reglamento y llevar una relación de los Certificados de Idoneidad expedidos a cada piloto.
 - (3) Velar porque cada tripulante u operador afiliado mantenga un certificado de aptitud médica, conforme se ha requerido.
 - (4) Tomar medidas para impedir cualquier operación por parte de sus afiliados que no se encuentren aptos para ejecutarlas (por haber dejado de operar demasiado tiempo y/o no haber recibido entrenamientos recurrentes o falta de aptitud médica, etc.) e informar cualquier irregularidad a la unidad de control técnico de su regional.

Cuando en un club se operen una o más aeronaves convencionales, o se operen uno ó más planeadores o ultralivianos Clase II, el jefe o responsable de operaciones será titular, al menos, de la correspondiente licencia de piloto privado, de planeador, o deportivo/recreativo. En los demás casos, dicho responsable será titular de un certificado de idoneidad emitido por el club correspondiente, con el aval de la Federación Colombiana de Deportes Aéreos o la institución que asuma sus funciones cuando se trate actividades Aero-deportivas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(b) **Responsable de Mantenimiento.** Quien deberá tener idoneidad y conocimientos para el desempeño de las siguientes funciones:

- (1) Velar por el perfecto estado de funcionamiento de las aeronaves o equipos vinculados al club (propio o afiliado) verificando que se ejecuten las actividades de mantenimiento recomendadas por los fabricantes;
- (2) Llevar el registro sobre el mantenimiento y horas de vuelo de cada ultraliviano y/o motor, efectuando sobre los mismos el control necesario para que éste se efectúe dentro de los intervalos que sean requeridos;
- (3) Firmar certificaciones de aptitud técnica expedidas por el club (para aquellos aparatos que no requieran de un certificado de aeronavegabilidad emitido por la UAEAC y llevar una relación de los certificados de aptitud técnica emitidos por el club a cada aparato;
- (4) Velar por la idoneidad del personal de mantenimiento;
- (5) Tomar medidas para impedir la operación de cualquier aeronave o equipo no apto y notificar cualquier irregularidad a la unidad de control técnico de su regional.

Quando en un club se operen una o más aeronaves convencionales, el jefe o responsable de mantenimiento será titular de al menos una autorización de Inspector Técnico Autorizado (AIT) y los trabajos deberán ser efectuados por técnicos licenciados, a menos que en éste reglamento se disponga otra cosa.

Quando en un club se operen ultralivianos, aerostatos, o planeadores, el jefe o responsable de mantenimiento será titular de al menos una certificación sobre su idoneidad, emitida por el mismo. Si el interesado fuera titular de una licencia de técnico de mantenimiento, no sería necesaria la certificación; pero en ambos casos, este deberá haber recibido la capacitación pertinente a los equipos de vuelo en cuestión. La UAEAC se reserva la facultad de verificar en cualquier tiempo, la idoneidad técnica del responsable de mantenimiento, titular de la mencionada certificación o Licencia.

En el caso de otros equipos tripulados para vuelo, o para salto (cometa, parapente, paramotor, paracaídas, etc.) el responsable de mantenimiento y/o personas que lo ejecuten, deberá tener la idoneidad y los conocimientos necesarios y además las certificaciones de los cursos de entrenamiento correspondientes a los equipos operados y será titular de un certificado de idoneidad emitido por el aeroclub correspondiente, con el aval de una Federación de Deportes Aéreos reconocida por COLDEPORTES.

(c) **Responsable de entrenamiento.** En los clubes autorizados para impartir entrenamiento habrá un responsable de entrenamiento con las siguientes funciones.

- (1) Desarrollar y verificar que se ejecuten los programas autorizados;
- (2) Firmar certificados de entrenamiento;
- (3) Velar por el adecuado entrenamiento de los tripulantes u operadores afiliados y del personal a cargo del mantenimiento. En los clubes que no impartan entrenamiento, esta función será ejercida por el responsable de operaciones.

(d) **Responsable por el campo o campos de aterrizaje.** Quien deberá:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (1) Velar por el buen estado y correcta utilización de los campos de aterrizaje que se le autorice si corresponde.
- (2) Velar porque no se efectúen operaciones indebidas desde o hacia el campo de aterrizaje e informar a la UAEAC y a las autoridades policivas sobre cualquier irregularidad. Esta exigencia sólo aplica para los clubes que operen aeronaves convencionales, ultralivianos y planeadores.

Una o más de las anteriores funciones relativas a operación, mantenimiento, entrenamiento y campos de aterrizaje, podrán ser desarrolladas por una misma persona, siempre que cumpla los requisitos inherentes a cada una de ellas. La designación hecha por el club deberá constar por escrito.

Nota: Modificado conforme al Artículo Tercero de la Resolución N°. 00748 del 26 de Febrero de 2013. Publicada en el Diario Oficial N°. 48.722 del 04 de Marzo de 2013

4.25.1.7.5.2. Registros de los clubes.

Cada club deberá llevar la siguiente información en relación con sus tripulantes u operadores afiliados, con los equipos que opere, y con los campos de aterrizaje que utilice, de la siguiente manera:

- a) Con respecto a los tripulantes u operadores afiliados, el aeroclub llevará una relación indicando nombres y apellidos, fecha y número de la inscripción, documento de identidad, licencia o certificado de aptitud, fecha del último curso de entrenamiento con su respectivo chequeo y un registro de sus actividades.
- b) Con respecto a los equipos, cada club deberá mantener una relación actualizada de los que estén inscritos o vinculados a él ya sean propios o afiliados, indicando, marca, modelo, número de serie del aparato y/o motor (si aplica) matrícula o número de identificación dado por el club y nombre del propietario y registros de mantenimiento.
- c) Con respecto a los campos de aterrizaje, cada club deberá tener una relación indicando nombre del campo, ubicación (coordenadas geográficas y municipio) longitud total y orientación, discriminando los que explota en propiedad o a otro título y los que opera siendo explotados por otros aeroclubes, mediante convenio o autorización de los mismos y los que opera siendo públicos con autorización de la UAEAC.

La relación de tripulantes, aeronaves y campos de aterrizaje, se pondrá a disposición de la Dirección Aeronáutica Regional ante la cual esté registrado el club y será actualizada cada seis meses, reportando las novedades durante la última semana de los meses de junio y diciembre de cada año (la actualización podrá hacerse por correo postal, por correo electrónico, o vía fax) La inobservancia de esta obligación o la inexactitud de la información darán lugar a la suspensión de las licencias o certificado de idoneidad de tripulantes, así como a la suspensión de operaciones de las aeronaves o campos de aterrizaje, respecto de los cuales se omita la información, hasta tanto haya sido recibida satisfactoriamente. En caso de reincidencia tendrá lugar también la suspensión de actividades del aeroclub en los mismos términos.

La información anterior, se mantendrá actualizada y disponible para consulta de los afiliados o para inspección de la autoridad aeronáutica.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.1.7.6. Afiliación.

La afiliación de pilotos u operadores de aeronaves o aparatos al club, se efectuará mediante documento escrito entre el piloto o propietario del aparato y el aeroclub, éste último a través de su representante legal, con las condiciones y formalidades que ellos determinen. Para tal efecto el afiliado (cada tripulante y/o dueño de aeronaves vinculado al Club) deberá presentar una carta de compromiso en la forma y manera definida por el Club que exprese el compromiso del cumplimiento con los RAC 4, Capítulo XXV según sean aplicables y el RAC 2 en lo que tiene que ver con licencia de Piloto Privado de Avión, según aplique.

Nota: Modificado conforme al Artículo Tercero de la Resolución N°. 01121 del 04 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

4.25.1.7.7. Documentos de los clubes.

Todo club de actividades aéreas deportivas o recreativas deberá disponer de los siguientes documentos para uso y consulta de su personal directivo, tripulantes, operadores y personal de mantenimiento y entrenamiento, o para inspección de la autoridad aeronáutica:

- a) Acto de constitución
- b) Comunicación de una Dirección Regional Aeronáutica en la que conste su inscripción en dicha Regional
- c) Vinculación a una federación de deportes aéreos reconocida por COLDEPORTES, cuando se dedique a actividades deportivas.
- d) Estatutos del aeroclub
- e) Relación de tripulantes u operadores afiliados y copia de sus licencias o de los certificados de idoneidad emitidos a los mismos y al personal de mantenimiento.
- f) Relación de equipos propios o afiliados que se operan en el club y copia de los certificados de aptitud técnica emitidos a los mismos.
- g) Relación de los aeropuertos, campos de aterrizaje o lugares donde opere habitualmente.
- h) Documento donde conste la designación del responsable o responsables de operación, mantenimiento, entrenamiento y campos de aterrizaje conforme aplique, suscrito por el representante legal.
- i) Información sobre seguros de responsabilidad y su vigencia y copia de las pólizas respectivas, según corresponda.
- j) Copias de los certificados de aptitud técnica expedidos a cada aeronave o equipo propio o afiliado.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.1.7.8. Publicaciones técnicas.

En relación con sus operaciones y equipos, todo club de actividades aéreas deportivas o recreativas deberá disponer de los siguientes documentos para uso y consulta de sus tripulantes u operadores y personal de mantenimiento y entrenamiento o para inspección de la autoridad aeronáutica:

- a) Lista de equipos existentes en el club (propios o afiliados) que se encuentren no aptos. Esta lista debe permanecer en lugar visible.
- b) Para los clubes que operen aeronaves convencionales, ultralivianos, aerostatos o planeadores; Manual de Rutas, normas y procedimientos ATS de Colombia, y mapas o planos con indicación de los aeródromos o campos de aterrizaje empleados por el aeroclub, incluyendo datos sobre sus características y ubicación.
- c) Para los clubes que operen exclusivamente cometas, parapentes o paracaídas; mapas de las zonas o áreas de operación o de salto usados, habitualmente empleadas, incluyendo también datos sobre sus características y ubicación.
- d) De los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, las presentes normas sobre aviación deportiva, el Reglamento del Aire (Parte 5ª), el régimen sancionatorio (parte 7ª) y normas sobre búsqueda y salvamento (parte 8ª).
- e) Manuales de vuelo u operación y mantenimiento de cada uno de los modelos de equipos y/o motor que operen.
- f) Manual o manuales que se empleen para la instrucción de tripulantes, operadores, paracaidistas, o personal de mantenimiento, etc.

(Adicionado Art. 1º Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.7.9. Clubes Escuela

Para que un club de actividades aéreas deportivas o recreativas pueda impartir instrucción de vuelo en aerostato, planeador, o ultraliviano deberá contar con una autorización de club escuela otorgada por la correspondiente Dirección Aeronáutica Regional.

Para la instrucción de vuelo en parapente, cometa o paramotor o de salto en paracaídas, dicha autorización como club escuela será otorgada por una federación de deportes aéreos, reconocida por COLDEPORTES.

Los clubes escuela, además de los requisitos anteriores, deberán contar con al menos un responsable de entrenamiento, uno o más instructores debidamente autorizados o licenciados cuando corresponda y un programa de entrenamiento. Las anteriores funciones puede ejercerlas una misma persona.

(Modificado conforme al Artículo 2º de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.1.7.9.1. Instructores. Los instructores de vuelo en aerostato, planeador deberán acreditar licencia para instrucción de vuelo en globo, planeador (IVG ó IVP) según el caso, emitida por la UAEAC.

Los instructores de Ultraliviano Clase II deberán acreditar licencia para instructor de vuelo en avión (IVA). Dicha licencia podrán obtenerla o adicionarla sin ninguna limitación los pilotos comerciales de avión o instructores de vuelo avión, que cumplan sus requisitos ordinariamente; o con limitación a ultraliviano únicamente, y sin necesidad de una licencia de piloto comercial, quienes sean titulares de una licencia de piloto privado con habilitación limitada a monomotores hasta 750 Kg y tengan una experiencia mínima de 200 horas de vuelo (la mitad de las cuales en ultralivianos clase II), dando cumplimiento a los demás requisitos pertinentes previstos en los numerales 2.6.2.1. y siguientes de estos Reglamentos.

Para las aeronaves mencionadas en los dos párrafos anteriores, los instructores de tierra que no sean instructores de vuelo, acreditarán licencia de instructor de tierra en las materias que lo requieran (IET).

Los instructores para vuelo en ultraliviano Clase I, deberán contar con una certificación o autorización de instructor, otorgada por un aeroclub, siempre y cuando sean titulares de un certificado de idoneidad como ultralivianista, tengan una experiencia no inferior a 150 horas de vuelo, (la mitad de las cuales en ultralivianos Clase I) y algún entrenamiento sobre técnicas de enseñanza, con intensidad no inferior a 20 horas. La UAEAC, se reserva la facultad de verificar, en cualquier tiempo, la idoneidad de estos instructores.

Los instructores de vuelo en cometa, parapente o paramotor y los de paracaidismo, contarán con una autorización de instructor o licencia otorgada por una federación de deportes Aéreos, reconocida por COLDEPORTES.

Los clubes de vuelo deportivo o recreativo, que deseen impartir instrucción a pilotos o técnicos de mantenimiento, para aeronaves convencionales deberán ser titulares de un permiso de operación o funcionamiento como centro de instrucción aeronáutica, de acuerdo con lo previsto en las partes Segunda, Tercera y Cuarta de estos Reglamentos. Si se tratase de instrucción avanzada y de repaso para su propio personal, contarán con un programa de entrenamiento aprobado.

En todos los casos, los centros de instrucción aeronáutica, debidamente autorizados podrán obtener autorización adicional de la Regional Aeronáutica correspondiente, para impartir instrucción en actividades aéreas deportivas o recreativas, siempre que tengan capacidad técnica para hacerlo y cumplan los demás requisitos aquí previstos.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.1.7.10. Responsabilidad

Los clubes de actividades aéreas deportivas serán responsables ante la autoridad aeronáutica:

a) Por mantenimiento y operación de las aeronaves o equipos que operen (propios o afiliados) en concurrencia con el respectivo explotador o propietario.

b) Por la idoneidad de sus tripulantes, en concurrencia con el propio tripulante.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- c) Por el buen uso u operación de los campos de aterrizaje que explote directamente, en concurrencia con el operador de cada aeronave o equipo. Por el uso de otros campos de aterrizaje responderán su explotador y quien opere la aeronave respectiva en cada caso.

Del mismo modo, los clubes de actividades aéreas velarán por el buen uso del espacio aéreo y por el cumplimiento del reglamento del aire y demás normas pertinentes, que hagan sus equipos de vuelo (primos o afiliados) y sus tripulantes; correspondiendo la responsabilidad final por estos aspectos a cada tripulante en particular.

Además de los aspectos señalados anteriormente, el explotador de una aeronave empleada en actividades aéreas deportivas responderá por daños a terceros en la superficie y por abordaje a otras aeronaves, de acuerdo a lo indicado en el Código de Comercio.

Para los efectos del presente capítulo, se considera como explotador de una aeronave (convencional, aerostato, planeador o ultraliviano) a la persona que figure inscrita como tal en el Registro Aeronáutico Nacional. En relación con los demás equipos empleados en actividades aéreas deportivas, lo será su propietario.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.1.7.11. Seguros

Para atender la responsabilidad indicada en este Capítulo, los explotadores de aeronaves convencionales, aerostatos, planeadores y ultralivianos, o los clubes a través de los cuales las operen, deberán mantener vigente una póliza de seguro de conformidad con lo previsto en los artículos 1900 y siguientes del Código de Comercio.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.8. Inspección de la Autoridad Aeronáutica.

Sin perjuicio de la coordinación o supervisión que se atribuya a los clubes de actividades aéreas deportivas y las federaciones de deportes aéreos, reconocidas por COLDEPORTES y la que de manera general corresponda a las autoridades en materia deportiva; la autoridad aeronáutica se reserva en todo tiempo el derecho de inspeccionar a dichos entes o actividades y sujetos que las desarrollen, en cuanto respecta a las cuestiones aeronáuticas.

(Modificado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.1.9. Precedencia de los trámites

Para el otorgamiento del certificado o constancia de aptitud técnica, los aerostatos, planeadores y ultralivianos, estarán previamente inscritos en el correspondiente aeroclub y para la inscripción, deberán estar matriculados e inscritos en el Registro Aeronáutico, siendo claro que la sola matrícula e inscripción en el registro no autorizan el vuelo, sin el agotamiento de los otros dos trámites.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Sin detrimento de lo previsto en el numeral siguiente y de lo que pueda determinar la autoridad aeronáutica en ciertos casos, el documento que definitivamente autoriza la ejecución de actividades de vuelo, a las aeronaves arriba mencionadas, es el certificado de aptitud técnica emitido por el aeroclub al cual estén vinculadas.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.1.9.1. A solicitud del constructor o ensamblador y bajo su responsabilidad, los globos, planeadores o ultralivianos construidos o ensamblados en Colombia, debidamente matriculados, e inscritos a nombre de dicho constructor o de su adquirente; podrán obtener una autorización de las dependencias competentes de tránsito aéreo, previo concepto favorable de la Unidad de Control Técnico Correspondiente; para efectuar vuelos locales de prueba, de manera provisional y por un período limitado, antes de obtener la correspondiente constancia de aptitud técnica por parte de un aeroclub. Durante las pruebas de vuelo no podrán sobrevolarse áreas pobladas. Estos vuelos preferiblemente no se efectuarán desde aeródromos públicos. En estos casos la aeronave no podrá llevar persona alguna distinta al piloto -quién estará familiarizado con el proceso surtido de construcción o ensamble- ni podrá efectuar operaciones diferentes a las de prueba.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.1.10. Incumplimiento.

El incumplimiento a las normas del presente Capítulo, así como el de cualquier norma aeronáutica que sea aplicable a la aviación deportiva o recreativa, será sancionable de conformidad con la Parte 7ª de estos Reglamentos, sin perjuicio de las actuaciones que correspondan a otras autoridades.

(Modificado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.2. AERONAVES CONVENCIONALES.

