



REPÚBLICA DE CUBA

Regulaciones Aeronáuticas Cubanas

RAC 6

OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO

**LIBRO TERCERO: REGLAS DE TRABAJOS Y DEPORTES
AÉREOS**

PARTE I

**OPERACIÓN DE GLOBOS CAUTIVOS, CELULARES AÉREOS, COHETES NO
TRIPULADOS Y GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS**

PARTE II

**VUELOS DE ULTRALIGEROS, AEROCLUB, CERTIFICADOS Y
ACTIVIDADES AÉREAS**

PARTE III

REGULACIÓN DE LOS SALTOS EN TANDEM

PARTE IV

OPERACIÓN DE AERONAVES AGRÍCOLAS

PARTE V

**ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL CLUB DE AVIACIÓN DE CUBA,
CLUBES PROVINCIALES, AEROCLUBES Y CERTIFICADOS**

**INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA
IACC**



OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO

RAC 6

LIBRO TERCERO REGLAS DE TRABAJO Y DEPORTES AÉREOS

**PARTE I
OPERACIÓN DE GLOBOS CAUTIVOS, CELULARES AÉREOS,
COHETES NO TRIPULADOS Y GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS**

**PARTE II
VUELOS DE ULTRALIGEROS, AEROCLUB, CERTIFICADOS Y
ACTIVIDADES AÉREAS**

**PARTE III
REGULACIÓN DE LOS SALTOS EN TANDEM**

**PARTE IV
OPERACIÓN DE AERONAVES AGRÍCOLAS**

**PARTE V
ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL CLUB DE AVIACIÓN
DE CUBA, CLUBES PROVINCIALES, AEROCLUBES Y
CERTIFICADOS**

PRIMERA EDICIÓN - OCTUBRE 2007

INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA

ÍNDICE

	Página
DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	1-5
SECCIÓN PRIMERA Definiciones	1
SECCIÓN SEGUNDA Abreviaturas	4
PARTE I	
OPERACIÓN DE GLOBOS CAUTIVOS, CELULARES AÉREOS, COHETES NO TRIPULADOS Y GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS	
CAPÍTULO I GENERALIDADES	1-1
CAPITULO II ORGANIZACIÓN GENERAL	1-1
SECCIÓN PRIMERA Autorización de Desvíos	1
SECCIÓN SEGUNDA Operaciones Peligrosas	1
SECCIÓN TERCERA Representaciones	1
SECCIÓN CUARTA Regulaciones de Licencia	1
PARTE II	
VUELOS DE ULTRALIGEROS, AERoclUB, CERTIFICADOS Y ACTIVIDADES AÉREAS	
CAPÍTULO I GENERALIDADES	1-1
SECCIÓN PRIMERA Aplicabilidad	1
CAPITULO II CLASIFICACIÓN	1-1
SECCIÓN PRIMERA Ultraligeros Primarios	1
CAPITULO III REGLAS PARA LAS OPERACIONES DE ULTRALIGEROS PRIMARIOS	1-7
SECCIÓN PRIMERA Registros y Certificado	1
SECCIÓN SEGUNDA Clubes y Aeroclubes	2

	Página
SECCIÓN TERCERA Reglas de Operaciones	3
SECCIÓN CUARTA Espacios Aéreos Especificados	3
SECCIÓN QUINTA Operaciones Peligrosas	3
SECCIÓN SEXTA Operaciones Diurnas	3
SECCIÓN SÉPTIMA Operaciones en la Proximidad de otras Aeronaves y Derecho de Vía	4
SECCIÓN OCTAVA Operaciones sobre Áreas Pobladas, Grupos de Personas o Embarcaciones	4
SECCIÓN NOVENA Operaciones en Ciertos Espacios Aéreos	4
SECCIÓN DECIMA Operaciones Áreas Restringidas o Prohibidas	4
SECCIÓN ONCENA Restricciones de Vuelo Determinadas por NOTAM	4
SECCIÓN DUODECIMA Referencias Visuales con la Superficie	4
SECCIÓN DECIMOTERCERA Visibilidad en Vuelo	5
SECCIÓN DECIMOCUARTA Competencias y Demostraciones	5
SECCIÓN DECIMOQUINTA Otras Restricciones	5
SECCIÓN DECIMOSEXTA Atenuación de Ruidos	6
SECCIÓN DECIMOSEPTIMA Equipamiento de Seguridad	6
CAPÍTULO IV REGLAS PARA LA OPERACIÓN DE ULTRALIGEROS BÁSICOS, AVANZADO Y GIROCOPTERO	1-6
SECCIÓN PRIMERA Registros y Certificados	1
SECCIÓN SEGUNDA Clubes y Entidades de Ultraligeros y Girocopteros	1
SECCIÓN TERCERA Reglas de Operaciones	2

	Página
SECCIÓN CUARTA Operaciones Peligrosas	2
SECCIÓN QUINTA Operaciones Diurnas	2
SECCIÓN SEXTA Operaciones en la Proximidad de otras Aeronaves y Derecho de Vía	2
SECCIÓN SÉPTIMA Operación sobre Áreas Pobladas, Grupo de Personas o Embarcaciones	3
SECCIÓN OCTAVA Operaciones en Aeródromos Controlados	3
SECCIÓN NOVENA Operaciones en Aeródromos no Controlados	3
SECCIÓN DECIMA Operaciones Fuera del Aeródromo	3
SECCIÓN ONCENA Operaciones en Áreas Restringidas o Prohibidas	4
SECCIÓN DUODECIMA Restricciones de Vuelo Determinadas por NOTAM	4
SECCIÓN DECIMOTERCERA Referencias Visuales con la Superficie	4
SECCIÓN DECIMOCUARTA Visibilidad en Vuelo	4
SECCIÓN DECIMOQUINTA Alturas Máximas y Mínimas	4
SECCIÓN DECIMOSEXTA Vuelos sobre la Franja Litoral	5
SECCIÓN DECIMOSEPTIMA Atenuación de Ruidos	5
SECCIÓN DECIMOOCtava Equipamiento de Seguridad	5
SECCIÓN DECIMONOVENA Competencias y Demostraciones	5
SECCIÓN VIGÉSIMA Otras Restricciones	5
SECCIÓN VIGÉSIMA PRIMERA Mantenimiento	5
CAPÍTULO V HABILITACIÓN DEL PILOTO	1-7
SECCIÓN PRIMERA Generalidades	1

	Página
SECCIÓN SEGUNDA Requisito para la Concesión del Certificado de Piloto Deportivo	1
SECCIÓN TERCERA Prerrogativas para Mantener el Certificado de Piloto Deportivo con Calificación de Ultraligero Primarios	2
SECCIÓN CUARTA Prerrogativas para Mantener el Certificado de Piloto Deportivo con Calificación de Ultraligero Básico	3
SECCIÓN QUINTA Prerrogativas para Mantener el Certificado de Piloto Deportivo con Calificación de Ultraligero Avanzado	3
SECCIÓN SEXTA Prerrogativas para Mantener el Certificado de Piloto Deportivo con Calificación de Girocóptero	3
SECCIÓN SÉPTIMA Calificación como Instructor de Ultraligero Primarios, Básico, Avanzado	3
SECCIÓN OCTAVA Calificación como Instructor de Girocoptero	4
SECCIÓN NOVENA Calificación de Examinador de Ultraligero Primario, Básico y Avanzado	4
SECCIÓN DECIMA Calificación de Examinador de Girocoptero	4
SECCIÓN ONCENA Prerrogativas de Poseedor del Certificado de Piloto Deportivo con Calificación de Ultraligero Primario, Básico, Avanzado o Girocoptero	5
SECCIÓN DUODECIMA Procedimiento del Certificado de Piloto Deportivo	5
SECCIÓN DECIMOTERCERA Restricciones y Prerrogativas del Poseedor del Certificado Emitido según este Capítulo	6
SECCIÓN DECIMOCUARTA Visibilidad en Vuelo	6
SECCIÓN DECIMOQUINTA Curso Teórico y Práctico de Ultraligeros y Girocopteros	6
SECCIÓN DECIMOSEXTA Certificaciones de Conocimientos	6
SECCIÓN DECIMOSEPTIMA Solicitud de Certificados de Pilotos Deportivos	7
SECCIÓN DECIMOOCATAVA Concepción del Certificado de Piloto Deportivo para Ultraligeros	7