Las actividades de aviación deportiva o recreativa ejecutadas con aeronaves convencionales (aviones o helicópteros) se someterán a las normas propias de la aviación privada y a las normas especiales pertinentes a dichas aeronaves conforme a su clase, contenidas en este Reglamento; para ejecutarlas, tales aeronaves y pilotos, podrán estar afiliados o no a un club o asociación de actividades aéreas deportivas o recreativas.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3. AEROSTATOS

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Para los fines del presente capítulo, “aerostato” significa, toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional. Si no es propulsada mecánicamente, se denominará “globo”.

Cuando el globo opera encontrándose atado o manteniendo una dependencia física de la superficie terrestre, o radio controlado que limite su movilidad, se denominará “globo cautivo”; en los demás casos se le denominará “globo libre”.

Si el aparato es propulsado por motor, se le denominará “dirigible.”

Quedan excluidos de las disposiciones de esta parte, los globos no tripulados cuyo diámetro sea inferior a dos metros.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.1. Vinculación a clubes de actividades aéreas deportivas o recreativas.

Toda persona que haya de efectuar actividades aéreas deportivas o recreativas en aerostatos, y todo aerostato que haya de ser utilizado en tales actividades, deberán estar vinculados o afiliados a un club de actividades aéreas deportivas o recreativas (aeroclub) registrado ante la Dirección Regional Aeronáutica de la UAEAC, con jurisdicción en su domicilio.

Cuando tales actividades tengan carácter deportivo o competitivo, dichos clubes deberán contar con el correspondiente reconocimiento deportivo y estarán vinculados a una federación de deportes aéreos, reconocida por COLDEPORTES.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.2. Certificado.

A menos que el respectivo aerostato cuente con un certificado tipo, todo establecimiento o persona que construya o ensamble un aerostato, deberá emitir un documento en el que conste tal hecho, indicando nombre del establecimiento, del aeroclub o de la persona que efectuó los trabajos, fecha de iniciación y terminación de los trabajos, lugar de ejecución, descripción de las partes adquiridas de otro fabricante con indicación de los datos relativos a su adquisición e importación en cuanto aplique, marca, modelo y número de serie dados al aparato y demás datos relativos a su identificación (en cuanto aplique) personas que intervinieron en los trabajos principales, declaración de que el aerostato ha sido construido con las técnicas que le atañen de acuerdo a las instrucciones dadas por su fabricante (indicando el nombre de éste) información de su peso capacidad de carga útil y/o número de ocupantes y firma responsable.

El anterior documento además de contener la información técnica básica y de servir como soporte para la identificación del aparato, se constituirá como primer título de propiedad sobre el mismo, una vez elevado a escritura pública con la declaración jurada del constructor, sobre tal construcción.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.3. Requisitos de aptitud técnica

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

En el presente numeral se describen las condiciones mínimas que debe reunir todo aerostato para ser considerado apto para el vuelo, a efectos de que puedan ser admitidas sus operaciones. Los aparatos que no reúnan las condiciones señaladas, no podrán efectuar ninguna operación en el espacio aéreo nacional y en caso de hacerlo, su propietario y el aeroclub al cual pertenezcan, serán sancionados de conformidad con la Parte Séptima de éste Reglamento.

Todo aerostato, deberá ser controlable y maniobrable durante el despegue, ascenso, crucero, descenso y aterrizaje.

La superficie exterior de la cubierta (envoltura) de los globos y dirigibles debe ser de colores que contrasten y que lo hagan visible durante su operación, como mínimo a una milla de distancia.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.3.1. Cumplimiento de instrucciones y manuales.

Cuando se construya o se ensamble un aerostato empleando partes adquiridas de otro fabricante, deberá darse cumplimiento a los manuales e instrucciones de dicho fabricante.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.3.2. Equipo a bordo.

Los aerostatos deberán llevar a bordo y/o tener instalados según corresponda, como mínimo los siguientes instrumentos y equipos, los cuales se encontrarán operativos y en perfecto estado de funcionamiento, para toda operación en el espacio aéreo nacional:

- a) Altímetro y compás magnético,
- b) Radio apropiado para transmisión y recepción en las frecuencias de uso aeronáutico y transponder, cuando operen en espacio aéreo controlado, salvo expresa autorización de la Dirección de Operaciones Aéreas.
- c) Equipo de oxígeno para cada uno de los ocupantes cuando se prevea volar a alturas que lo requieran.
- d) Cualquier otro instrumento o equipo determinado por el fabricante.

Además de los requerimientos anteriores, ninguna persona puede operar un globo; mientras este no tenga un sistema, que automáticamente y rápidamente desinfe el globo; ello debe incluir la fase de sus amarras si el sistema no funciona propiamente, el operador deberá notificar inmediatamente a la facilidad de ATC mas cercana de su posición; en el momento de la operación de escape.

Requerimiento de marcas e iluminación.

- i) Ninguna persona puede operar un globo entre la puesta y la salida del sol, si sus líneas de amarre, no están iluminadas para dar una alarma visual igual a la que se requiere para la obstrucciones de la navegación aérea.
- ii) Ninguna persona puede operar un globo entre la salida y puesta del sol, mientras las líneas de amarre no estén coloreadas permanentemente o los gallardetes (banderines)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de sujeción no estén al menos de 50 pies de intervalo empezando a 150 pies por encima de la superficie de la tierra y con una visibilidad de una milla.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.4. Certificado de Aptitud Técnica.

Todo aerostato deberá tener un certificado de aptitud técnica vigente, expedido por el club al cual esté vinculado.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.5. Matrícula y Registro de aerostatos.

Todo aerostato deberá estar matriculado e inscrito en el registro aeronáutico nacional, haciendo uso de las marcas de nacionalidad HJ y de matrícula, conforme lo determinan estos Reglamentos.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.5.1. Certificado de Matrícula.

Los aerostatos llevarán a bordo el correspondiente certificado de matrícula emitido por la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.5.2. Registro

A efectos del registro de aerostatos, el respectivo título de propiedad, (escritura pública de compraventa, o de declaración de constructor, factura de compra en el exterior, etc. según aplique) será inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, acompañado de los demás documentos determinados en el Código de Comercio y en la Parte 3ª de los Reglamentos Aeronáuticos, con las mismas formalidades y requisitos exigibles a cualquier otra aeronave.

Del mismo modo, cualquier otro acto o contrato relativo a la propiedad o explotación de aerostatos, así como los que graven o limiten tales derechos se inscribirán en la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.6. Utilización

Los aerostatos, se destinarán preferentemente a la aviación deportiva o recreativa o al entrenamiento de vuelo a través de aeroclubes.

No obstante lo anterior, si se exhibiera publicidad comercial en aerostatos (globos o dirigibles), tal actividad deberá estar autorizada previamente mediante un permiso de operación como empresa de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales en la modalidad de publicidad aérea. Al efecto, debería darse cumplimiento a los aspectos relativos a la aeronavegabilidad,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

mantenimiento y operación de aerostatos, contenidos en éste Capítulo y en el Capítulo XXIII de ésta Parte Cuarta, así como también a las normas y requisitos propios esa modalidad de aviación.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.7. Cambio de propietario o de aeroclub.

En caso de enajenación de la propiedad sobre un aerostato, el nuevo propietario deberá inscribirse (si no lo estaba) en el aeroclub a que pertenezca el aerostato o vincularlo a otro.

Si se cambiare de aeroclub se informará a la respectiva Dirección Regional Aeronáutica.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.8. Normas de Operación para aerostatos.

4.25.3.8.1. Requisitos de Operación para globos libres tripulados y dirigibles.

Los globos libres tripulados y los dirigibles deben cumplir los siguientes requisitos para su operación en el territorio nacional:

- a) Ser utilizados en operación tripulada. No podrá soltarse un globo libre si éste no es dirigido y tripulado.
- b) Estar inscritos en un club de actividades aéreas deportivas o recreativas autorizado para vuelo en aerostato.
- c) Para iniciarse cualquier operación de vuelo, será indispensable que su piloto haya consultado informes sobre el estado del tiempo y demás condiciones meteorológicas.
- d) Deben tener un control de horas de vuelo de aeronave.
- e) El piloto y el explotador de un aerostato, deben dar cumplimiento a todas las normas e instrucciones relativas a su aeronavegabilidad, mantenimiento y operación, contenidas en estos Reglamentos y en las instrucciones del fabricante.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.8.2. Operación de Globos Cautivos

Para la operación de globos cautivos, debe tenerse en cuenta que éstas no podrán ejecutarse:

- a) A menos de 150 metros (500 ft.) de la base de las nubes.
- b) A más de 150 metros (500 ft.): sobre la superficie del terreno (AGL).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- c) En una zona donde la visibilidad horizontal a nivel del suelo sea de menos de 5 km. (3 millas).
- d) A menos de 8 kms (5 millas) del límite de un aeródromo.
- e) No se podrá operar un globo cautivo o de amarre, a menos que esté equipado con un dispositivo que de forma automática y rápida pueda llevar a efecto la operación de desinflar, si es que llega a soltarse de sus amarras. Si el dispositivo no funciona debidamente, el operador deberá inmediatamente informar a la autoridad ATS más cercana, la localización y hora en que empezó el desprendimiento, con el fin que se tomen las medidas de seguridad del caso.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.8.3. Facultad permanente de inspección.

La Autoridad Aeronáutica se reserva el derecho de efectuar inspecciones a los clubes de vuelo en aerostatos en cualquier momento, para velar por el cumplimiento de las normas del presente capítulo.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.8.4. Restricciones de Operación.

Durante la operación de aerostatos, se tendrá en cuenta las siguientes restricciones:

- a) No podrá operarse un aerostato de manera que cree una condición peligrosa a aeronaves, personas o propiedades.
- b) En condiciones normales de operación, ninguna persona a bordo de un aerostato podrá arrojar objeto alguno estando en vuelo, excepto el lastre, cuando así corresponda, con las debidas precauciones
- c) Ningún aerostato puede efectuar operaciones en condiciones de vuelo por instrumentos (IMC),
- d) Ningún aerostato podrá aterrizar en carreteras o vías públicas, salvo casos de emergencia debidamente comprobables,
- e) Todo aerostato será tripulado únicamente por personas que cuenten con licencia de piloto de globo (PGL).

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.9. Cumplimiento del Reglamento del Aire

La operación de aerostatos estará sujeta al cumplimiento de las normas del Reglamento del Aire, Parte Quinta de los Reglamentos Aeronáuticos, y a las siguientes reglas especiales:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.3.9.1. Reglas sobre derecho de paso.

- a) Ninguna persona que opere un aerostato volará tan cerca de otra aeronave de modo que pueda crear un riesgo de colisión.
- b) Las aeronaves motorizadas deben ceder en toda oportunidad la vía a las aeronaves no motorizadas.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.9.2. Operaciones diurnas VFR.

Salvo permiso especial de la Dirección de Operaciones Aéreas, los aerostatos solo podrán ser operados entre la salida y puesta del sol, en todos los casos en condiciones de vuelo visual (VMC). Para tal efecto los operadores y clubes aéreos de globos o dirigibles deben poseer las tablas oficiales de salida y puesta del sol para el territorio colombiano.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.9.3. Vuelo en espacio aéreo controlado

No podrán operarse aerostatos dentro de los límites de espacio aéreo controlado o en las cercanías de un aeródromo, excepto si la aeronave tiene un equipo de comunicaciones y cuenta con autorización previa de la autoridad ATS. En este evento, el piloto debe mantener contacto radial con la dependencia de tránsito aéreo competente.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.9.4. Vuelo sobre áreas prohibidas o restringidas

No podrá operarse aerostatos sobre áreas prohibidas o restringidas, sin permiso previo de la autoridad aeronáutica.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.9.5. Violación al espacio aéreo.

Sin perjuicio de las infracciones aeronáuticas que se tipifiquen y de las sanciones que pueda imponer la autoridad aeronáutica, la violación a las anteriores prescripciones será informada a las autoridades militares y de policía para que procedan conforme a lo de su competencia, en relación con la violación al espacio aéreo o cualquier otra actividad ilegal o indebida que se tipifique.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.10. Pilotos de Aerostatos.

Los Pilotos de Aerostatos deberán ser titulares de una licencia vigente de piloto de globo –PGL, expedida por la UAEAC, de conformidad con la Parte Segunda de estos Reglamentos, para poder operarlos.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.3.10.1. Aptitud psicofísica

Los pilotos de aerostatos deberán contar con un Certificado Médico vigente Clase 2, expedido de conformidad con lo previsto en la Parte Segunda de estos Reglamentos.

Nota: Modificado conforme al Artículo Quinto de la Resolución N° 00610 del 11 de Febrero de 2011. Publicada en el Diario Oficial N° 48.001 del 04 de Marzo de 2011.

4.25.3.10.2. Entrenamiento de los tripulantes.

Los clubes debidamente autorizados como club escuela, podrán desarrollar para sus pilotos de aerostatos, los programas de entrenamiento inicial o de repasos en la medida en que lo soliciten y demuestren su capacidad técnica y didáctica para hacerlo. Del mismo modo, los centros de instrucción aeronáutica debidamente autorizados podrán desarrollar tales cursos, adicionando dichos programas y equipos a sus respectivos permisos de operación.

En caso de impartirse instrucción para el mantenimiento de aerostatos, deberán observarse las prescripciones anteriores.

Para la instrucción deberá contarse con los manuales y demás material requerido para la instrucción teórica y con el equipo de vuelo adecuado.

Los aeroclubes verificarán que cada tripulante efectúe entrenamiento recurrente o de repaso y chequeo de vuelo al menos cada dos años, conforme a las directivas que ellos determinen. El mismo procedimiento se observará cuando un piloto haya dejado de volar por más de 180 días.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003)

4.25.3.10.3. Responsabilidad de los clubes.

Cada aeroclub será responsable por el cumplimiento de los anteriores requisitos por parte de los tripulantes a él vinculados, debiendo conservar respecto de cada uno, copia de los documentos que los acrediten, según corresponda.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.3.11. Pistas y campos de aterrizaje

Los clubes aéreos de vuelo en aerostatos podrán ser explotadores de campos de aterrizaje a título de propiedad, arrendamiento o cualquier otro título que lo permita, o podrán operar en pistas de aviación convencional debidamente autorizadas, de manera especial al efecto, teniendo en cuenta que sus características permitan una operación segura para el despegue, aterrizaje y amarre. Así mismo, podrán aterrizar y despegar en otros campos despejados, que no representen peligro o inconveniente a las personas y propiedades en la superficie, previo permiso de la autoridad ATS, competente.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.3.11.1. Aeródromos controlados.

Sin perjuicio de lo anterior, la UAEAC podrá permitir la operación de aerostatos en aeródromos públicos controlados abiertos a la aviación privada.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4. PLANEADORES

A los fines de este reglamento se considera planeador todo aerodino no propulsado por motor que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo; con capacidad de uno o dos ocupantes y peso vacío superior a 85 Kgs. Del mismo modo, se consideran como planeador los aerodinos denominados motoplaneadores, es decir, equipados con motor, pero destinado de acuerdo con sus especificaciones de fábrica, a que éste sea encendido solo para el despegue con potencia motriz propia y cortado o apagado cuando el aparato haya alcanzado altura y velocidad suficiente que le permitan sustentarse en el aire y planear.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.1. Vinculación a clubes de actividades aéreas deportivas o recreativas.

Toda persona que haya de efectuar actividades aéreas deportivas o recreativas en planeadores y todo planeador que haya de ser utilizado en tales actividades, deberán estar vinculados o afiliados a un club de actividades aéreas deportivas o recreativas (aeroclub).

Cuando tales actividades tengan carácter deportivo o competitivo, dichos clubes deberán contar con el correspondiente reconocimiento deportivo y estarán vinculados a una federación de deportes Aéreos, reconocida por COLDEPORTES.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.2. Certificado.

A menos que el respectivo planeador cuente con un certificado tipo, todo establecimiento o persona que construya o ensamble un planeador deberá emitir un documento en el que conste tal hecho, indicando nombre del establecimiento, del aeroclub o de la persona que efectuó los trabajos, fecha de iniciación y terminación de los trabajos, lugar de ejecución, descripción del kit o de las partes adquiridas de otro fabricante con indicación de los datos relativos a su adquisición e importación en cuanto aplique, marca, modelo y número de serie dados al aparato y demás datos relativos a su identificación en cuanto aplique, personas que intervinieron en los trabajos principales, declaración de que el planeador ha sido construido con las técnicas que le atañen o ensamblado de acuerdo a las instrucciones dadas por su fabricante (indicando el nombre de éste) indicación de su peso vacío, capacidad de combustible y velocidades de crucero y de pérdida, número de asientos y firma responsable.

El anterior documento además de contener la información técnica básica y de servir como soporte para la identificación del aparato, se constituirá como primer título de propiedad sobre el mismo,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

una vez elevado a escritura pública con la declaración jurada del constructor, sobre tal construcción.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.3. Requisitos de aptitud técnica

En el presente numeral se describen las condiciones mínimas que debe reunir todo planeador para ser considerado apto para el vuelo, a efectos de que puedan ser admitidas sus operaciones. Los aparatos que no reúnan las condiciones señaladas, no podrán efectuar ninguna operación en el espacio aéreo nacional y en caso de hacerlo, su propietario y el aeroclub al cual pertenezcan, será sancionado de conformidad con la Parte Séptima de éste Reglamento.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.3.1. Cumplimiento de instrucciones y manuales.

Cuando se construya o se ensamble un planeador a partir de un Kit o empleando partes adquiridas de otro fabricante, deberá darse cumplimiento a los manuales e instrucciones de dicho fabricante.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.3.2. Equipo a bordo.

Los planeadores deberán llevar a bordo y/o tener instalados según corresponda, como mínimo los siguientes instrumentos y equipos, los cuales se encontrarán operativos y en perfecto estado de funcionamiento, para toda operación en el espacio aéreo nacional:

- a) Velocímetro, altímetro, variómetro, compás magnético,
- b) Radio apropiado para transmisión y recepción en las frecuencias de uso aeronáutico y transponder, cuando operen en espacio aéreo controlado, fuera de las áreas establecidas para vuelo en planeador.
- c) Sillas con cinturón de seguridad de al menos tres puntos para cada ocupante
- d) Cualquier otro instrumento o equipo determinado por el fabricante.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.4. Certificado de aptitud técnica.

Todo planeador deberá tener un Certificado de Aptitud Técnica Vigente, expedido por el club al cual esté vinculado.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.5. Matrícula y Registro de planeadores.

Todo planeador deberá estar matriculado e inscrito en el registro aeronáutico nacional, haciendo uso de las marcas de nacionalidad HJ y de matrícula, conforme lo determinan los Reglamentos Aeronáuticos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.5.1. Certificado de Matrícula.

Los planeadores llevarán a bordo el correspondiente certificado de matrícula emitido por la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.5.2. Registro

A efectos del registro de planeadores, el respectivo título de propiedad, (escritura pública de compraventa, o de declaración de constructor, factura de compra en el exterior, etc. según aplique) será inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, acompañado de los demás documentos determinados en el Código de Comercio y en la Parte 3ª de los Reglamentos Aeronáuticos, con las mismas formalidades y requisitos exigibles a cualquier otra aeronave.

Del mismo modo, cualquier otro acto o contrato relativo a la propiedad o explotación de planeadores, así como los que graven o limiten tales derechos se inscribirán en la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.5.3. Utilización

Los planeadores, independientemente de quién sea su explotador, se destinarán exclusivamente a la aviación deportiva o recreativa o al entrenamiento de vuelo a través de aeroclubes.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.6. Cambio de propietario o de aeroclub.

En caso de enajenación de la propiedad sobre un planeador, el nuevo propietario deberá inscribirse (si no lo estaba) en el aeroclub a que pertenezca el planeador o vincularlo a otro.

Si se cambiare de aeroclub se informará a la respectiva Dirección Regional Aeronáutica.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.7. Normas de Operación para planeadores.

4.25.4.7.1. Requisitos de Operación

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

- a) Ser utilizados para recreación o deporte, no pudiendo ser empleados en ningún tipo de actividades comerciales remuneradas, como actividades de transporte, paseos turísticos, etc.
- b) Ser utilizados en operación tripulada por uno o máximo dos ocupantes

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- c) Estar inscritos en un club de actividades aéreas deportivas o recreativas autorizado para vuelo en planeador (vuelo a vela).
- d) Deben tener un control de horas de vuelo de aeronave.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.7.2. Facultad permanente de inspección.

La Autoridad Aeronáutica se reserva el derecho de efectuar inspecciones a los clubes de vuelo en planeador en cualquier momento, para velar por el cumplimiento de las normas del presente capítulo.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.7.3. Restricciones de Operación.

Durante la operación de planeadores, se tendrá en cuenta las siguientes restricciones:

- a) No podrá operarse un planeador de manera que cree una condición peligrosa a aeronaves, personas o propiedades.
- b) Ninguna persona a bordo de un planeador podrá arrojar objeto alguno estando en vuelo.
- c) Ningún planeador podrá volar sobre agua a una distancia de tierra superior a la de planeo.
- d) Ningún planeador podrá operar en aeródromos o espacios aéreos controlados, salvo permiso especial de la Dirección general de operaciones aéreas ó que dicho aeródromo haya sido designado para la operación de planeadores.
- e) Ningún planeador puede efectuar operaciones nocturnas, ni en condiciones de vuelo por instrumentos (IMC),
- f) Ningún planeador podrá aterrizar en carreteras o vías públicas o fuera de las zonas o campos autorizados, salvo casos de emergencia debidamente comprobables,
- g) Todo planeador será tripulado únicamente por personas que cuenten con licencia de piloto de planeador (PPL) o una autorización de alumno piloto, otorgada por el aeroclub respectivo, con el visto del correspondiente instructor.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.8. Cumplimiento del Reglamento del Aire

La operación de planeadores estará sujeta al cumplimiento de las normas del Reglamento del Aire, Parte Quinta de los Reglamentos Aeronáuticos, y a las siguientes reglas especiales:

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.4.8.1. Reglas sobre derecho de paso.

- a) Ninguna persona que opere un planeador volará tan cerca de otra aeronave de modo que pueda crear un riesgo de colisión.
- b) Ninguna persona que remolque un planeador en tierra se acercará demasiado a otra aeronave, con el fin de evitar posibles colisiones.
- c) Las aeronaves motorizadas deben ceder en toda oportunidad la vía a las aeronaves no motorizadas.
- d) Cuando dos planeadores converjan a un mismo nivel, el que tenga el otro a la derecha cederá el paso.
- e) Cuando dos planeadores se encuentran en aproximación para aterrizar tiene derecho de paso el que se encuentre mas bajo.
- f) Cuando un planeador se encuentre de frente con otra aeronave, ambas deben virar hacia la derecha conservando una distancia amplia para evitar una colisión.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.8.2. Operaciones diurnas VFR.

- a) Los planeadores solo podrán ser operados entre la salida y puesta del sol, en todos los casos en condiciones de vuelo visual (VMC). Para tal efecto los operadores y clubes aéreos de planeadores deben poseer las tablas oficiales de salida y puesta del sol para el territorio colombiano.
- b) Los planeadores operarán con un techo de nubes mínimo de 1.000 pies y una visibilidad horizontal mínima de 3 millas náuticas, libres de nubes y en todo momento a la vista de tierra o agua. En ningún momento podrán volar entre nubes.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.8.3. Vuelo sobre áreas pobladas

No podrá operarse un planeador sobre áreas pobladas o conglomerados humanos, excepto para el aterrizaje y decolaje, en o desde los campos permitidos. No obstante, tales operaciones podrían permitirse cuando se vuele a la altura suficiente para que el planeador pueda pasar dicha área con su ángulo de planeo normal, menos un margen de seguridad del 30 %.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.8.4. Vuelo en espacio aéreo controlado

No podrán operarse planeadores dentro de los límites de espacio aéreo controlado o en las cercanías de un aeródromo, excepto si la aeronave tiene un equipo de comunicaciones y cuenta con autorización previa de la autoridad ATS. En este evento, el piloto del planeador debe mantener contacto radial con la dependencia de tránsito aéreo competente.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.4.8.5. Vuelo sobre áreas prohibidas o restringidas

No podrá operarse planeadores sobre áreas prohibidas o restringidas.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.8.6. Vuelo dentro de las zonas de operación asignadas.

Se podrán designar zonas del espacio aéreo para el vuelo de planeadores.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.8.7. Violación al espacio aéreo.

Sin perjuicio de las infracciones aeronáuticas que se tipifiquen y de las sanciones que pueda imponer la autoridad aeronáutica, la violación a las anteriores prescripciones será informada a las autoridades militares y de policía para que procedan conforme a lo de su competencia, en relación con la violación al espacio aéreo o cualquier otra actividad ilegal o indebida que se tipifique.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.9. Pilotos de Planeadores

Los Pilotos de Planeador deberán ser titulares de una licencia vigente de piloto deportivo o recreativo de planeadores (PPL) expedida por la UAEAC, de conformidad con la Parte Segunda de estos Reglamentos, para poder operarlos.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.9.1. Aptitud psicofísica

Los pilotos de planeador deberán contar con un Certificado Médico vigente Clase 2, expedido de conformidad con lo previsto en la Parte Segunda de estos Reglamentos.

Nota: Modificado conforme al Artículo Quinto de la Resolución N° 00610 del 11 de Febrero de 2011. Publicada en el Diario Oficial N° 48.001 del 04 de Marzo de 2011.

4.25.4.9.2. Entrenamiento de los tripulantes.

Los clubes debidamente autorizados como club escuela, podrán desarrollar para sus pilotos de planeador, los programas de entrenamiento inicial o de repasos en la medida en que lo soliciten y demuestren su capacidad técnica y didáctica para hacerlo. Del mismo modo, los centros de instrucción aeronáutica debidamente autorizados podrán desarrollar tales cursos, adicionando dichos programas y equipos a sus respectivos permisos de operación.

En caso de impartirse instrucción para el mantenimiento, deberán observarse las prescripciones anteriores.

Para la instrucción deberá contarse con los manuales y demás material requerido para la instrucción teórica y con el equipo de vuelo adecuado.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los aeroclubes verificarán que cada tripulante efectúe entrenamiento recurrente o de repaso y chequeo de vuelo al menos cada dos años, conforme a las directivas que ellos determinen. El mismo procedimiento se observará cuando un piloto haya dejado de volar por más de 120 días.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.9.3. Responsabilidad de los clubes.

Cada aeroclub será responsable por el cumplimiento de los anteriores requisitos por parte de los tripulantes a él vinculados, debiendo conservar respecto de cada uno, copia de los documentos que los acrediten, según corresponda.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.10. Pistas y campos de aterrizaje

Los clubes aéreos de vuelo de planeador podrán ser explotadores de campos de aterrizaje a título de propiedad, arrendamiento o cualquier otro título que lo permita, o podrán operar en pistas de aviación convencional debidamente autorizadas, teniendo en cuenta que sus características permitan una operación segura para el despegue y aterrizaje tanto del planeador como del avión de remolque si se usa.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.10.1. Equipos de emergencia en tierra.

En los sitios, pistas o campos donde operen planeadores deberá haber al menos un botiquín de primeros auxilios y extintores de incendios por lo menos en los hangares o sitios destinados al parqueo o a la guarda y mantenimiento de los aviones de remolque si los usa y en el sitio destinado para almacenamiento y aprovisionamiento de combustible de los mismos si los hubiere.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.10.2. Aeródromos controlados.

Sin perjuicio de lo anterior, la UAEAC podrá permitir la operación de planeadores en aeródromos públicos controlados abiertos a la aviación privada.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.4.11. Aeronaves de Remolque

Las aeronaves empleadas para el remolque de planeadores podrán ser aeronaves privadas o comerciales (de transporte o de trabajos aéreos) aptas para dicha modalidad de operación y deberán dar cumplimiento a todas las normas que le atañen a dichas aeronaves. Si se emplean aeronaves privadas, tal actividad no podrá ser remunerada.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.4.11.1. Pilotos de aeronaves de remolque.

Los pilotos de las aeronaves de remolque deberán contar con su respectiva licencia vigente en la clase y habilitación que corresponda y estarán convenientemente familiarizados con las operaciones de remolque de planeadores, lo cual será certificado por un centro de instrucción aeronáutica o por un club escuela.

Antes de cada vuelo deberá efectuarse un briefing entre el piloto del avión de remolque y el de cada planeador en relación con la maniobra y condiciones de operación.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5. VEHÍCULOS AÉREOS ULTRALIVIANOS

4.25.5.1. Definición y Clasificación.

A los efectos de éste reglamento, se consideran vehículos aéreos ultralivianos los siguientes:

Ultralivianos Clase I.

Los vehículos aéreos ultralivianos de Clase I, son aeronaves con las siguientes características:

- Para un solo ocupante.
 - a) Aparato tipo trike (péndulo) o avión de ala fija, con estructura tubular o en madera, alas enteladas, en lámina o material compuesto y cabina abierta o cerrada.
 - b) No propulsado o propulsado con un solo motor de aspiración normal y potencia máxima no superior a 70 HP.
 - c) Peso vacío de 155 Lb o menos si no es propulsada. Si es propulsada debe tener un peso vacío 300 Lb o menos excluyendo flotadores y artefactos de seguridad.
 - d) Capacidad de combustible no superior a 5 US galones.
 - e) Velocidad máxima en vuelo nivelado a toda potencia, no superior a 70 nudos.
 - f) Velocidad de pérdida (sin flaps) no superior a 24 nudos.

- Para Dos ocupantes.
 - a) Aparato tipo trike (péndulo) o avión de ala fija, con estructura tubular, en metal, madera o material compuesto y cualquier tipo de estructura (tubular, monocoque, etc.) alas enteladas, en lámina u otro material y cabina abierta o cerrada.
 - b) No propulsado o propulsado con un solo motor de aspiración normal y potencia máxima no superior a 80 HP.
 - c) Peso vacío de 187 Lb o menos, si no es propulsada. Si es propulsada debe tener un peso vacío de 500 Lb o menos, excluyendo flotadores y artefactos de seguridad.
 - d) Capacidad de combustible no superior a 12 US galones.
 - e) Velocidad máxima en vuelo nivelado a toda potencia, no superior a 70 nudos

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- f) Velocidad de pérdida (sin flaps) no superior a 30 nudos.
- g) Capacidad máxima para dos ocupante (dos asientos).

Si un aparato ultraliviano excede cualquiera de las características o limitaciones anteriores, propias de la clase I, será considerado clase II y deberá someterse a las condiciones de aeronavegabilidad y operación de los mismos.

Si un ultraliviano al exceder las características o limitaciones de la Clase I pasa a ser considerado como clase II y pese a ello no es equipado conforme se requiere para esta Clase, continuará sometido a las limitaciones de operación propias de la clase I y será operado como tal, siempre y cuando su peso vacío no exceda de las 600 libras. En caso de exceder las 600 libras, definitivamente deberá registrarse como clase II para lo cual deberá equiparse y operarse conforme a las condiciones de dicha clase.

Ultralivianos Clase II.

Los vehículos aéreos ultralivianos de Clase II, son aeronaves con las siguientes características:

- a) Avión de ala fija ó de ala rotatoria tipo autogiro, con cualquier tipo de estructura (tubular, monocoque, etc.); alas en tela o en lámina o material compuesto y cabina abierta o cerrada.
- b) Propulsado con un motor y potencia máxima total no superior a 130 HP.
- c) Peso máximo de operación de 1.654 Lb o menos, incluyendo flotadores y artefactos de seguridad.
- d) Capacidad de combustible no superior a 24 US galones
- e) Velocidad de crucero máxima de 130 nudos
- f) Velocidad de pérdida (sin flaps) no superior a 39 nudos.
- g) Capacidad máximo para dos ocupantes (dos asientos).

Si una aeronave excede cualquiera de los parámetros anteriores, propios de la Clase II, no se la considerará de clase ultraliviana y en consecuencia deberá estar certificada (de tipo yo de aeronavegabilidad) en la clase que corresponda de acuerdo a sus especificaciones, dando cumplimiento a las disposiciones pertinentes a dicha clase, o en su defecto como aeronave experimental.

La aeronave respectiva una vez catalogada como experimental deberá, con el lleno de todos los requisitos legales, inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional, el cual le asignará una matrícula HK con marca de utilización Z, estar equipada como corresponde a las aeronaves convencionales de su clase, obtener el correspondiente certificado de aeronavegabilidad experimental, ser tripulada por un piloto licenciado y bajo ninguna circunstancia podrá efectuar operaciones de carácter comercial, quedando sometida para todos los efectos a las disposiciones contenidas en los numerales 4.26. y siguientes y 9.5.3. y siguientes de estos reglamentos y demás disposiciones concordantes.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PARAGRAFO. Cuando una aeronave en particular, inicialmente desarrollada como ultraliviana sea amparada con un certificado tipo y este le fuere aplicable, deberá, previo cumplimiento de los demás requisitos técnicos y legales correspondientes, obtener una matrícula colombiana (HK) y un certificado de aeronavegabilidad en la clase que corresponda, quedando su operación, mantenimiento y demás aspectos técnicos sometidos a las normas pertinentes a dicha clase.

A su vez si una aeronave certificada de tipo fuese alterada con la intención de ajustarse a los parámetros propios de un ultraliviano, a esta no se la considerará como tal, sino como experimental.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.2. Construcción y ensamblaje de Ultralivianos.

Las aeronaves ultralivianas pueden ser construidas por constructores u operadores aficionados bajo su responsabilidad y su utilización se restringe a fines recreativos o deportivos y al entrenamiento de vuelo con el mismo propósito en este tipo de aeronave. Cuando se trata de Vehículos Aéreos Ultralivianos (Clase II), el constructor podrá voluntariamente acogerse a Estándares Internacionales como son las normas ASTM F2245, F2279 y F2295 (Últimas revisiones).

Nota:Modificado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

4.25.5.2.1. Cumplimiento de instrucciones y manuales.

Cuando se construya o ensamble un ultraliviano a partir de un Kit o empleando partes adquiridas de otro fabricante, deberá darse cumplimiento a los manuales e instrucciones de dicho fabricante y a lo previsto en el Apéndice A de este Capítulo.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.5.2.2. Certificado.

Todo establecimiento o persona que construya o ensamble un vehículo aéreo ultraliviano, deberá emitir un documento en el que conste tal hecho, indicando nombre del establecimiento, del aeroclub o de la persona que efectuó los trabajos, fecha de la fabricación o ensamblaje (de terminación de los trabajos) lugar de ejecución, descripción del kit o de las partes adquiridas de otro fabricante con indicación de los datos relativos a su adquisición e importación en cuanto aplique, marca, modelo y número de serie dados del aparato y su planta motriz y demás datos relativos a su identificación en cuanto aplique, personas que intervinieron en los trabajos principales, declaración de que el ultraliviano ha sido construido con las técnicas que le atañen o ensamblado de acuerdo a las instrucciones dadas por su fabricante (informando el nombre de éste) indicación de su peso vacío, capacidad de combustible y velocidades de crucero y de pérdida, número de asientos y firma responsable.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

El anterior documento, además de contener la información técnica básica y de servir como soporte para la identificación del aparato, se constituirá como primer título de propiedad sobre el mismo, una vez elevado a escritura pública con la declaración jurada del constructor, sobre tal construcción.

A cada aparato de un mismo modelo, construido por un mismo fabricante, éste le asignará un número o placa de identificación, consecutivos.

Nota: Modificado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

4.25.5.2.3. Aviso sobre construcción.

Toda persona o establecimiento que pretenda iniciar la construcción o ensamblaje de un vehículo aéreo ultraliviano, deberá informarlo a la Dirección Regional Aeronáutica con jurisdicción en el lugar donde se efectuará la construcción, indicando las características principales del proyecto

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.3. Requisitos de aptitud técnica

En el presente numeral se describen las condiciones mínimas que debe reunir todo ultraliviano para ser considerado apto para el vuelo (aeronavegable) a efectos de que puedan ser admitidas sus operaciones. Los aparatos que no reúnan las condiciones señaladas, no podrán efectuar ninguna operación en el espacio aéreo nacional y en caso de hacerlo, su propietario y el aeroclub al cual pertenezcan, será sancionado de conformidad con la Parte Séptima de éste Reglamento.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.3.1. Equipo a bordo.