	Página
CAPÍTULO VI CONTROL DE LAS ACTIVIDADES AÉREAS	1-4
SECCIÓN PRIMERA Organización	1
SECCIÓN SEGUNDA Control de las Actividades Aéreas en Aeródromos Controlados	2
SECCIÓN TERCERA Control de las Actividades Aéreas en Aeródromos no Controlados	2
SECCIÓN CUARTA Responsabilidades del Director de las Operaciones en Aeródromos no Controlados	3
SECCIÓN QUINTA Control de las Actividades Aéreas en Sitios de Vuelo	3
SECCIÓN SEXTA Responsabilidades del Director de las Operaciones en Sitios de Vuelo	3
SECCIÓN SÉPTIMA Documentación Obligatoria	4
PARTE III	
REGULACIÓN DE LOS SALTOS EN TANDEM	
CAPÍTULO I GENERALIDADES	1-1
SECCIÓN PRIMERA Aplicabilidad	1
SECCIÓN SEGUNDA Seguridad Durante los Saltos	1
CAPITULO II REGULACIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN DE LOS SALTOS EN TANDEM	1-3
SECCIÓN PRIMERA Inspecciones por el IACC y el Club de Aviación de Cuba	1
SECCIÓN SEGUNDA Incumplimientos	1
SECCIÓN TERCERA Registros y Certificados	1
SECCIÓN CUARTA Clubes y Aeroclubes	1
SECCIÓN QUINTA Reglas de Operaciones	2
SECCIÓN SEXTA Espacio Aéreo Específico	2

	Página
SECCIÓN SÉPTIMA Mantenimiento y Explotación	3
SECCIÓN OCTAVA Medidas de Seguridad	3
CAPITULO III HABILITACIÓN DEL PILOTO TANDISTA	1-2
SECCIÓN PRIMERA Generalidades	1
CAPÍTULO IV PEOCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA	1-2
SECCIÓN PRIMERA Incorrecto Funcionamiento del Paracaídas	1
SECCIÓN SEGUNDA Metodología Durante una Emergencia	1
ANEXO 1 FORMULARIO PARA LA INFORMACIÓN DE ACCIDENTED E INCIDENTES	1-1
ANEXO 2 DECLARACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD	1-1
PARTE IV	
OPERACIÓN DE AERONAVES AGRÍCOLAS	
CAPÍTULO I GENERALIDADES	1-1
SECCIÓN PRIMERA Objetivo	1
SECCIÓN SEGUNDA Aplicabilidad	1
CAPITULO II NORMAS DE CERTIFICACIÓN	1-3
SECCIÓN PRIMERA Certificado Requerido	1
SECCIÓN SEGUNDA Enmienda del Certificado	1
SECCIÓN TERCERA Requisitos para la Certificación	2
SECCIÓN CUARTA Vigencia del Certificado	3
SECCIÓN QUINTA Transporte o Narcóticos, Fármacos o Sustancias Depresoras o Estimulantes Prohibidas por la Ley	3
CAPITULO III NORMAS DE OPERACIÓN	1-3