Los ultralivianos, según su clasificación, deberán llevar a bordo y/o tener instalados según corresponda, como mínimo los siguientes instrumentos y equipos, los cuales se encontrarán operativos y en perfecto estado de funcionamiento; para toda operación en el espacio aéreo nacional:

- Ultralivianos Clase I. Todo ultraliviano Clase I estará equipado al menos con lo siguiente:
 - a. Velocímetro, altímetro, compás magnético y reloj.
 - b. Radio para escucha en las frecuencias de uso aeronáutico.
 - c. Transponder con modo "C" -si el aparato es tipo hidroavión o está equipado con flotadores.
 - d. Teléfono móvil con registro de los números telefónicos de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y de búsqueda y salvamento (SAR) más cercanos para ser contactados en caso de emergencia o en caso de requerirse algún tipo de coordinación urgente, en cuanto sea posible.
 - e. Indicador de temperatura de motor (de gases del exhosto o de cabezas de cilindro, o de agua. del radiador si es enfriado por agua) y medidor visual de cantidad de combustible b) Silla o sillas (máximo 2) con cinturón de seguridad de al menos tres puntos.
 - f. Casco y gafas para cada ocupante, si el aparato es de cabina abierta.
 - g. Transponder en modo C, cuando hayan de ser autorizados para cruceros a otras regionales.
 - h. Cualquier otro instrumento o equipo determinado por el fabricante.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Si el ultraliviano es para dos ocupantes deberá tener además:

i. Indicador de banqueo o de giro y banqueo, tacómetro y extintor manual de incendios de halón ubicado en un lugar accesible, del tamaño y capacidad que resulte factible.

- Ultralivianos Clase II. Todo ultraliviano Clase II estará equipado al menos con lo siguiente:
 - a. Velocímetro, altímetro, variómetro, compás magnético, indicador de banqueo o de giro y banqueo y reloj con segundero.
 - b. Radio apropiado para transmisión y recepción en las frecuencias de uso aeronáutico.
 - c. Transponder con modo "C".
 - d. Indicadores de temperatura de motor (de gases del exhosto, y de cabezas de cilindros, o de agua de radiador si es enfriado por agua), presión de aceite (para motores de 4 tiempos), tacómetro, medidor de cantidad de combustible (legible en vuelo) y horómetro.
 - e. Sillas (máximo 2) con cinturón de seguridad de al menos tres puntos para cada ocupante
 - f. Extintor manual de incendios de halón ubicado en un lugar accesible, del tamaño y capacidad que resulte factible. (Para volar a alturas superiores a 10.000 pies, este será de tipo aprobado).
 - g. Luces de aterrizaje.
 - h. Casco y gafas para cada ocupante, si el aparato es de cabina abierta.

i. Para vuelo a alturas superiores a 10.000 pies, provisión de oxígeno de tipo aprobado, para ambos ocupantes.

j. Cualquier otro instrumento o equipo determinado por el fabricante.

Nota: Modificado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

4.25.5.3.1.1. Equipo adicional.

En caso de requerirse, se permite la instalación en los vehículos aéreos ultralivianos, de equipos de emergencia adicionales, tales como: flotadores, paracaídas, etc. Estos accesorios en ningún caso pasarán a ser equipo fijo o permanente del ultraliviano y con su instalación no se podrá exceder su peso máximo de operación.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.4. Constancia de aptitud técnica.

Ningún ultraliviano podrá operar si no cuenta con una constancia de aptitud técnica vigente, expedida por el club de aviación deportiva o recreativa al cual esté afiliado, suscrita por el Responsable de Mantenimiento de dicho club.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.4.1. Expedición de la constancia de aptitud técnica.

Para la expedición de la constancia de aptitud técnica de ultralivianos el aeroclub responsable debe verificar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- a) La aeronave, de acuerdo a sus especificaciones (peso, capacidad de combustible, número de asientos etc.) efectivamente es un vehículo aéreo ultraliviano en la clase que corresponda.
- b) El ultraliviano ha sido construido de acuerdo con las normas técnicas que le atañen y/o ensamblado de acuerdo a las instrucciones del fabricante y cuenta con el certificado de construcción de que trata este reglamento.
- c) El aparato no ha sido objeto de modificaciones o alteraciones no previstas por el fabricante.
- d) Los servicios de mantenimiento periódicos y mandatorios determinados por el fabricante, deben estar cumplidos, de acuerdo con los manuales aplicables.
- e) El ultraliviano y sus sistemas (motor, instrumentos, etc.) deben estar en perfecto estado de funcionamiento y operación.
- f) El aparato este equipado como corresponda a su categoría.
- g) Todos los boletines técnicos mandatorios de estructura, motor, sistemas, etc. publicados por el fabricante deben estar cumplidos.

La Constancia de aptitud técnica tendrá vigencia de un año y deberá incluir lo siguiente:

1. Nombre del Aeroclub que la expide.
2. Marcas de nacionalidad y matrícula asignadas por la oficina de Registro Aeronáutico.
3. Clase de ultraliviano con indicación clara de su categoría.
4. Marca y modelo de la aeronave, y número de serie si fuere aplicable.
5. Marca y modelo del motor y número de serie si fuere aplicable.
6. Número de plazas.
7. Limitaciones de Operación.
8. Una declaración de quien emite la constancia de aptitud técnica, en cuanto a que el ultraliviano descrito ha sido inspeccionado y se considera aeronavegable mientras se mantenga y utilice de acuerdo con los requisitos que anteceden y las limitaciones de operación pertinentes. (“El ultraliviano descrito ha sido inspeccionado y hallado en condiciones satisfactorias, por lo que se considera técnicamente apto, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con los requisitos que anteceden y dentro de las limitaciones de operación indicadas”).

La constancia tendrá vigencia de un año pero se renovará automáticamente mientras subsistan los requisitos que dieron lugar a su otorgamiento.

En razón de lo anterior, el ultraliviano deberá ser inspeccionado por el aeroclub una vez cada año. Durante la inspección, se constatará su condición técnica y la vigencia de los demás requisitos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

El correspondiente documento vigente, deberá mantenerse a bordo de cada ultraliviano mientras esté operando y una copia del mismo se conservará entre los registros del club.

En cualquier momento en que el aeroclub detecte que los anteriores requisitos no se están cumpliendo o que la condición técnica del ultraliviano no es satisfactoria, deberá tomar las medidas pertinentes para evitar su operación hasta tanto no hayan sido adoptadas las acciones correctivas del caso.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.5. Mantenimiento de ultralivianos.

El mantenimiento de cualquier vehículo aéreo ultralivianos deberá ser efectuado dentro de los intervalos señalados por el fabricante y empleando los procedimientos, repuestos y herramientas indicados por él, en los manuales respectivos. El responsable de mantenimiento del aeroclub, aprobará los trabajos para el retorno al servicio de los aparatos.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.5.1. El mantenimiento de ultralivianos podrá ser ejecutado directamente por aeroclubes debidamente registrados. Estos serán autorizados para ejecutarlo en la medida en que así lo soliciten y demuestren su capacidad técnica al efecto.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.5.2. Los establecimientos o clubes que de manera permanente o con carácter comercial se dediquen al diseño, construcción, ensamblaje, mantenimiento, reparación, o alteración de vehículos aéreos ultralivianos o sus plantas motrices, en favor de terceros, deberán tener capacidad técnica al efecto verificada por parte de la Secretaría de Seguridad, demostrando los requerimientos del numeral 4.25.5.2 y registrarse ante la Regional Aeronáutica de su jurisdicción.

Para el registro se indicará:

- Nombre del interesado, o del establecimiento, o razón social si fuera una sociedad, anexando fotocopia de la cédula de ciudadanía, o del certificado de cámara de comercio sobre existencia y representación legal, según el caso.
- Nombre del representante legal
- Nombre de la persona responsable de dirigir los trabajos
- Indicación de si se trata de diseño, construcción, ensamblaje o mantenimiento de los aparatos.
- Tipo de aeronave o equipos que se construirán, ensamblarán o mantendrán y tipo de trabajos en el caso de mantenimiento.

A la solicitud de registro se anexará:

Cuando se trate de Ultralivianos Clase II, los trabajos de mantenimiento de estos aparatos deberán ser dirigidos por técnicos capacitados e idóneos certificados por el correspondiente aeroclub. El responsable de mantenimiento del respectivo establecimiento y/o aeroclub, deberá avalar con su firma tales trabajos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Para los efectos del presente numeral, se entiende que un establecimiento o un aeroclub se dedican de manera permanente a las mencionadas actividades, cuando realiza mantenimiento, reparación o alteración a más de dos (2) ultralivianos en un año, o cuando en igual cantidad y período efectúe cualquier trabajo sobre equipos ajenos o sus partes.

Los pilotos propietarios de las aeronaves podrán efectuar aquellos trabajos de mantenimiento elemental, normalmente permitido a los pilotos privados sobre aeronaves privadas, cuando acrediten la idoneidad, conocimientos, experiencia y pericia necesarios, mediante certificaciones de los cursos recibidos en relación con las aeronaves correspondientes

Nota: Modificado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

4.25.5.5.3. Personal de mantenimiento

El responsable de mantenimiento y los técnicos que efectúen tales trabajos sobre ultralivianos, no requieren de una licencia emitida por la UAEAC, pero serán titulares de una certificación sobre su idoneidad, emitida por un aeroclub.

Para obtener dicha certificación cada técnico habrá recibido además del entrenamiento específico para cada equipo, instrucción en un aeroclub escuela o en un centro de instrucción aeronáutica aprobado, sobre los conocimientos previstos en los literales a) b) c) d) f) g) i) j) ñ) o) p) q) r) t) u) v) y w) del numeral 2.4.2.4.1. de éstos Reglamentos y acreditará al menos un año de experiencia en el mantenimiento de ultralivianos.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.6. Ultralivianos Importados.

Cuando un ultraliviano no haya sido fabricado en Colombia, sino que haya sido adquirido en el exterior, el aparato o el kit correspondiente para su ensamble, deberá haber sido legalmente importado al país, circunstancia que deberá acreditarse para su inscripción en el Registro Aeronáutico.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.7. Inscripción e Identificación para ultralivianos.

Ninguna aeronave ultraliviana podrá desarrollar actividades de vuelo, a menos que esté debidamente inscrita en un aeroclub de ultralivianos registrado ante una Dirección Regional de la Autoridad Aeronáutica.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.8. Matrícula y registro de Ultralivianos.

Todo ultraliviano deberá estar matriculado e inscrito en el registro aeronáutico nacional, haciendo uso de las marcas de nacionalidad HJ y de matrícula, conforme lo determinan estos Reglamentos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.8.1. Certificado de Matrícula.

Los Vehículos aéreos ultralivianos llevarán a bordo el correspondiente certificado de matrícula emitido por la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.8.2. Registro

A efectos del registro de vehículos aéreos ultralivianos en todas sus categorías, el respectivo título de propiedad, (escritura pública de compraventa, o de declaración de constructor, factura de compra en el exterior, etc. según aplique) será inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, acompañado de los demás documentos determinados en el Código de Comercio y en la Parte 3ª de los Reglamentos Aeronáuticos, con las mismas formalidades y requisitos exigibles a cualquier otra aeronave.

Del mismo modo, cualquier otro acto o contrato relativo a la propiedad o explotación de los vehículos aéreos ultralivianos, así como los que graven o limiten tales derechos se inscribirán en la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional.

Sin perjuicio de lo anterior, el registro de ultralivianos no implica que estos obtengan un certificado de aeronavegabilidad expedido por la autoridad aeronáutica, pero sí una constancia de aptitud técnica emitida por un club de ultralivianos debidamente registrado, la cual será suscrita por el responsable de mantenimiento, como se indica en este capítulo.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.8.3. Cambio de propietario o de aeroclub.

En caso de enajenación de la propiedad sobre un ultraliviano, el nuevo propietario deberá inscribirse (si no lo estaba) en el aeroclub a que pertenezca el ultraliviano o inscribirlo en otro aeroclub, además de la correspondiente inscripción en el registro aeronáutico.

Si se cambiare de aeroclub igualmente el propietario lo informará a la Oficina de Registro. Si Con la afiliación a un club las partes acordaren transferir la explotación a dicho club, el acto deberá registrarse con el lleno de sus requisitos legales.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.9. Normas de Operación para ultralivianos.

4.25.5.9.1. Requisitos de Operación

Las aeronaves ultralivianas deben cumplir los siguientes requisitos para su operación en el territorio nacional:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- a) Ser utilizadas para recreación o deporte, no pudiendo ser empleadas en ningún tipo de actividades comerciales remuneradas, como actividades de transporte público, paseos turísticos o trabajos aéreos especiales, etc.
- b) Ser utilizadas en operación tripulada por uno o máximo dos ocupantes según la configuración autorizada de acuerdo a su clasificación.
- c) Estar inscritas en un club de actividades aéreas deportivas o recreativas con ultralivianos.
- d) Tener un control de horas de vuelo de aeronave y motor
- e) La Autoridad Aeronáutica se reserva el derecho de efectuar inspecciones a los clubes de ultralivianos en cualquier momento, para velar por el cumplimiento de las normas del presente capítulo.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.9.2. Restricciones de Operación.

Durante la operación de aeronaves ultralivianas, se tendrá en cuenta las siguientes restricciones:

- (a) No podrá operarse una aeronave ultraliviana de manera que cree una condición peligrosa a aeronaves, personas o propiedades.
- (b) Ninguna persona a bordo de una aeronave ultraliviana podrá arrojar objeto alguno estando en vuelo.
- (c) Ningún ultraliviano podrá ser empleado para transportar cargas a bordo (excepto equipaje de sus ocupantes) ni cargas externas.
- (d) Ningún ultraliviano podrá equiparse con tanques adicionales de combustible, ni se incrementará su capacidad o autonomía de vuelo de ningún otro modo.
- (e) Ningún ultraliviano podrá equiparse o cargarse de modo que exceda su peso de despegue.
- (f) Ningún ultraliviano (incluso hidroplanos) podrá volar sobre agua a una distancia de tierra superior a la de planeo.
- (g) Ningún ultraliviano Clase I podrá operar en aeródromos o espacios aéreos controlados, salvo permiso especial de la UAEAC o que dicho aeródromo haya sido designado para la operación de ultralivianos Clase I por dicha autoridad, habida consideración de su bajo volumen de operación y condiciones topográficas y climáticas favorables.
- (h) Los ultralivianos Clase II podrán operar en aeródromos y espacios aéreos controlados en que no esté prohibida tal operación, cumpliendo los requisitos propios de una aeronave convencional.
- (i) Ningún ultraliviano Clase I podrá efectuar cruceros sin escala, de más de dos horas (2:00) de duración a velocidad normal de crucero o de más de cien (100) millas náuticas desde el lugar de despegue, lo que resulte menor.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (j) Reservado
- (k) Ningún ultraliviano puede efectuar operaciones nocturnas, ni en condiciones de vuelo por instrumentos (IMC), ni volar bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
- (l) Los aparatos Clase I no podrán volar a más de tres mil quinientos pies (3.500) sobre el terreno.
- (m) Los aparatos Clase II no podrán volar por encima de diez y siete mil quinientos pies (17.500) sobre el nivel del mar.
- (n) No podrá operarse una aeronave ultraliviana, directamente sobre áreas pobladas o conglomerados de personas, excepto durante las maniobras correspondientes al aterrizaje y despegue.
- (ñ) Una aeronave ultraliviana podrá operar sobre áreas no pobladas a una altura no inferior a quinientos pies (500).
- (o) Ningún vehículo aéreo ultraliviano podrá aterrizar en carreteras o vías públicas o fuera de las zonas o campos autorizados, salvo casos de emergencia debidamente comprobables, ni aprovisionar combustible fuera de las instalaciones autorizadas al efecto en los aeródromos o en los campos de aterrizaje.
- (p) Los ultralivianos hidroaviones o equipados con flotadores, solo podrán efectuar operaciones acuáticas en lugares previamente autorizados por la UAEAC, informando en cada caso a la dependencia ATS con jurisdicción en dicho lugar.
- (q) Todo ultraliviano hidroavión o equipado con flotadores -cualquiera que sea su categoría- deberá estar equipado con transponder en modo "C" y radio apropiado para transmisión y recepción en las frecuencias de uso aeronáutico, los cuales operará, conforme corresponda.
- (r) Los ultralivianos Clase I solo pueden operar al interior de la regional en la que estén inscritos y dentro de la zona de operación asignada al aeroclub correspondiente, pero se podrá proceder hacia otra zona aprobada en su regional, o hacia zona de regional diferente, siempre y cuando exista permiso de tránsito aéreo al efecto, y previa autorización de la Dirección Aeronáutica Regional competente en lugar de aterrizaje previsto.
- (s) Los ultralivianos Clase II podrán volar a otras regionales o zonas de operación previa presentación del Plan de vuelo correspondiente y cumpliendo en su totalidad los requisitos exigibles a una aeronave convencional.
- (t) Los aparatos Clase I solamente podrán ser operados por personas que cuenten con el correspondiente certificado de aptitud para tripulante de ultraliviano Clase I emitido por un aeroclub autorizado para actividades de aviación deportiva, o con una licencia de piloto en otra modalidad.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(u) Los ultralivianos Clase II solamente podrán ser operados por personas que cuenten con licencia de Piloto Privado de Avión (PPA) con habilitación para monomotores hasta setecientos cincuenta Kilogramos (750 Kg) de PBMO u otra clase de licencia de piloto, emitida por la UAEAC, y se encuentren habilitados para el equipo ultraliviano, por parte de un aeroclub autorizado.

(v) Ningún ultraliviano podrá sobrevolar instalaciones carcelarias, militares, ni policiales.

Nota: Modificado conforme al Artículo Tercero de la Resolución N°. 00748 del 26 de Febrero de 2013. Publicada en el Diario Oficial N°. 48.722 del 04 de Marzo de 2013

4.25.5.9.2.1. Vuelos de crucero.

Para poder efectuar en ultralivianos clase I vuelos de crucero a distancias superiores a las señaladas o por fuera de la zona de operación asignada, se deberá contar con autorización previa emitida por la Dirección de Operaciones Aéreas de la UAEAC.

La autorización será solicitada por el aeroclub con al menos 48 horas de antelación al vuelo; por escrito, vía correo, fax, e-mail o AFTN. En la solicitud se indicará

- número de identificación del ultraliviano,
- marca modelo y número de serie del motor,
- color (es),
- nombre del aeroclub y de los ocupantes,
- propósito del vuelo,
- licencia o certificado de aptitud del piloto,
- fecha y prevista de salida,
- lugar de salida y hora,
- lugar de llegada y hora estimada,
- ruta a seguir, altura,
- escalas previstas,
- fecha y hora de regreso (si aplica).

La autorización respectiva, se enviará por cualquiera de los medios indicados al aeroclub solicitante con copia a las dependencias de tránsito aéreo con jurisdicción en los lugares mencionados en la solicitud o las más cercanas a ellos. Copia de dicha autorización deberá llevarse a bordo durante el vuelo. Este mismo procedimiento se observará para el acuatizaje de hidroaviones ultralivianos.

Los ultralivianos clase II se someterán, a las reglas propias de operación de la aviación general privada.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.5.9.3. Documentos de a bordo.

Todo ultraliviano llevará a bordo los siguientes documentos:

- Un libro de vuelo, donde se consignarán los datos relativos a la operación y mantenimiento del aparato. Este podrá tener tamaño y características que faciliten portarlo a bordo.
- Certificado de matrícula (emitido por la oficina de registro aeronáutico nacional)
- Certificado de aptitud técnica (emitido por el aeroclub correspondiente).
- Constancia de afiliación a un aeroclub.
- Licencia o certificado de idoneidad del piloto, según el caso.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.5.10. Cumplimiento del Reglamento del Aire

La operación de aeronaves ultralivianas estará sujeta al cumplimiento de las normas del Reglamento del Aire, Parte Quinta de los Reglamentos Aeronáuticos, y a las siguientes reglas especiales:

4.25.5.10.1. Reglas sobre derecho de paso.

- a. Ninguna persona que opere una aeronave ultraliviana volará tan cerca de otra aeronave de modo que pueda crear un riesgo de colisión.
- b. Ninguna persona que opere una aeronave ultraliviana en tierra se acercará demasiado a otra aeronave u otro ultraliviano, con el fin de evitar posibles colisiones.
- c. Ninguna persona que opere una aeronave ultraliviana podrá realizar vuelos en formación de exhibición.
- d. Las aeronaves ultralivianas motorizadas deben ceder en toda oportunidad la vía a las aeronaves no motorizadas.
- e. Cuando dos ultralivianos converjan a un mismo nivel, el que tenga el otro a la derecha cederá el paso.
- f. Cuando dos ultralivianos se encuentran en aproximación para aterrizar tiene derecho de paso el que se encuentre mas bajo.
- g. Cuando un ultraliviano se encuentren de frente con otra aeronave, ambas deben virar hacia la derecha conservando una distancia amplia para evitar una colisión.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.10.2. Operaciones diurnas VFR.

- a. Las aeronaves ultralivianas solo podrán ser operadas entre la salida y puesta del sol.
- b. Las aeronaves ultralivianas operarán con un techo de nubes mínimo de 1.000 pies.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.10.3. Vuelo en espacio aéreo controlado

- a. Todo ultraliviano que haya de operar dentro de los límites de espacio aéreo controlado o en las cercanías de un aeródromo deberá, para poder hacerlo, tener a bordo y en funcionamiento un equipo de comunicaciones en las frecuencias apropiadas y contar con una autorización previa de la autoridad ATS. En este evento, el piloto del ultraliviano debe mantener contacto radial con la dependencia de tránsito aéreo competente. En caso de falla de comunicaciones se debe circular y atender las señales de luces para el tránsito de aeródromo.
- b. Todo piloto de ultraliviano que haya sido autorizado para dirigirse a un aeródromo sin torre de control, debe realizar un circuito estándar para el aterrizaje.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.10.4. Vuelo sobre áreas prohibidas o restringidas.

No podrá operarse aeronaves ultralivianas sobre áreas prohibidas o restringidas a menos que se cuente con un permiso escrito de la Autoridad Competente. Los clubes de aviación deportiva en ultralivianos dispondrán en todo momento de los manuales, mapas y/o cartas que muestren claramente las zonas prohibidas o restringidas que hayan sido designadas y publicadas y serán responsables de que sus tripulantes afiliados las conozcan y les den plena observancia.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.10.5. Vuelo dentro de las zonas de operación asignadas.

Los vehículos aéreos ultralivianos clase I solo podrán efectuar operaciones dentro de las zonas o áreas que le hayan sido asignadas al aeroclub correspondiente, en la forma indicada en éste Reglamento; y en defecto de tal asignación, dentro de la regional aeronáutica correspondiente al club en que estén inscritos.

Dentro del área asignada se podrá permitir, previa autorización, operaciones de vuelo a alturas superiores a las señaladas, cuando éstas no afecten otras operaciones aéreas.

Cualquier operación o permanencia de un ultraliviano Clase I fuera de su zona asignada estará sujeta a autorización previa, conforme a lo previsto en el numeral 4.25.5.9.2.1. para vuelos de crucero. En todo caso la permanencia de un ultraliviano fuera de su zona asignada, no será superior a 30 días prorrogables por períodos iguales. Vencido el plazo correspondiente o su prórroga, la Dirección Regional con jurisdicción en el lugar donde se encuentre el ultraliviano, no le permitirá ninguna operación diferente a la que corresponda al regreso a su zona de origen.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.10.6. Operación fuera del territorio nacional.

Los ultralivianos no podrán abandonar en vuelo el espacio aéreo nacional, sin una autorización expresa y escrita de la Dirección de Operaciones Aéreas. Para los ultralivianos clase I dicha autorización tan solo podría concederse de manera especial en caso de eventos deportivos,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

exposiciones o ferias aeronáuticas, teniendo en cuenta que la salida y entrada se efectúe a través de un aeropuerto internacional diferente de Eldorado y que los Estados que hayan de ser sobrevolados también acepten tal operación

Las aeronaves Clase II, se sujetarán a las reglamentaciones existentes para la aviación general.

La permanencia de un ultraliviano fuera del país no podrá ser superior a 30 días prorrogables en otro tanto.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.10.7. Violación al espacio aéreo.

Sin perjuicio de las infracciones aeronáuticas que se tipifiquen y de las sanciones que pueda imponer la autoridad aeronáutica, la violación a las anteriores prescripciones será informada a las autoridades militares y de policía para que procedan conforme a lo de su competencia, en relación con la violación al espacio aéreo o cualquier otra actividad ilegal o indebida que se tipifique.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.11. Tripulantes de Ultralivianos.

4.25.5.11.1. Certificados de Idoneidad y Licencias.

Los tripulantes de vehículos aéreos ultralivianos clase I no requieren de una licencia de piloto otorgada por la UAEAC en la forma prevista en la parte Segunda de estos Reglamentos, mientras dicha operación se someta a las limitaciones previstas en el presente Capítulo, pero deberán obtener un certificado de idoneidad otorgado por la Oficina o persona responsable de Operaciones de Vuelo de un aeroclub debidamente autorizado. La UAEAC, se reserva en todo tiempo, la facultad de verificar la idoneidad de los titulares de dicho certificado.

Los tripulantes de vehículos aéreos ultralivianos clase II deberán ser titulares de al menos una licencia vigente de piloto privado, con habilitación para aeronaves monomotores a pistón hasta 750 Kg (1.640 Lb) expedida por la UAEAC, de conformidad con la Parte Segunda de estos Reglamentos, para poder operarlos.

Quien sea titular de una licencia de piloto diferente, podrá actuar como tripulante de ultralivianos, siempre que tenga curso de la aeronave y chequeo de vuelo efectuado por un aeroclub escuela o un centro de instrucción aeronáutica autorizado.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.5.11.1.1. Certificado de idoneidad, para tripulante de ultraliviano Clase I

Para la obtención del certificado de idoneidad para tripular ultralivianos clase I, el aspirante habrá recibido en un aeroclub, escuela o en un centro de instrucción aeronáutica debidamente autorizados, un curso de instrucción que incluya al menos:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

a. Entrenamiento teórico de tierra sobre:

- Las regulaciones aéreas en relación con ultralivianos contenidas en esta parte y el Reglamento del Aire contenido en la Parte Quinta de los RAC.
- Nociones de aerodinámica
- Nociones de meteorología
- Navegación visual y a estima
- Teoría de vuelo y procedimientos operacionales de los ultralivianos
- Procedimientos radiotelefónicos
- Nociones de fisiología de vuelo
- Procedimientos de interceptación de aeronaves
- La intensidad del entrenamiento teórico de tierra mencionado precedentemente, no será inferior a 40 horas.
- Entrenamiento teórico y práctico sobre conocimiento del modelo de ultraliviano a tripular; sus especificaciones técnicas y características de vuelo y operación; sus limitaciones y procedimientos operacionales normales y de emergencia.

b. Entrenamiento práctico de vuelo, con una intensidad mínima de treinta (30) horas, de las cuales al menos 15 habrán sido con instructor.

- Las fases de instrucción de tierra y la de vuelo con instructor, son obligatorias para el tripulante antes de su primer vuelo solo.

Surtido el entrenamiento anterior, el interesado deberá presentar ante instructor del aeroclub un examen teórico en relación con los conocimientos indicados y examen práctico de vuelo.

Para mantener vigente el Certificado de Idoneidad se debe efectuar al menos cada dos años un repaso de la instrucción teórica y un chequeo de vuelo ante el respectivo aeroclub.

Ningún tripulante podrá llevar a bordo de la aeronave, pasajero u ocupante diferente a su instructor, mientras no cuente con el correspondiente certificado de idoneidad y éste se encuentre vigente.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.5.11.1.2. Licencia de Piloto para tripulante de Ultraliviano Clase II

Los pilotos de ultraliviano Clase II serán titulares de al menos una licencia de Piloto Privado de Avión PPA, con habilitación a monomotores pistón con límite de peso hasta 750 Kg (1.640 Lb), sin habilitación a instrumentos. Dicha licencia estará sometida a los requisitos generales y específicos de que trata la Parte Segunda de estos Reglamentos

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.5.11.2. Aptitud psicofísica.

Los tripulantes de ultralivianos clase I, no requieren de un certificado médico de aptitud psicofísica, otorgado con intervención de la UAEAC o sus médicos delegados, pero los

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

aeroclubes a los cuales deberán estar vinculados tales tripulantes, velarán por que éstos no padezcan enfermedades, limitaciones o lesiones orgánicas permanentes o temporales de tal magnitud que ostensiblemente los inhabiliten para el vuelo, lo cual será constatado mediante valoración de un médico general de manera inicial y subsiguientemente, al menos cada dos años.

La certificación médica correspondiente indicará al menos, el nombre e identificación de su titular, fecha de expedición, indicación de su estado general, nombre firma y registro del médico que certifica.

Los Tripulantes de ultralivianos clase II deberán contar con un Certificado Médico de 2ª Clase vigente, expedido de conformidad con la Parte Segunda de estos Reglamentos.

(Modificado conforme al Artículo 2º de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.5.11.3. Otros Requisitos.

El aspirante a un certificado de idoneidad para tripular ultralivianos Clase I deberá acreditar una edad mínima de 16 años.

El aspirante a una licencia de piloto deportivo o recreativo para tripular ultralivianos Clase II acreditará una edad mínima de 18 años.

Para la obtención de la correspondiente licencia (Ultralivianos Clase II) o certificado de idoneidad (Ultralivianos Clase I) se deberá solicitar de la Dirección Nacional de Estupefacientes el correspondiente Certificado sobre Carencia de Informes por Narcotráfico, con destino a la UAEAC, la cual remitirá copia de dicho documento al aeroclub respectivo.

(Adicionado Art. 1º Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.11.4. Entrenamiento de los tripulantes.

Los aeroclubes debidamente autorizados, podrán desarrollar para sus tripulantes de aparatos clase I, los programas de entrenamiento inicial o de repasos en la medida en que lo soliciten y demuestren su capacidad técnica y didáctica para hacerlo. Del mismo modo, los centros de instrucción aeronáutica debidamente autorizados podrán desarrollar tales cursos, adicionando dichos programas a sus respectivos permisos de funcionamiento. En todo caso la evaluación final y certificación del tripulante deberá ser efectuada por el aeroclub en el cual haya de desempeñarse.

En caso de impartirse instrucción para el mantenimiento, deberán observarse las prescripciones anteriores.

Para la instrucción deberá contarse con los manuales y demás material requerido para la instrucción teórica y con el equipo de vuelo adecuado.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

El entrenamiento de tripulantes para clase II podrá ser impartido en centros de instrucción aeronáutica debidamente aprobados por la UAEAC, por instructores de tierra y de vuelo licenciados y habilitados al efecto.

Sin perjuicio de lo anterior, los aeroclubes clasificados como aeroclub escuela podrán desarrollar el entrenamiento tanto básico inicial, como recurrente, para pilotos de ultralivianos clase II, previo el cumplimiento de todos los requisitos técnicos exigibles a los centros de instrucción aeronáutica. En estos casos el capital mínimo será el equivalente a 50 salarios mínimos legales mensuales vigentes. En su defecto, el establecimiento tendrá activos iguales o superiores a dicho valor, o será propietario de al menos un ultraliviano apto para la instrucción propuesta.

Los aeroclubes verificarán que cada tripulante efectúe entrenamiento recurrente o de repaso y chequeo de vuelo al menos cada dos años, conforme a las directivas que ellos determinen. El mismo procedimiento se observará cuando un tripulante haya dejado de volar por más de 180 días.

Los programas de entrenamiento inicial y recurrente para pilotos deportivos se efectuarán de conformidad con lo previsto en la parte Segunda de los RAC a través de los aeroclubes escuela, o centros de instrucción autorizados.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.5.11.5. Uso de equipo protector.

Todo ocupante de un ultraliviano deberá llevar puesto durante el vuelo; el equipo de protección exigible según su clase.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.11.6. Responsabilidad de los aeroclubes.

Cada aeroclub será responsable por el cumplimiento de los anteriores requisitos por parte de los tripulantes a él vinculados, debiendo conservar respecto de cada uno, copia de los documentos que los acrediten, según corresponda.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.12. Campos de Aterrizaje.

Los clubes aéreos de vuelo en ultralivianos, deberán ser explotadores de al menos un campo de aterrizaje a título de propiedad, arrendamiento o cualquier otro título que lo permita, ubicado dentro de la zona o zonas de operación que le haya sido autorizada.

Los ultralivianos vinculados a un aeroclub, podrán operar en los campos de aterrizaje de otro, mediando autorización del operador del campo respectivo o previo acuerdo para la mutua operación entre los aeroclubes interesados. Del mismo modo podrán operar en pistas privadas

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

autorizadas para aviación convencional, siempre que éstas tengan su permiso de operación vigente, previa autorización escrita del explotador de dichas pistas.

Salvo situaciones de emergencia, bajo ninguna circunstancia podrán los ultralivianos aterrizar o despegar en carreteras, vías públicas o cualquier otra superficie que no haya sido autorizada por la autoridad aeronáutica.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.12.1. Características de los Campos de Aterrizaje.

Para la construcción o adecuación y operación de campos de aterrizaje para ultralivianos, deberá observarse lo siguiente:

- a. El campo de aterrizaje estará orientado preferiblemente en la dirección del viento predominante en la zona.
- b. Las prolongaciones del campo de aterrizaje deben estar libres de obstáculos (cables, antenas, plantaciones, edificaciones, elevaciones del terreno, etc.) que puedan interferir las aproximaciones y despegues.
- c. La ubicación de los campos de aterrizaje para la operación de ultralivianos, deberá ser previamente aprobada por la dependencia competente de la Autoridad Aeronáutica. La distancia de dichos campos con respecto a otros campos de aterrizaje o a cualquier otro aeródromo, será al menos la que se exige a los aeródromos clase "G" prevista en los numerales 6.1.18. y 6.1.18.1. de los Reglamentos Aeronáuticos. (10 Km con respecto a los de clase A, B ó C y 3 Km con respecto a los demás. En este último caso si la diferencia entre los rumbos magnéticos de sus ejes es menor a 10 grados y sus superficies de aproximación no se interceptan, la distancia mínima podrá ser de 2 Km).
- d. El campo de aterrizaje deberá tener una longitud mínima de pista de ciento setenta (170) metros y máxima de trescientos cuarenta (340) y un ancho mínimo de pista de doce (12) metros y máximo de quince (15), en consideración a los requerimientos de los ultralivianos que hayan de operar en él. No obstante, a las longitudes señaladas, se les podrá aplicar la corrección por elevación de que trata el numeral 6.2.2.1. -a) previa justificación técnica, por parte del interesado.
- e. En la prolongación de cada cabecera tendrá una zona de seguridad no menor de veinte (20) ni mayor de veinticinco (25) metros a lo largo del eje longitudinal y a cada lado de la misma, una franja de seguridad no menor de cinco (5.0) ni mayor de siete (7.0) metros.
- f. En ninguno de los casos la longitud máxima de la pista, incluyendo las zonas de seguridad, podrá exceder de trescientos ochenta (380) metros en tanto que el ancho, incluyendo zonas de seguridad no podrá exceder de veintiocho (28) metros.
- g. En las prolongaciones inmediatas de las cabeceras y zonas de seguridad no deberá haber ningún tipo de obstáculos como cables, construcciones o plantaciones.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- h. El campo de aterrizaje debe estar convenientemente señalizado para su fácil y rápida identificación y llevará en cada cabecera en caracteres visibles desde el aire, la marca "UL". Además, en cada cabecera, debajo de las letras UL y en caracteres igualmente visibles desde el aire estará indicada su identificación en números de dos cifras que correspondan al entero más próximo a la décima parte del azimut magnético del eje de la pista, medido en el sentido de las agujas del reloj, a partir del norte magnético, visto en la dirección de aproximación; cuando en aplicación de esta regla el número sea de una sola cifra irá precedida de un cero (Ej: 18-36, 12-30, 09-27 etc.).
- i. El campo de aterrizaje estará dispuesto de tal modo que los aparatos ultralivianos parqueados en la zona destinada al efecto u otros vehículos, no obstruyan o interfieran las maniobras de aterrizaje y despegue. Del mismo modo, cuando en ese lugar se efectúen trabajos de mantenimiento o aprovisionamiento de combustible deberán existir áreas o instalaciones adecuadas a tal propósito que tampoco interfieran los despegues y aterrizajes, ni constituyan un peligro para la operación.
- j. En caso de haber obstáculos permitidos estarán señalizados con banderas de color rojo.
- k. El campo estará equipado con una manga veleta o señal indicadora de dirección del viento, sobre el costado izquierdo en cada una de sus cabeceras, fuera de su zona de seguridad.
- l. Los campos de aterrizaje para ultralivianos, deberán reunir los requisitos sanitarios y ambientales que fueren exigibles por las respectivas autoridades competentes.