	Página
SECCIÓN PRIMERA Generalidades de las Normas	1
SECCIÓN SEGUNDA Requisitos de la Aeronave	1
SECCIÓN TERCERA Necesidad de Portar Certificado	1
SECCIÓN CUARTA Forma de Fumigación	1
SECCIÓN QUINTA Fumigación de Sustancias Tóxicas de Interés Económico	2
SECCIÓN SEXTA Personal	2
CAPÍTULO IV OPERACIONES EN UN ESPACIO AÉREO	1-2
SECCIÓN PRIMERA Espacio Aéreo Controlado Designado para un Aeropuerto	1
SECCIÓN SEGUNDA Inobservancia del Circuito de Tránsito de un Aeropuerto	1
SECCIÓN TERCERA Operación sin Luces de Posición	1
CAPITULO V ÁREAS DE OPERACIONES	1-3
SECCIÓN PRIMERA Sobre Áreas no Congestionadas	1
SECCIÓN SEGUNDA Sobre Áreas Congestionadas	1
SECCIÓN TERCERA Áreas Congestionadas. Aeronaves Monomotor	1
SECCIÓN CUARTA Áreas Congestionadas. Aeronaves Multimotores	2
SECCIÓN QUINTA Operación sobre Áreas Congestionadas. Pilotos y Aeronaves	2
SECCIÓN SEXTA Nombre Comercial Explotador de Servicios Aéreos Agrícolas	3
SECCIÓN SÉPTIMA Disponibilidad del Certificado	3
SECCIÓN OCTAVA Autoridad Inspectoras	3

	Página
CAPITULO VI REGISTROS E INFORMES	1-1
SECCIÓN PRIMERA Registros. Explotador de Servicios Agrícolas	1
SECCIÓN SEGUNDA Cambio de Dirección	1
SECCIÓN TERCERA Cese de las Operaciones	1
CAPITULO VII EQUIPAMIENTO	1-1
SECCIÓN PRIMERA Equipamiento Mínimo de Aeronaves para Utilización Agrícola	1
SECCIÓN SEGUNDA Aeronaves Agrícolas Multimotores y de Adiestramiento	1
PARTE V	
ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL CLUB DE AVIACIÓN DE CUBA, CLUBES PROVINCIALES, AEROCLUBES Y CERTIFICADOS	
CAPÍTULO I GENERALIDADES	1-2
SECCIÓN PRIMERA Aplicabilidad	1
SECCIÓN SEGUNDA Normativas	2
CAPITULO II AUTORIZACIÓN PARA EL FUNCIONAMIENTO	1-8
SECCIÓN PRIMERA Documentación Requerida para el C.A.C	1
SECCIÓN SEGUNDA De los Clubes Provinciales de los Deportes Aéreos	2
SECCIÓN TERCERA Creación de la Entidad	6
SECCIÓN CUARTA Otorgamiento de la Autorización para el Funcionamiento	6
CAPITULO III ORGANIZACIÓN DE LAS ENTIDADES	1-6
SECCIÓN PRIMERA Aplicabilidad	1
SECCIÓN SEGUNDA Organización Administrativa	1
SECCIÓN TERCERA Asamblea General	1

	Página
SECCIÓN CUARTA Dirección	5
SECCIÓN QUINTA Carpetas Funcionales	5
SECCIÓN SEXTA Cuerpo Social	6
SECCIÓN SEPTIMA Asuntos de Cargo	6
CAPÍTULO IV REQUERIMIENTO DE DOCUMENTACIÓN	1-3
SECCIÓN PRIMERA Aplicabilidad	1
SECCIÓN SEGUNDA Estatutos de la Entidad	1
SECCIÓN TERCERA Registro de los Contribuyentes	1
SECCIÓN CUARTA Libro de Registro de Reuniones	1
SECCIÓN QUINTA Documentación Contable	1
SECCIÓN SEXTA Documentación Relativa a las Actividades Aéreas	1
SECCIÓN SEPTIMA Documentos de las Aeronaves	2
SECCIÓN OCTAVA Certificado de Actividad Aérea	2
SECCIÓN NOVENA Informes Periódicos	2
SECCIÓN DECIMA Informes Eventuales	3
CAPITULO V ACTIVIDADES AÉREAS	1-2
SECCIÓN PRIMERA Aplicabilidad	1
SECCIÓN SEGUNDA Cursos Autorizados	1
SECCIÓN TERCERA Condiciones para la Aprobación de los Cursos	1
SECCIÓN CUARTA Instrucción de los Vuelos	1

	Página
SECCIÓN QUINTA Requisitos de la Aeronave	1
SECCIÓN SEXTA Vuelo Panorámico	1
CAPITULO VI PRESTACIÓN DE SERVICIOS	1-1
SECCIÓN PRIMERA Prestación de Servicios	1
SECCIÓN SEGUNDA Contratos con Terceros	1
CAPITULO VII ACCIDENTES AÉREOS	1-2
SECCIÓN PRIMERA Aplicabilidad	1
SECCIÓN SEGUNDA Seguridad de los Vuelos	1
SECCIÓN TERCERA Comunicación de Accidentes Aéreos	1
SECCIÓN CUARTA Tratamiento con Aeronaves Accidentadas	1
SECCIÓN QUINTA De la Disciplina	1
SECCIÓN SEXTA Obligatoriedad	2

**CAPÍTULO GENERAL
DEFINICIONES Y ABREVIATURAS****SECCIÓN PRIMERA
Definiciones**

Club de Aviación de Cuba: Es la Sociedad Civil con administración y patrimonio propios, cuyo objetivo fundamental es la práctica de los Deportes Aéreos en todas sus modalidades. Está integrado por la Asamblea General, la Junta Directiva, las Federaciones Nacionales y los Clubes Provinciales de los Deportes Aéreos.

El CAC es una organización civil autofinanciada, aprobada según resolución No. 125/98 del Ministerio de Justicia e inscrita en el Registro de Asociaciones de dicho Ministerio con el No. de expediente 152003608, según consta en Certificado expedido el 3 de diciembre de 1998, con el tomo 1 y el Folio 233.

El Club de Aviación de Cuba se encuentra afiliado a la **Federación aeronáutica Internacional (FAI.)**, máximo rector de las actividades Aeronáuticas en el mundo y de la cual es miembro activo, así como de las organizaciones regionales o zonales miembros de esta Federación.

Aeroclubes: Es la entidad con patrimonio y administración propia, que presta servicios locales o regionales cuyo objetivo principal es la comercialización de la actividad promocional de los deportes aéreos en cualquiera de sus modalidades.

La expresión “Celular Aéreo”, usada en esta regulación significa una estructura, rígida o no, recubierta de papel, tejido, metal u otros materiales, destinada para volar atada a la punta de un cabo o cuerda.

Paracaídas Tandem: Es un Paracaídas que por su designación, construcción y forma aerodinámica permite el transporte de dos personas (instructor y pasajero). Se destina para la comercialización de la actividad promocional de esta modalidad aerodeportiva.

Ultraligeros: Significa un vehículo usado o que se pretenda usar en actividades aéreas exclusivamente de deporte y recreación

Ultraligero Primario: Con capacidad para dos personas como máximo pudiendo ser motorizado o no, y con las siguientes características adicionales.

a).-No motorizados. Peso vacío máximo igual e inferior a 70 kg (155 lb).

b).-Motorizados. Peso vacío máximo igual a 115 kg (254 lb) excluyendo el peso de los flotadores y los equipos de seguridad que son empleados en situaciones potencialmente catastróficas (paracaídas del vehículo, por ejemplo)

-Capacidad máxima para combustible igual o inferior a 55 lt.

-Velocidad estable máxima en vuelo nivelado con potencia plena igual e inferior a 102 km/h

- Velocidad estable con el motor apagado igual o inferior a 46 km/h.

Aviación muy Ligera: Aviones monomotores de pistón, con máximo de despegue igual o inferior a 600 kg (1320 lb) con capacidad para dos personas como máximo. La calificación del piloto, en aviones muy ligeros se divide en 2 sub partes

a).-

a).-Básico, con las siguientes características adicionales.

- Peso vacío máximo igual o inferior a 230 Kg., con equipamiento acuático y 280 Kg. o inferior para equipamiento. Anfibio, terrestre
- carga alar con peso máximo igual e inferior a 38 Kg./m²

b).-Avanzado, con las siguientes características adicionales.