(Modificado conforme al Artículo 2° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4.25.5.12.2. Permiso de funcionamiento.

El permiso para el funcionamiento del campo de aterrizaje propuesto, será otorgado por la Autoridad Aeronáutica, a través de la Subdirección General, previa comprobación de los requisitos anteriores.

La solicitud respectiva deberá contener la información y documentos anexos descritos a continuación:

- a. Identificación del aeroclub o persona solicitante, y de sus representantes legales, principal y suplentes, con indicación de su domicilio, dirección y teléfono.
- b. Descripción del aeródromo con indicación de su ubicación (departamento y municipio) coordenadas geográficas, orientación, elevación, longitud y ancho de la zona de aterrizaje, zonas de seguridad, clase de superficie, e información a cerca de los aeródromos convencionales, o campos de aterrizaje más próximos (dentro de un radio de 5 Km a la redonda).
- c. Copia del certificado de la oficina de registro de instrumentos públicos acreditando la propiedad del predio donde se encuentre el campo de aterrizaje, o del acto o contrato correspondiente cuando el campo no sea propio y sea explotado en arrendamiento a otro título.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- d. Plano o croquis del aeródromo y sus alrededores, destacando los accidentes u obstáculos predominantes del terreno.
- e. Cuando el club se dedique a la operación de aeronaves convencionales, o vehículos aéreos ultralivianos; certificados de carencia de informes por tráfico de estupefacientes y por subversión, expedidos por la Dirección Nacional de Estupefacientes y por la Brigada Militar con jurisdicción en el domicilio de los solicitantes, respectivamente; en relación con los miembros principales y suplentes de la junta directiva y los representantes legales principal y suplente, así como también en relación con los responsable de las operaciones, mantenimiento y campos de aterrizaje.
- f. Licencia ambiental, para campos donde hayan de operar ultralivianos clase II.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.12.2.1. Emisión del permiso de campo de aterrizaje.

La autorización o permiso de funcionamiento del campo de aterrizaje será emitida mediante resolución del Subdirector General en la que se indicará; el nombre del campo, su ubicación, (coordenadas geográficas), municipio en que se encuentra, orientación, dimensiones, características predominantes y aeroclub que lo explota. Copia de esta autorización será remitida a la unidad de control técnico con jurisdicción en el lugar donde se encuentre el campo de aterrizaje.

Del mismo modo, el aeroclub interesado mantendrá una copia de dicha resolución en las instalaciones del campo de aterrizaje.

La Subdirección General llevará una relación de los campos de aterrizaje autorizados con indicación de las características anteriores y cada regional llevará una relativa a los de su jurisdicción.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.12.3. Equipos de emergencia en tierra.

Todo campo de aterrizaje de ultralivianos deberá contar con al menos un botiquín de primeros auxilios; y extintores de incendios por lo menos en los hangares o sitios destinados al estacionamiento o a la guarda y mantenimiento de las aeronaves y en el sitio destinado para almacenamiento y aprovisionamiento de combustible.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.12.4. Explotador del Campo de aterrizaje.

Para todos los efectos, el aeroclub en cuyo favor se autorice la operación de un campo de aterrizaje de ultralivianos, será tenido como explotador del mismo, sin perjuicio de que tal calidad

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

pueda ser transferida por venta, arrendamiento o a cualquier otro título, siempre que dicho acto cuente con el reconocimiento de la Subdirección General de la UAEAC.

El aeroclub explotador del campo de aterrizaje será responsable en todo momento por las operaciones que allí se den, por el mantenimiento del campo en condiciones seguras y por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en esta parte.

El aeroclub respectivo designará para cada campo de aterrizaje que explote una persona responsable que podrá ser quién actúe como presidente, como jefe de operaciones o mantenimiento, o cualquier otra persona autorizada en la forma que el mismo club determine. Dicha persona, a nombre del club velará por el cumplimiento de lo indicado en el párrafo anterior. Sin perjuicio de lo anterior, podrán adecuarse campos de aterrizaje privados, los cuales deberán reunir todos los requisitos anteriores. En estos casos, el respectivo propietario quién deberá estar afiliado a un club de actividades aéreas deportivas o recreativas será tenido como explotador de dicho campo, a menos que transfiera la explotación a dicho club.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.12.5. Operación de otras aeronaves en campos de ultralivianos.

Salvo casos de emergencia, las aeronaves que no sean vehículos aéreos ultralivianos, no podrán operar en los campos de aterrizaje de que trata esta Parte, sin la previa autorización de la Dirección de Operaciones Aéreas y el consentimiento del aeroclub explotador de dicho campo de aterrizaje.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.12.6. Aeródromos públicos.

Los Ultralivianos de clase I, no podrán operar en aeródromos públicos, salvo que dicho aeródromo haya sido expresamente designado por la autoridad aeronáutica para admitir tales operaciones y en cuanto el aeroclub respectivo haya recibido autorización para operar en el mismo.

En ese caso, deberá tratarse de aeródromos no controlados que ofrezcan muy bajos volúmenes de tráfico, y en los cuales la operación de ultralivianos no represente ningún peligro para otras aeronaves, como tampoco para las personas y bienes en la superficie. Los ultralivianos que operen en estas condiciones estarán equipados con radio y el tripulante deberá mantener en escucha la frecuencia correspondiente a la dependencia de tránsito aéreo a cargo. La correspondiente designación incluirá horarios de operación y demás condiciones que se estimen necesarias para evitar trauma a la aviación convencional.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.12.7. Aeródromos controlados.

Sin perjuicio de lo anterior, la UAEAC podrá permitir también la operación de ultralivianos clase I en aeródromos públicos controlados abiertos a la aviación privada, para lo cual se atenderán las siguientes condiciones:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- a) El aeródromo deberá estar designado para la operación de ultralivianos, con indicación del horario y características de dicha operación y encontrarse en el momento abierto a la operación en condiciones de vuelo visual.
- b) El aeroclub deberá estar autorizado previamente para efectuar operaciones en dicho aeródromo.
- c) El ultraliviano estará equipado con el equipo mínimo requerido en este Capítulo para tales operaciones. (Incluyendo el transponder en modo "C").
- d) El piloto será titular de una licencia de piloto vigente en cualquier clase.
- e) Durante la operación deberá mantenerse contacto radial de doble vía (transmisión recepción) con las dependencias de tránsito aéreo competentes, presentar planes de vuelo y cumplir con todas las normas del reglamento del aire y demás inherentes a las operaciones de la aviación privada convencional.

Los ultralivianos clase II podrán operar en aeródromos públicos, en los que no se haya prohibido la operaciones para monomotores de aviación general, dando cumplimiento a todas las normas sobre Reglamento del Aire, servicios de Transporte aéreo, operación y seguridad aeroportuaria que sean aplicables a la operación respectiva.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.5.13. Vinculación a clubes de actividades aéreas deportivas o recreativas.

Toda persona que haya de efectuar actividades aéreas deportivas o recreativas en vehículos aéreos ultralivianos y todo ultraliviano que haya de ser utilizado en tales actividades, deberá estar vinculado o afiliado a un club de actividades aéreas deportivas o recreativas (aeroclub).

Cuando tales actividades tengan carácter deportivo o competitivo, dichos clubes deberán contar con el correspondiente reconocimiento deportivo y estarán vinculados a una federación de deportes aéreos, reconocida por COLDEPORTES.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6. OTROS EQUIPOS DE VUELO PARA RECREACIÓN O DEPORTE –PARAPENTES, PARAMOTORES, COMETAS.

Para los efectos de este capítulo, constituyen otros equipos de vuelo o aerodinos deportivos, las cometas tripuladas ó ala delta; parapentes y parapentes operados con motor (paramotores) con capacidad para uno o máximo dos ocupantes.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.1. Condiciones técnicas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Ningún aerodino deportivo podrá volar si no se encuentra en perfectas condiciones de funcionamiento de acuerdo con las prescripciones de su fabricante, lo cual deberá ser verificado periódicamente por un club de actividades aéreas deportivas o recreativas en la modalidad respectiva.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.1.1. Mantenimiento.

El mantenimiento de los aerodinos deportivos de que trata esta sección, así como su planta motriz, cuando se use, y sus demás accesorios; únicamente será efectuado de conformidad con las prescripciones del fabricante respectivo; por personal calificado y bajo supervisión del respectivo responsable de mantenimiento del club al cual este afiliado. La idoneidad del personal de mantenimiento, así como los procedimientos empleados, serán certificados por una federación de deportes aéreos, reconocida por COLDEPORTES.

Las anteriores condiciones podrán ser verificadas en cualquier tiempo por la autoridad aeronáutica.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.2. Equipo a bordo.

Los aerodinos deportivos, (parapentes, paramotores o cometas) deberán llevar a bordo, como mínimo los siguientes instrumentos y equipos, los cuales se encontrarán operativos y en perfecto estado de funcionamiento; para toda operación en el espacio aéreo nacional:

- a) Arnés y doble cuelgue de seguridad con protección dorsal y mosquetones homologados para vuelo libre (para alas delta)
- b) Silla con protección dorsal y paracaídas de emergencia.
- c) Altímetro, brújula y reloj
- d) Mapa de la región sobrevolada.
- e) Teléfono móvil con registro de los números telefónicos de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y de búsqueda y salvamento (SAR) más cercanos para ser contactados en caso de emergencia o en caso de requerirse algún tipo de coordinación urgente, en cuanto sea posible, o en su defecto radio que permita comunicación con el club respectivo en tierra, quién a su vez tendrá comunicación con los servicios ATS y SAR.
- f) El operador llevará durante el vuelo, vestimenta y equipo adecuado incluyendo, casco, gafas, guantes y calzado que proteja los tobillos.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.6.3. Inscripción e Identificación de aerodinos deportivos.

Ningún parapente, paramotor o cometa podrá desarrollar actividades de vuelo, a menos que esté inscrito junto con su propietario en un aeroclub deportivo debidamente registrado ante una Dirección Regional de la UAEAC.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.4. Condiciones de Operación.

Durante la operación de aerodinos deportivos se tendrá en cuenta las siguientes condiciones:

- a) No podrá operarse un aerodino deportivo de manera que cree una condición peligrosa a aeronaves, personas o propiedades.
- b) Ninguna persona a bordo podrá arrojar objeto alguno estando en vuelo.
- c) Ningún aparato podrá ser empleado para transportar cargas a bordo o cargas externas, excepto lastres requeridos de acuerdo a las condiciones de operación.
- d) Ningún aerodino deportivo podrá operar en aeródromos públicos o en aeródromos o espacios aéreos controlados, salvo autorización especial de la Dirección General de Operaciones Aéreas.
- e) Ningún parapente, paramotor o cometa puede efectuar operaciones nocturnas, ni en condiciones de vuelo por instrumentos (IMC).
- f) Los aerodinos deportivos no deberán volar a alturas que representen riesgo u obstruyan el vuelo de aeronaves convencionales.
- g) Salvo casos de emergencia, ningún aerodino deportivo podrá aterrizar en carreteras o vías públicas.
- h) No deberá efectuarse ningún despegue si el viento supera el 75% de la velocidad máxima del ala o del parapente.
- i) No deberá despegar ningún ala delta o cometa con viento de cola o si éste se desvía más de 45° de la dirección de despegue.
- j) No deberán volarse fuera de los límites de carga alar dados por el fabricante para el ala delta o el parapente.
- k) No deberán volarse bajo ningún tipo de condición extrema que afecte la seguridad del vuelo.
- l) No deberá sobrevolarse la zona de despegue a menos de 50 m de altura si hay en ella otras alas montadas o velas desplegadas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- m) No deberán efectuarse operaciones de vuelo en parapente o ala delta si la zona de aterrizaje prevista tiene visibilidad reducida.
- n) No deberán efectuarse vuelos en biplaza si el piloto y el ala o el parapente no poseen esa homologación y han sido autorizados (piloto y aerodino) por el respectivo aeroclub.
- ñ) No podrá efectuarse remolque directo de parapentes o cometas si el respectivo vehículo, barco o sistema de arrastre no posee esa homologación y se cuenta con autorización del respectivo club.
- o) No podrá efectuarse ninguna operación desatendiendo instrucciones o restricciones dadas por el correspondiente aeroclub.
- p) No deberá efectuarse ningún vuelo en solitario de aerodinos deportivos, a menos que el aeroclub respectivo lo autorice, previa información sobre los lugares de despegue, aterrizaje y recorrido previstos; así como las horas estimadas de salida y llegada.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.5. Cumplimiento del Reglamento del Aire y Normas de Vuelo

La operación de aerodinos deportivos estará sujeta al cumplimiento de las normas del Reglamento del Aire, Parte Quinta de los Reglamentos Aeronáuticos, y a las siguientes reglas especiales:

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.5.1. Reglas sobre derecho de paso.

- a) Ninguna persona que opere un aerodino deportivo volará tan cerca de otra aeronave de modo que pueda crear un riesgo de colisión.
- b) Ninguna persona que opere un aerodino deportivo en tierra se acercará demasiado a otro aerodino, con el fin de evitar posibles colisiones.
- c) Ninguna persona que opere un aerodino deportivo podrá realizar vuelos en formación de exhibición sin la respectiva autorización y coordinación del aeroclub a que pertenezca.
- d) Los aerodinos motorizados deben ceder en toda oportunidad la vía a cualquier otro aparato no motorizado.
- e) Cuando dos aerodinos converjan a un mismo nivel, el que tenga el otro a la derecha cederá el paso.
- f) Cuando dos aerodinos se encuentran en aproximación para aterrizar tiene derecho de paso el que se encuentre mas bajo.
- g) Cuando dos aerodinos se encuentren de frente ambos deben virar hacia la derecha conservando una distancia amplia para evitar una colisión.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.5.2. Operaciones diurnas VFR.

- a) Los aerodinos parapentes, paramotores y cometas solo podrán ser operadas entre la salida y puesta del sol, en todos los casos en condiciones de vuelo visual (VMC). Para tal efecto los operadores y clubes aéreos de vuelo en aerodinos deportivos, deben poseer las tablas oficiales de salida y puesta del sol para el territorio colombiano.
- b) Los parapentes, paramotores y cometas operarán con un techo de nubes mínimo de 1.000 pies y una visibilidad horizontal mínima de 3 millas náuticas, libres de nubes y en todo momento a la vista de tierra o agua. En ningún momento podrán volar entre nubes.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.5.3. Vuelo sobre áreas pobladas y no pobladas

Salvo permiso especial de la Dirección de Operaciones Aéreas, no podrá operarse un parapente, paramotor o cometa, sobre áreas pobladas o conglomerados humanos, excepto para el aterrizaje y despegue, en o desde los campos destinados al efecto, los cuales en lo posible estarán fuera de tales áreas o conglomerados.

En caso de concederse la autorización indicada, se tendrá en cuenta que el lugar de aterrizaje designado esté a distancia de planeo del lugar de despegue.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.5.4. Vuelo en espacio aéreo controlado

No podrán operarse aerodinos deportivos de los referidos en este capítulo, dentro de los límites de espacio aéreo controlado o en las cercanías de un aeródromo.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.5.5. Vuelo sobre áreas prohibidas o restringidas.

No podrá operarse parapentes, paramotores o cometas sobre áreas prohibidas o restringidas. Los clubes de actividades aéreas deportivas o recreativas que operen tales aerodinos, dispondrán en todo momento de los manuales, mapas y/o cartas que muestren claramente las zonas prohibidas o restringidas que hayan sido designadas y publicadas y serán responsables de que sus afiliados las conozcan y les den plena aplicación.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.5.6. Vuelo dentro de las zonas de operación asignadas y vuelos de crucero.

Los parapentes, paramotores y cometas, solo pueden operar al interior de la regional en la que estén inscritos y dentro de la zona de operación asignada al aeroclub correspondiente, pero se podrá obtener permiso de las respectivas regionales para volar hacia otra zona de operación u

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

operar en ella (si la operación ha de efectuarse hacia, o en, regional diferente a la suya, la autorización deberán darla tanto la de origen como la de destino).

La autorización será solicitada por el aeroclub con al menos dos horas de antelación al vuelo; por escrito, vía telefónica, correo, fax, E-mail o AFTN.

En la solicitud se indicará, el nombre e identificación del tripulante o tripulantes, su certificado de idoneidad, marca, modelo y número de serie del motor si aplica; color (es) distintivos de cada aerodino; nombre del club; lugar de salida, fecha y hora previstas; lugar de llegada estimado, fecha y hora estimadas para la llegada; ruta aproximada a seguir, altura, fecha y hora de regreso (si aplica). La autorización respectiva, se enviará por cualquiera de los medios indicados, al aeroclub solicitante con copia a las dependencias de tránsito aéreo con jurisdicción en los lugares mencionados en la solicitud o las más cercanas a ellos. De ser posible, copia de dicha autorización deberá llevarse a bordo durante el vuelo.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.5.7. Salida del territorio nacional

Los aerodinos deportivos de que trata ésta sección no podrán, bajo ninguna circunstancia, abandonar en vuelo el espacio aéreo nacional.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.5.8. Violación al espacio aéreo.

Sin perjuicio de las infracciones aeronáuticas que se tipifiquen y de las sanciones que pueda imponer la autoridad aeronáutica, la violación a las anteriores prescripciones será informada a las autoridades militares y de policía para que procedan conforme a lo de su competencia, en relación con la violación al espacio aéreo o cualquier otra actividad ilegal o indebida que se tipifique.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.6. Tripulantes u operadores

4.25.6.6.1. Certificado de idoneidad

Los tripulantes u operadores de aerodinos deportivos no requieren de una licencia otorgada por la UAEAC pero deberán obtener un certificado de idoneidad otorgada por la Oficina o persona responsable de Operaciones de Vuelo de un club registrado de actividades aéreas deportivas o recreativas; con el visto bueno de una federación de deportes Aéreos, reconocida por COLDEPORTES, sin perjuicio de otras autorizaciones que pueda expedir dicha Federación, conforme a lo de su competencia.

En el correspondiente certificado se anotará para que tipo de aerodino se certifica a su titular (cometa, parapente o parapente con motor.)

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.6.6.1.1. Entrenamiento.

Para la obtención del certificado de idoneidad el aspirante habrá recibido en un aeroclub escuela un curso de instrucción que incluya al menos:

- a) Entrenamiento teórico de tierra sobre:
 - Las regulaciones aéreas en relación con la aviación deportiva, particularmente aplicable a el tipo de aerodino por operar, contenidas en esta Parte y el Reglamento del Aire contenido en la Parte Quinta de los RAC.
 - Nociones de aerodinámica
 - Nociones de meteorología
 - Teoría de vuelo y procedimientos operacionales del equipo a volar
 - Teoría sobre contingencias en vuelo y emergencias.
- b) Entrenamiento teórico y práctico sobre conocimiento del modelo de ala delta o parapente y su motor (en el caso de paramotores) y equipos de a bordo; sus especificaciones técnicas y características de vuelo y operación; sus limitaciones y procedimientos operacionales normales y de emergencia.

- c) Entrenamiento práctico de vuelo.

La intensidad de las diversas fases de entrenamiento será determinada, bajo su responsabilidad, por el respectivo club escuela, con el visto bueno de una federación de deportes Aéreos, reconocida por COLDEPORTES, de acuerdo con las normas o reglamentos propios de dicha actividad deportiva.

Las fases de instrucción de tierra y la de vuelo con instructor, son obligatorias para el tripulante antes de su primer vuelo solo.

Surtido el entrenamiento anterior, el interesado volará solo pero bajo supervisión de un instructor, por el tiempo que determine el club.

- d) Certificación
Concluido el entrenamiento el interesado presentará, un examen teórico y práctico de vuelo, para que se le otorgue el correspondiente certificado de idoneidad por parte de un club.
- e) Repasos
El titular de un certificado de idoneidad deberá recibir entrenamiento de repaso de tierra y vuelo, al menos cada dos años, con la intensidad y contenido que determine el aeroclub respectivo.

(Adicionado Art. 1º Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.6.2. Aptitud psicofísica

El tripulante de parapente, paramotor o cometa no requiere de un Certificado Médico de aptitud psicofísica otorgado con intervención del área de medicina aeronáutica de la UAEAC o sus

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

médicos examinadores, pero los clubes aéreos a los cuales están vinculados dichos tripulantes, deberán verificar que éstos no padezcan enfermedades, limitaciones o lesiones orgánicas permanentes o temporales de tal magnitud que ostensiblemente los inhabiliten para la ejecución segura de actividades aéreas deportivas. La verificación médica aquí prevista debe hacerse en forma inicial y subsiguientemente, al menos, una vez cada dos (2) años mediante valoración de un médico general.

La certificación médica aquí indicada contendrá al menos el nombre, identificación de su titular, fecha de expedición, indicación de su estado general de salud, nombre, firma y registro del médico que certifica.

Cuando se lleve acompañante en el parapente, el Club Aéreo al que pertenece el parapente y/o parapentista se asegurará de verificar que el acompañante sea mayor de edad y no padezca alteraciones psicofísicas que puedan agravarse o comprometer la condición de salud del acompañante o la seguridad del vuelo. Lo anterior puede cumplirse mediante una Declaración de Salud del acompañante; con todo, tal Declaración de Salud no constituye una exoneración de responsabilidad al Club Aéreo ni al parapentista.

El Club Aéreo al cual pertenece o está afiliado el tripulante, debe adoptar las medidas del caso con el propósito de asegurar el cumplimiento de lo previsto en éste numeral.

Nota: Modificado conforme al Artículo Quinto de la Resolución N° 00610 del 11 de Febrero de 2011. Publicada en el Diario Oficial N° 48.001 del 04 de Marzo de 2011.

4.25.6.6.3. Uso de equipo protector.

Todo ocupante de un aerodino deportivo deberá llevar puesto durante el vuelo; el equipo de protección exigible según su clase.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.6.7. Vinculación a clubes de actividades aéreas deportivas o recreativas.

Toda persona que haya de efectuar actividades aéreas deportivas en parapente, paramotor o cometa y todo aerodino de ese tipo que haya de ser utilizado en tales actividades, deberán estar vinculados o afiliados a un club de actividades aéreas deportivas o recreativas (aeroclub).

Considerando que tales actividades solo han de ejecutarse con carácter deportivo o competitivo, dichos clubes deberán contar con el correspondiente reconocimiento deportivo y estarán vinculados a una federación de deportes aéreos reconocida por COLDEPORTES según lo determinen las autoridades competentes sobre la materia.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7. PARACAIDISMO DEPORTIVO

A los fines de este reglamento se entiende por paracaidismo deportivo, el salto y descenso en paracaídas desde aeronaves en vuelo, o sitios altos autorizados, con carácter civil y fines deportivos, efectuado por personas naturales a través de clubes de actividades aéreas deportivas en la modalidad correspondiente.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

También se considera paracaidismo deportivo, el ejecutado por personal militar mediante su intervención en competencias o exhibiciones deportivas de paracaidismo organizadas con carácter civil.

Los saltos en paracaídas efectuados por razones de emergencia no son considerados como actividad de paracaidismo deportivo.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.1. Paracaidistas.

4.25.7.1.1. Autorización para saltar.

- a) Ninguna persona efectuará salto solo en paracaídas (sin asistencia de instructor) y ningún piloto al mando de aeronave podrá permitirlo, si no tiene la correspondiente licencia deportiva que acredite su idoneidad como paracaidista, expedida, por un club autorizado para aviación deportiva en la modalidad de paracaidismo (paraclub) debidamente registrado, con el visto bueno de una federación de Deportes Aéreos, reconocida por COLDEPORTES.
- b) Ningún alumno de paracaidismo podrá efectuar saltos con apertura manual sin antes haber efectuado, por lo menos, cuatro saltos con apertura automática, controlados por un instructor a través de un club escuela autorizado para tal efecto.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.1.2. Clases de paracaidistas.

Los clubes de paracaidismo deportivo o las autoridades deportivas del ramo podrán establecer tipos y clases de paracaidistas, pero tales clasificaciones deberán contemplar que haya al menos distinción entre las condiciones, requisitos y privilegios de alumno paracaidista, paracaidistas novatos y avanzados e instructores de paracaidismo, independientemente del nombre que les de la federación correspondiente.

Dichos paracaidistas, según su clase serán certificados y autorizados por el respectivo club, con el visto bueno de una federación de deportes Aéreos, registrada ante COLDEPORTES.

Cada paraclub verificará antes de certificar a un paracaidista, que éste haya recibido al menos el entrenamiento teórico y práctico mínimo requerido, que cuente con la experiencia exigible para su clase según los parámetros del propio club o de la autoridad deportiva competente y que posea un certificado médico conforme al numeral siguiente.

La edad mínima exigible a cualquier paracaidista será de 16 años (en caso de tener menos de 18 años, el interesado deberán contar con autorización escrita de uno de sus padres o acudiente). Menores con más de 12 años de edad, autorizados por uno de sus padres o acudiente, podrán saltar en tandem en compañía de un paracaidista instructor. Los instructores de paracaidismo acreditarán al menos 18 años de edad.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.7.1.3. Aptitud psicofísica.

Los paracaidistas no requieren de un certificado médico de aptitud psicofísica, otorgado con intervención de la UAEAC o sus médicos delegados, pero los clubes a los cuales deberán estar vinculados velarán por que estos no padezcan enfermedades, limitaciones o lesiones orgánicas permanentes o temporales de tal magnitud que ostensiblemente los inhabiliten para saltar; lo cual será constatado en forma inicial y subsiguientemente al menos cada dos años, mediante valoración de un médico general.

La certificación médica correspondiente contendrá al menos, el nombre e identificación de su titular, fecha de expedición, indicación de su estado general, nombre firma y registro del médico que certifica.

(Adicionado Art. 1º Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.2. Paracaídas y Equipos.

Solo pueden ser utilizados para la práctica del paracaidismo deportivo, a todos los niveles y en todas las disciplinas de esta actividad, paracaídas autorizados y homologados por el organismo competente del país de fabricación, lo cual debe ser verificado y certificado por el director técnico o responsable de mantenimiento del respectivo club.

(Adicionado Art. 1º Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.2.1. Mantenimiento

El mantenimiento de los paracaídas y demás accesorios empleados para el salto; únicamente será efectuado de conformidad con las prescripciones del fabricante respectivo; por personal calificado y bajo supervisión del respectivo responsable de mantenimiento del club al cual este afiliado. La idoneidad del personal de mantenimiento, así como los procedimientos empleados, serán certificados por una federación de deportes aéreo, reconocida por COLDEPORTES.

El mantenimiento y conservación de los paracaídas se someterá a lo siguiente:

- a) El director técnico será responsable en el respectivo club del estado de mantenimiento y utilización de cada equipo de salto.
- b) Ninguna modificación, excepto las reparaciones, puede ser ejecutada a los equipos (arnés, cúpula, container). Cuando se trate de paracaídas de alto nivel, para obtener mayor rendimiento, se podrán efectuar modificaciones autorizadas al menos por el director técnico o responsable de mantenimiento del club correspondiente.
- c) Cada propietario deberá llevar, para cada paracaídas, bajo supervisión del club respectivo, una ficha de propiedad en donde se consigne el número de saltos efectuados, el control anual y las reparaciones efectuadas en el arnés, cúpula principal y cúpula de reserva. Los empaques periódicos de la cúpula deben estar firmados por un empacador certificado por una federación de deportes aéreos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- d) Cada paracaídas de enseñanza debe poseer una ficha de pliegue donde se consignarán, la fecha de pliegue, el nombre del plegador o empacador, el nombre de quién lo salta y las firmas de verificaciones de pliegue.
- e) Además del mantenimiento de rutina, todo equipo de salto debe ser objeto de verificaciones periódicas, operación de pliegue de reserva cada seis meses, y reparaciones necesarias.
- f) El paracaídas principal no podrá ser utilizado si la fecha del último pliegue excede de un (1) mes. Cada fase del pliegue deberá ser inspeccionada por un instructor cuando éste lo efectúen alumnos o paracaidistas que no hayan sido autorizados o certificados por una Federación.
- g) El paracaídas de reserva no podrá ser utilizado si la fecha del último pliegue excede de 6 meses. Los paracaídas de reserva deben ser empacados por un empacador certificado al efecto por la una federación de deportes aéreos, reconocida por COLDEPORTES.
- h) Durante el almacenamiento del paracaídas, deberán también observarse las prescripciones que al efecto establezca su fabricante.
- i) La vida útil u operatividad máxima de todo paracaídas será la determinada por su fabricante, y en su defecto será determinada, de acuerdo a su condición, por parte del respectivo responsable técnico o de mantenimiento del paraclub en el cual sea operado. A falta de tal determinación la vida útil de un paracaídas principal será de 25 años y la de todo parecidas de reserva será de 30 años.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.2.2. Otros Equipos

Cada persona que vaya a efectuar un salto, debe ir provista de un paracaídas principal y uno de reserva, casco protector (para alumnos y novatos) vestimenta y calzado apropiado.

Para saltos en caída libre deberá llevarse un altímetro.

Cualquier otro equipo que sea empleado, como sistema de oxígeno, brújula etc. deberá encontrarse en perfecto estado de funcionamiento.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.3. Aeronaves de lanzamiento.

En relación con las aeronaves empleadas para el transporte y salto o lanzamiento de los paracaidistas deportivos se observará lo siguiente:

- a) Para el transporte y lanzamiento de paracaidistas, podrán utilizarse aeronaves comerciales de transporte público de pasajeros o carga, de trabajos aéreos, o aeronaves privadas, siempre que en este último caso el vuelo no sea remunerado. Respecto de tales aeronaves, su explotación, mantenimiento, operación y tripulación, deberá cumplirse los requisitos propios de su categoría.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- b) Los paraclubes podrán percibir de los paracaidistas, derechos de salto, para recuperar sus costos, sin que ello constituya una operación comercial independientemente del tipo de aeronave.
- c) Toda aeronave empleada para la práctica del paracaidismo deportivo, deberá ser apta para esa actividad y deberá contar con su certificado de aeronavegabilidad y demás documentos vigentes.
- d) La puerta usada para el salto deberá ser corrediza, de apertura hacia arriba o de rampa trasera y deberá estar ubicada detrás de la (s) hélice (s) y delante de la cola cuando se trate de aviones.
- e) La aeronave y sus puertas no tendrán elementos salientes que puedan provocar que un paracaidista o sus equipos se enganchen. Del mismo modo, no tendrán ningún tipo de elemento o parte que pueda ser cortante.
- f) En caso de requerirse la instalación fija o permanente de elementos adicionales directamente en la estructura de la aeronave, tales como argollas, cintas estáticas, correas, deflectores de viento, etc. así como alguna modificación o alteración en la aeronave, dicha modificación o alteración deberá estar certificada conforme corresponda. En todo caso, la aptitud de dichos dispositivos adicionales, si se emplean, será verificada por el director técnico del club respectivo.

Del mismo modo, en caso de requerirse alguna configuración especial, dicha configuración deberá ser aprobada por el fabricante.

- g) En las sillas de los tripulantes requeridos por la aeronave, según certificado de aeronavegabilidad no podrá ubicarse ningún paracaidista, ni tampoco podrá ser desmontada ninguna de dichas sillas con ese propósito.
- h) En caso de desmontarse sillas de pasajeros o las de tripulantes que no sean mandatarios, no se ubicarán paracaidistas tan cerca de los comandos de la aeronave, de modo que puedan interferir la actuación del piloto.
- i) El número de paracaidistas a embarcar, aún desmontados los asientos, no podrá exceder la capacidad de carga de la aeronave, considerando un peso promedio de 85 Kg a cada paracaidista equipado.
- j) Cuando se empleen helicópteros solo se saltará con apertura manual y en caso de emplearse apertura automática deberán emplearse dispositivos que impidan que la cinta estática suba hacia el rotor principal.
- k) El director técnico del club, determinará si la aeronave es para el transporte y lanzamiento de paracaidistas.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.7.3.1. Pilotos de las aeronaves de lanzamiento.

Todo piloto que haya de operar aeronaves durante el lanzamiento de paracaidista deberá ser titular de una licencia y certificado médico vigente para piloto comercial o privado según la aeronave que tripule y deberá haber recibido instrucción sobre lanzamiento de paracaidistas impartida por un aeroclub autorizado, que comprenda:

- Operación de salto, alturas y rumbos de lanzamiento, velocidad y parámetros de lanzamiento.
- Tipos de paracaídas y paracaidistas
- Señales codificadas con el jefe de salto y comunicaciones tierra aire
- Procedimiento a seguir en caso de paracaidista enganchado o colgado del avión.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.4. Operaciones de Salto.

Las operaciones de salto en paracaídas se someterán a las siguientes reglas:

- a) Toda operación de salto estará sometida a solicitud previa de la Dirección de Operaciones Aéreas de la UAEAC. La solicitud de autorización para efectuar saltos deberá presentarse, con al menos 48 horas de antelación a su iniciación y contendrá:
 - Nombre del club responsable
 - Nombre del responsable de operaciones del club o persona responsable por la operación de salto.
 - Matrícula, marca y modelo de la aeronave o aeronaves
 - Piloto al mando y licencia
 - Número de paracaidistas y tipo de salto
 - Aeródromo(s) de despegue y llegada.
 - Zona prevista para los saltos y lugar aproximado de aterrizaje (esta información no sería necesaria si fuese una zona de paracaidismo autorizada permanente)
 - Altura de salto
 - Hora.

En caso de saltos para fines de asistencia y salvamento, o durante atención de catástrofes, la solicitud podrá presentarse hasta con una hora de antelación y tendrá trámite prioritario.

- b) Los saltos no podrán iniciarse, sino una vez recibida la autorización y dentro de las condiciones de la misma.
- c) La operación se efectuará en todo momento bajo condiciones de vuelo visual, y bajo condiciones meteorológicas de viento, temperatura y demás, que no representen ningún

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

tipo de riesgo para la misma. No podrá efectuarse ninguna operación entre la puesta y la salida del sol, salvo autorización especial de la Dirección de Operaciones Aéreas.

- d) Antes de la salida, el piloto al mando presentará el plan de vuelo correspondiente indicando entre los datos adicionales del mismo, que se trata de una operación de lanzamiento de paracaidistas, señalando además el lugar y hora previstos para el lanzamiento.
- e) El piloto al mando, el jefe de salto y los paracaidistas harán un briefing a cerca de la operación a realizar, antes del vuelo.
- f) Durante el vuelo de dichas aeronaves y particularmente durante lanzamiento de paracaidistas deberá cumplirse cabalmente el reglamento del aire.
- g) No se podrá saltar desde edificaciones o construcciones en zonas urbanas, excepto en situaciones de emergencia.
- h) Los saltos deberán planearse y ejecutarse de modo que el aterrizaje de los paracaidistas no se produzca sobre aglomeraciones de personas, ni sobre edificaciones o plantaciones.
- i) La altura mínima de apertura del paracaídas, no deberá ser menor de 2.600 pies (800 metros), sobre el terreno.
- j) Antes de efectuar una práctica de saltos, debe verificarse la dirección y velocidad del viento, tanto en la altura como en la superficie. La velocidad del viento no debe ser mayor de:
 - 6 a 12 nudos, para los alumnos
 - 10 a 18 nudos, para los paracaidistas
- k) Las zonas de salto deben ser aprobadas previamente por la UAEAC y estar libres de obstáculos, las mismas tendrán una dimensión mínima de 600 m por 200 m en función de los vientos dominantes, sin embargo, considerando la posibilidad de cambio de los vientos al momento del salto, el Director de Salto tendrá la responsabilidad última al momento de efectuarlo.
- l) No se efectuarán saltos en paracaídas, dentro de nubes o formaciones de ellas.
- m) En cada lanzamiento habrá un paracaidista con experiencia o un instructor quien actuará como jefe de saltos, responsable por los mismos. Solo paracaidistas con experiencia, debidamente certificados por un paraclub, podrán saltar solos y sin supervisión de un jefe de salto o de un instructor.
- n) El piloto al mando de la aeronave de lanzamiento será responsable por la operación aérea que ejecute y deberá informar a la dependencia de tránsito aéreo con la cual se encuentre en contacto, a cerca de su intención de lanzar paracaidistas, tres (3) minutos antes de hacerlo, informando su posición y altura; e informará también al momento de iniciar el lanzamiento.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- ñ) No se podrá realizar ningún salto en paracaídas dentro de espacios aéreos controlados, a menos que exista autorización previa de la autoridad ATS competente y que durante el vuelo exista, entre la aeronave y la dependencia correspondiente de tránsito aéreo, comunicación de dos vías que permita las coordinaciones del caso en la frecuencia apropiada.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.4.1. Salto sobre áreas urbanas o aglomeraciones de personas.

- a) Ninguna Persona podrá hacer un salto en paracaídas y ningún piloto al mando podrá permitirlo desde su aeronave, si dicho salto crea riesgo al tráfico aéreo, a personas o propiedades en la superficie.
- b) Ninguna persona podrá hacer un salto en paracaídas y ningún piloto al mando podrá permitirlo desde su aeronave, si éste ha de realizarse sobre un área o asentamiento urbano o aglomeración de personas, a menos que se trate de un paracaidista experimentado que cuente con una certificación de un club de paracaidismo que lo haga hábil para tal operación. El salto y apertura deben efectuarse desde una altura e intensidad del viento, tal que elimine cualquier riesgo a las personas y propiedades en la superficie. Será responsabilidad del Jefe de Salto exigir el cumplimiento a las anteriores prescripciones.
- c) El paracaídas para dicho salto igualmente deberá ser apto para esa modalidad y será certificado por el correspondiente club de paracaidismo.
- d) Las condiciones atmosféricas y de viento serán tales que hagan propicia dicha operación.
- e) La correspondiente autorización será emitida por la Dirección de Operaciones Aéreas previa comprobación de los requisitos anteriores. En la solicitud se indicará la hora y lugar de salto y el lugar exacto previsto para el aterrizaje los paracaidistas.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.4.2. Saltos especiales.

Los paracaidistas que hayan de efectuar saltos especiales requieren entrenamiento y calificación especial por parte de un club escuela de paracaidismo.

Todo salto especial requerirá igualmente autorización del responsable técnico o de operaciones del paraclub respectivo, en consideración al entrenamiento y experiencia del paracaidista; sin perjuicio de la autorización necesaria por parte de la Dirección de Operaciones Aéreas en cuanto al uso del espacio aéreo y de las coordinaciones que resulten pertinentes con los servicios de tránsito aéreo correspondientes.

Son consideradas como saltos especiales las siguientes operaciones; para las cuales se tomarán las medidas adicionales indicadas a continuación:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- a) Saltos de altura. (Los efectuados a más de 16.000 pies sobre el nivel del mar).
Para los saltos de altura se requerirá el uso de oxígeno así: Todo salto que se planee hacer a más de 16.000 pies, sobre el nivel del mar, deberá contar en la aeronave con equipo de oxígeno. Si se planea efectuar el salto más allá de 23.000 pies, el paracaidista contará con equipo de oxígeno individual certificado, para ser usado durante el salto y descenso.
- b) Saltos sobre agua (Los efectuados previendo la caída sobre superficie acuática de más 100 m² y con más de 2 m de profundidad).
Para los saltos sobre agua, se dispondrá la presencia de al menos una embarcación apta para el rescate de paracaidistas, en la zona prevista para su aterrizaje. De ser practicable cada paracaidista llevará dispositivos de flotación apropiados.
- c) Saltos nocturnos (Los efectuados entre la salida y la puesta del sol).
Para los saltos nocturnos se contará con dispositivos luminosos que permitan la fácil ubicación de los paracaidistas.
- d) Saltos sobre zonas boscosas (Los efectuados sobre áreas de vegetación alta y tupida).
Para los saltos sobre zonas boscosas se dispondrá de los medios apropiados para la fácil localización y recuperación de los paracaidistas en caso de ser necesario. Estos solo se autorizarán en casos de operaciones de rescate u otras con carácter humanitario.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.5. Zonas permanentes de Salto.

La Autoridad Aeronáutica podrá designar zonas permanentes de salto publicando sus especificaciones y ubicación en las cartas aeronáuticas pertinentes.

En estos casos no será necesaria una autorización previa para cada operación de salto, pero deberá informarse a la autoridad ATS más próxima antes de su inicio y consignar tal información en plan de vuelo de la aeronave de lanzamiento, antes de proceder.

Esta autorización podrá conceder a los paraclubes que justifiquen 1.500 saltos anuales en dicha zona.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.7.6. Vinculación a clubes.

Toda persona que haya de efectuar actividades aéreas deportivas en la modalidad de paracaidismo y todo paracaídas que haya de ser utilizado en tales actividades, deberán estar vinculados o afiliados a un club de actividades aéreas deportivas de paracaidismo.

Considerando que tales actividades sólo han de ejecutarse con carácter deportivo o competitivo, dichos clubes deberán contar con el correspondiente reconocimiento deportivo y estarán vinculados a una federación de deportes aéreos, reconocida por COLDEPORTES.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4.25.8. AEROMODELISMO.

Los aeromodelos, no son considerados aeronaves, y en consecuencia no están, de manera general, sometidos a las disposiciones aeronáuticas; no obstante, para la ocupación del espacio aéreo por parte de tales artefactos, sus operadores deberán tomar en cuenta las siguientes limitaciones:

- a) No se podrá volar aeromodelos sobre áreas ni edificaciones o directamente sobre público o aglomeraciones de personas.
- b) No podrán volarse aeromodelos, de ningún otro modo que se pueda crear un riesgo para las personas o propiedades en la superficie; particularmente cuando el viento fuerte o cualquier otro factor meteorológico, así como desperfectos mecánicos del aparato o del equipo de control, o falta de pericia del operador puedan ocasionar que se pierda el control total sobre el mismo.
- c) El peso máximo permitido para cualquier aeromodelo será de 25 Kg. No deberán volarse en el espacio aéreo colombiano aparatos con peso superior, a menos que se informe sobre su existencia y propietario a la Dirección de Operaciones Aéreas y este cuente con un seguro de responsabilidad por eventuales daños a terceros.
- d) No podrán utilizarse hélices metálicas de ningún tipo.
- e) Ningún aeromodelo podrá portar pesos útiles, diferentes a los elementos habitualmente requeridos para la práctica de ese deporte.
- f) Ningún Aeromodelo será volado desde un aeropuerto real o en sus proximidades dentro de un radio de 5 Km. a la redonda, a menos que exista un permiso especial de la Dirección de Operaciones Aéreas de la UAEAC.
- g) Ningún aeromodelo será volado a una altura superior a 500 pies sobre el terreno.
- h) No deberá volarse ningún aeromodelo de modo que se aleje más de 750 metros de distancia del aeromodelista que lo opera ni del lugar de su lanzamiento o despegue.
- i) Ningún aeromodelo será volado de modo que no exista o se pierda el contacto visual con quién lo opera. No deberán efectuarse tales operaciones cuando la visibilidad o las condiciones de luz solar se reduzcan de modo tal que se impida dicho contacto visual.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.8.1. Vinculación a clubes de actividades aéreas deportivas o recreativas.

Toda persona que haya de efectuar actividades aéreas deportivas mediante el empleo de aeromodelos y todo aeromodelo que haya de ser utilizado en tales actividades, deberán estar afiliados a un club de actividades aéreas deportivas en la modalidad de aeromodelismo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Considerando que tales actividades solo han de ejecutarse con carácter deportivo o competitivo, dichos clubes estarán vinculados a una federación de deportes aéreos, reconocida por COLDEPORTES.

Para su registro ante la Dirección Aeronáutica Regional, los Clubes de Aeromodelismo tan solo deberán presentar su documento o acto de constitución, indicando su domicilio, el nombre de su representante legal y de la persona responsable de sus actividades (pueden ser una misma persona).

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

4.25.8.2. Otras operaciones.

La operación de cualquier otro equipo de vuelo no tripulado radiocontrolado, con fines no deportivos, tales como teledetección, fotografía, o televisión, estará sometida a las condiciones anteriores; salvo permiso especial de la Dirección de Operaciones Aéreas.

(Adicionado Art. 1° Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1. Los propietarios de aerostatos y planeadores deberán gestionar ante la Oficina de Registro Aeronáutica Nacional, el cambio de las marcas de nacionalidad "HK" por la marca "HJ" y la asignación de la matrícula correspondiente, para lo cual se cancelará la matrícula preexistente, con fundamento en el numeral 6 del artículo 1.796, del Código de Comercio (desaparecimiento de requisitos para inscripción inicial) al desaparecer para estas aeronaves entre otros, el requisito del certificado de aeronavegabilidad. Las marcas de matrícula para las aeronaves con marca HJ serán independientes de las marcas que hayan correspondido al aparato con su matrícula anterior, iniciando con nomenclatura propia desde 001 en adelante.

Como soporte del trámite requerido, y en aplicación de los principios de economía, celeridad y eficacia previstos en el Código Contencioso Administrativo (Art. 3°), se empleará la misma documentación existente de cada aeronave en cuestión, en la Oficina de Registro, sin que sea necesaria la aportación de documentos adicionales por parte de los interesados, salvo los que a juicio de estos, puedan corresponder a la actualización de sus datos. El cambio de matrícula y actualización del registro, no generará pago alguno de derechos, en la medida en que no conlleve ningún trámite adicional.

Los propietarios de aerostatos y de planeadores, contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia de las presentes disposiciones, para solicitar y obtener la nueva matrícula. Durante el mencionado plazo, podrán continuar operando los aerostatos y planeadores que estuvieran matriculados, conforme a sus requisitos y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

matrícula preexistente, pero una vez vencido éste, quedarán suspendidos dichos aparatos de toda actividad de vuelo, no pudiendo ejecutar ninguna operación, hasta tanto adelanten el trámite señalado.

Para estas aeronaves, como en todos los casos, será necesaria la afiliación a un aeroclub y la certificación de aptitud técnica que el mismo le expida, conforme se indica en esta parte.

Cualquier otro aerodino o planeador que no estuviera, matriculado e inscrito ante la Oficina de Registro Aeronáutico, deberá ser sometido al mencionado trámite, conforme se indica en ésta Resolución, para poder volar.

2. Los propietarios de ultralivianos (Clase I y Clase II) que a la fecha de entrada en vigencia de las presentes disposiciones se encuentren inscritos en las Direcciones Regionales, deberán reunir requisitos, matricularlos (con marcas HJ) e inscribirlos en el Registro Aeronáutico Nacional, conforme se indica en ésta Resolución; para lo cual disponen de un plazo de seis (6) meses a contar desde dicha fecha. Durante dicho período, podrán continuar operando conforme a su inscripción y requisitos preexistentes, pero una vez vencido éste, las marcas "UL" quedarán sin efecto y suspendidos dichos aparatos de toda actividad de vuelo, no pudiendo ejecutar ninguna operación, hasta tanto adelanten el trámite señalado.

Para estas aeronaves, como en todos los casos, será necesaria la afiliación a un aeroclub y la certificación de aptitud técnica que el mismo le expida, conforme se indica en esta parte.

Como soporte del trámite requerido para la matrícula y registro, en aplicación de los principios de economía, celeridad y eficacia previstos en el Código Contencioso Administrativo (Art. 3°), la documentación vigente que hubiere sido aportada en debida forma a las Direcciones Regionales, respecto de cualquier ultraliviano, podrá ser trasladada a la oficina de Registro Aeronáutico Nacional, a petición del interesado, debiendo éste aportar los requisitos y/o documentos faltantes. Lo anterior, siempre y cuando se trate de solicitudes radicadas dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente norma.

La asignación de matrícula y el trámite de registro no generarán pago alguno de derechos, siempre y cuando la solicitud se radique dentro de los 6 meses señalados.

A los ultralivianos Clase II que a la fecha de entrada en vigencia de esta resolución hayan estado inscritos en un Regional Aeronáutica como UL, o en el Registro Aeronáutico Nacional como HJ no le será aplicable lo dispuesto en el Apéndice A del Capítulo XXV de la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

(Modificado y adicionado conforme al Artículo 4° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

3. Los tripulantes de ultralivianos Clase II que a la fecha de entrada en vigencia de las presentes disposiciones se encuentren certificados por un club inscritos en una Dirección Regional, deberán reunir requisitos y obtener la correspondiente licencia de Piloto Privado PCA, con habilitación a monomotores pistón hasta 750 Kg, expedida por la División de Licencias de la UAEAC para lo cual disponen de un plazo de nueve (9) meses a contar desde dicha fecha. Durante dicho período, podrán continuar operando conforme a su certificación y requisitos preexistentes, pero una vez vencido éste, tales certificaciones quedarán sin efecto y suspendidos dichos tripulantes de toda actividad de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

vuelo en ultralivianos Clase II, no pudiendo ejecutar ninguna operación, hasta tanto adelanten el trámite señalado.

Para obtener la correspondiente licencia, se cumplirán en su totalidad los requisitos previstos en la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos.

No obstante, lo anterior, los tripulantes ultralivianistas que antes de la entrada en vigencia de las presentes disposiciones hayan obtenido un certificado de idoneidad emitido por un club de ultralivianos, registrado -también antes de dicha entrada en vigencia- ante una Regional Aeronáutica y hayan logrado una experiencia de vuelo no inferior a 100 horas en aparatos con características propias de la clase II, podrán obtener una licencia como piloto privado PCA dando cumplimiento a lo siguiente:

- a) Cursar las materias de tierra y las fases de entrenamiento de vuelo que llegasen a resultar faltantes, respecto de las exigidas para la licencia PCA.
- b) Aprobar examen teórico y chequeo de vuelo ante inspector de la UAEAC.
- c) Presentar una solicitud acompañada de:
 - i) Copia del correspondiente certificado de idoneidad emitido por un club de debidamente registrado conforme al párrafo anterior;
 - ii) Constancias emitidas por el mismo aeroclub, sobre las materias de tierra vistas y aprobadas y sobre experiencia de vuelo no inferior a 100 horas en ultralivianos con características correspondientes a la Clase II,
 - iii) Recibo de pago de derechos de expedición, en cuantía equivalente a la mitad de lo que corresponde a una licencia de piloto privado.
 - iv) Certificado sobre carencia de informes por narcotráfico expedido por la Dirección Nacional de Estupefacientes
- d) Acreditar el correspondiente certificado médico de 2ª clase.

(Modificado y adicionado conforme al Artículo 4° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

4. Durante los primeros seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de ésta Resolución, los tripulantes de ultraliviano –correspondiente a Clase II- que hayan ejercido los privilegios de un certificado de idoneidad otorgado por un aeroclub, durante más de 300 horas como autónomo y que con autorización de un aeroclub hayan impartido más de 100 horas de instrucción de vuelo (sin incluir las 300 de autónomo) podrán obtener una licencia de instructor de vuelo (IVA) limitada a ultralivianos, para lo cual obtendrán su licencia de piloto recreativo deportivo, y tramitarán su licencia de instructor cumpliendo lo previsto en 4.25.1.7.9.1., sin tiempo adicional de vuelo.

(Modificado y adicionado conforme al Artículo 4° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

5. Durante el año siguiente a la entrada en vigencia de esta Resolución, quienes acrediten haber efectuado mantenimiento a vehículos aéreos ultralivianos y/o sus plantas motrices por más de dos (2) años, habiendo recibido el entrenamiento específico para tales

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

equipos, podrán continuar actuando como en la dirección o ejecución de tales trabajos durante dicho período.

Vencido el plazo anterior, solo actuarán como responsables de mantenimiento o en la ejecución de los trabajos, quienes hayan obtenido la correspondiente certificación de idoneidad, según lo previsto en el numeral 4.25.5.5.3. “

6. El registro de los ultralivianos que con anterioridad a la vigencia de esta resolución, hubieran estado debidamente inscritos ante una Dirección Regional Aeronáutica, con distintivos UL, podrá efectuarse tomando como título de propiedad el documento que hubiere servido como soporte a dicha inscripción, protocolizado en escritura pública, siempre y cuando se radique la respectiva solicitud dentro de los 6 meses siguientes a la vigencia de esta Resolución.

(Modificado y adicionado conforme al Artículo 4° de la Res. N° 05296 de Diciembre 24 de 2004. Publicada en el Diario Oficial N° 45.576 del 29 de Diciembre de 2004)

ARTICULO TERCERO. Para efectos del pago de tarifa operacional anual, los ultralivianos Clases II, con matrícula “HJ” pagarán una tarifa equivalente a 30 salarios mínimos legales diarios vigentes.

Los aerostatos, planeadores y ultralivianos Clase I, al igual que los demás aerodinos deportivos, al no utilizar normalmente los servicios de protección y apoyo al vuelo, ni la infraestructura aeroportuaria, no están obligados al pago de la correspondiente tarifa.

Para efectos del pago de derechos por registro de propiedad o cualquier otro derecho real en la Oficina de Registro Aeronáutico, las aeronaves hasta 750 Kg. Pagarán 10 salarios mínimos legales diarios vigentes. Para la asignación de matrícula pagarán 20 salarios mínimos legales diarios vigentes.

(Adicionado Art.2 Res.05545 de Diciembre 26 de 2003).

APÉNDICE A

CAPITULO XXV

Nota: Derogado conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.