- Peso vacío máximo igual o inferior a 300 kg. Carga alar con peso máximo igual e inferior a 38 Kg./m²

Los Ultraligeros: para su mejor comprensión en la aeronáutica, se clasifican de acuerdo a su designación.

a).-Ultraligero primario. Para los vehículos ultraligeros definidos en el párrafo número 2 de esta sección.

b).- Ultraligero básico. Para los aviones definidos en el párrafo número 1 y 1.4 de esta sección.

c).- Ultraligero Avanzado. Para los aviones definidos en el párrafo número 1 y 1.5 inc. a) de esta sección

Girocopteros: Es un vehículo de alas rotativas, con capacidad para 2 personas como máximo, con las siguientes características.

- Peso vacío máximo igual o inferior a 300 kg.
- Carga máxima de disco del rotor principal igual e inferior a 29 kg/m²

Peso Vacío: Significa el peso del vehículo o aeronave, incluyendo lastre fijo, equipamiento mínimo exigido, combustible y la utilización de la carga total del aceite del motor, fluido hidráulico y líquido de refrigeración del motor.

El Peso Máximo de la Aeronave. Estará determinado por el fabricante, no se podrá exceder el mismo bajo ninguna circunstancia.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo Controlado: Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Altura: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

Área de Aterrizaje: Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

Área de Control: Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

Área de Maniobras: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Calle de Rodaje: Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo.

Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

Espacio Aéreo Controlado: Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

Miembro de la Tripulación de Vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Piloto al Mando: Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo
Pista. Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plataforma: Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros correo o carga, abastecimiento de combustible estacionamiento o mantenimiento

Publicación de Información Aeronáutica (AIP): Publicación expedida por cualquier Estado, o (con su autorización, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Rumbo (de la Aeronave): La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula)

Torre de Control de Aeródromo: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Vuelo Controlado: Todo vuelo que está supeditado a una autorización del control de tránsito aéreo.

Vuelo VFR Especial: Vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las VMC.

Zona de Control: Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

Una Operación de Aeronave Agrícola: significa la operación de una aeronave con el propósito de (1) fumigar una sustancia tóxica de interés económico (2) fumigar otra sustancia cualquiera destinada a la nutrición de plantas, el tratamiento de suelos, la propagación de vida vegetal o el control de plagas, o (3) emplearla en actividades de fumigación que afecten directamente la agricultura, la horticultura o la preservación forestal.

Una Sustancia Tóxica de Interés Económico: significa cualquier sustancia o mezcla de sustancias destinadas a prevenir, destruir, repeler o mitigar cualquier insecto, roedor, nematodo, hongo, mala hierba y otras formas de vida vegetal o animal o virus y (2) cualquier sustancia o mezcla de sustancias destinadas a emplearse como reguladoras, defoliantes o desecantes de las plantas.

SECCIÓN SEGUNDA

Abreviaturas

AAC	Administración de aviación civil. Autoridad Aeronáutica de otros Estados.
ACAS	Sistema anticollisión de a bordo.
AOC	Certificado de explotador de servicios aéreos.
ASDA	Distancia de aceleración - parada disponible.
ATC	Control de tránsito aéreo.
ATS	Servicio de tránsito aéreo.
CAS	Velocidad relativa calibrada.
CAC	Club de Aviación de Cuba
CRM	Gestión de los recursos en el puesto de pilotaje.
C.P.D.A.	Club Provincial de Deportes Aéreos.
CVR	Registrador de la voz en el puesto de pilotaje.
DA	Altitud de decisión.
DA/H	Altitud/altura de decisión.
DA	Altitud de decisión.
DA/H	Altitud/altura de decisión.
ETOPS	Vuelos a grandes distancias de aviones bimotores.
FL	Nivel de vuelo.
GPWS	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno
IACC.	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.
IFR.	Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

IMC.	Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos
LDA	Distancia de aterrizaje disponible.
M	número de Mach.
MEL.	Lista de equipo mínimo.
MN	Moneda Nacional.
MLC	Moneda Librementemente Convertible.
MININT	Ministerio del Interior
MINFAR	Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias.
MINJUS	Ministerio de Justicia.
MNPS.	Especificaciones de performance mínima de navegación.
OACI.	Organización de Aviación Civil Internacional.
OCA	Altitud de franqueamiento de obstáculos o altura de franqueamiento de obstáculos.
OCH.	La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda.
RVR.	Alcance visual en la pista.
VFR.	Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo visual.



OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO

RAC 6

LIBRO TERCERO

REGLAS DE TRABAJO Y DEPORTES AÉREOS

PARTE I

OPERACIÓN DE GLOBOS CAUTIVOS, CELULARES AÉREOS, COHETES NO TRIPULADOS Y GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS

PRIMERA EDICIÓN - OCTUBRE 2007

INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Artículo 1: Excepto como se establece en el Artículo 2 de este Capítulo, esta Regulación establece reglas para la operación en la República de Cuba con fines deportivos o comerciales de:

1. cualquier globo que posea un diámetro superior a 1.85 m o que contenga una cantidad de gas superior a 4.5 metros cúbicos y que sea amarrado a la superficie de la tierra o a un objeto estático sobre la superficie, con una cuerda o cabo;
2. cualquier celular aéreo, tripulado o no, con peso vacío igual o superior a 10 kg y que pretenda volar atado a una cuerda o cabo;
3. cualquier cohete no tripulado excepto:
 - a) cohetes para espectáculos pirotécnicos;
 - b) Modelos de cohetes.
4. usando no más de 0.125 Kg. de carga reactiva;
5. contruidos de papel, madera o plástico quebrable, conteniendo una cantidad no sustancial de partes metálicas y pesando no mas de 0.5 Kg. incluyendo el peso del combustible;
6. cualquier globo libre no tripulado que transporte:
 - a) un paquete con carga, pesando más de 3 kg;
 - b) una carga compuesta por 2 o mas paquetes con un peso total superior a 5.5 Kg. ; o
 - c) utilice para liberar la carga (de cualquier peso o volumen una cuerda o cabo que requiera una fuerza superior a 23 Kg. para romperla, superando la carga del globo.

Artículo 2: Esta regulación no es aplicable a las operaciones de globos cautivos, celulares aéreos, cohetes no tripulados o globos libres no tripulados operados por el MINFAR y el MININT.

Artículo 3: El incumplimiento de las normas de esta Regulación en la operación de globos cautivos, celulares aéreos, cohetes no tripulados o globos libres no tripulados sirve de base para invalidar la autorización emitida para tal operación y para la aplicación de las sanciones previstas en las Regulaciones Nacionales. Las operaciones comerciales recogidas en la presente Regulación no eximen al operador del cumplimiento de otras leyes, normas y regulaciones establecidas por el Estado Cubano (tributarias, comerciales, etc.)

CAPÍTULO II ORGANIZACIÓN GENERAL

SECCION PRIMERA

Autorización de Desvíos

Artículo 1: No se podrán realizar operaciones que requieran desvíos de lo establecido en esta Regulación, sin la autorización de la autoridad aeronáutica.

Artículo 2: No se podrá operar un globo cautivo, celular aéreo, cohete no tripulado o un globo libre no tripulado en área restringida o prohibida, excepto si posee un permiso emitido por la autoridad que controla el área.

SECCIÓN SEGUNDA

Operaciones Peligrosas

Artículo 3: No se podrá operar un globo cautivo, celular aéreo, cohete no tripulado o globo libre no tripulado, de manera que provoque riesgo para sí, otras personas o sus propiedades

Artículo 4: No se podrá permitir que desde un globo cautivo, celular aéreo, cohete no tripulado o un globo libre no tripulado sea lanzado algún objeto, de modo tal que pueda crear riesgo para sí u otras personas o sus propiedades.

SECCIÓN TERCERA

Representación

Artículo 5: El club de aviación de Cuba, en representación de la Autoridad Aeronáutica, realizará el control de toda la actividad de globo cautivo, celular aéreo, cohete no tripulado y globo libre no tripulado, dictando los procedimientos y regulaciones complementarias en cada una de sus modalidades, bajo la supervisión y aprobación del IACC.

SECCIÓN CUARTA

Regulaciones de Licencia

Artículo 6: Las Regulaciones de licencia al personal Aeronáutico RAC-1 Licencias al Personal Aeronáutico, incluyen las modalidades de esta regulación.



OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO

RAC 6

LIBRO TERCERO

REGLAS DE TRABAJO Y DEPORTES AÉREOS

PARTE II

VUELOS DE ULTRALIGEROS, AEROCLUB, CERTIFICADOS Y ACTIVIDADES AÉREAS

PRIMERA EDICIÓN - OCTUBRE 2007

INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA

**CAPÍTULO I
GENERALIDADES**

SECCIÓN PRIMERA

Aplicabilidad

Artículo 1: Esta Regulación establece las reglas para las operaciones dentro de Cuba de vehículos ultraligeros aéreos, de aviones muy ligeros y Girocopteros, así como los procedimientos para la revalidación del certificado de Piloto Deportivo.

**CAPÍTULO II
CLASIFICACIÓN**

**SECCIÓN PRIMERA
Ultraligeros Primarios**

Artículo 1: Los ultraligeros Primarios incluyen Alas Delta, Parámetro y Parapentes. Los Girocopteros no motorizados y otros equipamientos que vuelan remolcados por un vehiculo de superficie y operados de acuerdo con las regulaciones establecidas

Artículo 2: La investigación de un accidente/incidente de aeronaves proporciona los elementos necesarios para tomar las medidas pertinentes para que hechos como estos no vuelvan a ocurrir y serán informados a la Autoridad Aeronáutica (IACC) y el Club de Aviación de Cuba (CAC), para que de ese modo todas las informaciones recogidas posibiliten establecer estadísticas, verificar tendencias y analizar los fallos y aprender de los errores que ocasionan estos accidentes:

1. se anexa en esta Regulación el formulario para comunicación de accidente e incidente;
2. la comunicación de accidentes e incidentes serán simultáneamente notificado al CAC y al IACC.

CAPÍTULO III
REGLAS PARA LAS OPERACIONES DE ULTRALIGEROS PRIMARIOS

Artículo 1: El IACC y el CAC realizarán inspecciones a los ultraligeros primarios periódicamente:

1. cualquier operador de un Ultraligero Primario permitirá, cuando se solicite, por un inspector del IACC o el CAC que su nave sea inspeccionada para verificar si la misma cumple los requerimientos de esta Regulación;
2. el propietario u operador de un Ultraligero Primario informará cuando sea solicitado por el IACC o el CAC las evidencias satisfactorias demostrando que su nave cumple con las exigencias establecidas para su categoría.

Artículo 2: Ninguna persona puede conducir u operar un Ultraligero Primario que no cumpla los requerimientos establecidos en las Regulaciones

SECCIÓN PRIMERA
Registros y Certificados

Artículo 3: Ningún Ultraligero Primario podrá ser operado si no esta debidamente registrado por el IACC

Artículo 4: Los Ultraligeros Básicos y Avanzados serán registrados y matriculados según lo dispuesto por la DIA y ostentar las marcas de identificación establecidas por el IACC.

Artículo 5: Los Ultraligeros Motorizados y sus partes construidos en serie, por fabricas habilitadas y destinados a su comercialización en el mercado y los Ultraligeros Motorizados ensamblados en empresas o clubes aéreos con fines deportivos recreativos, quedan exceptuados de los procedimientos de certificación y del cumplimiento de los Estándares de Aeronavegabilidad establecidos en la Parte que constituye el Capitulo 3, Aeronaves de las Regulaciones de Aeronavegabilidad, de este reglamento, pero obtendrán un certificado de aprobación de modelo , un certificado de producción de ULM y un Certificado por la DIA exclusivamente para Ultraligeros.

Artículo 6: Motorizados construidos o ensamblados en serie, en documento o documentos específicos.

Artículo 7: Todo ULM, independiente de su origen, será registrado en la DIA cumpliendo requisitos especiales establecidos exclusivamente para Ultraligeros Motorizados. El ULM se registrara e identificara por las letras CU-U seguidas de un número de tres cifras secuenciales en correspondencia con la oportunidad en que se efectuó su registro.

Artículo 8: Los ULM construidos o ensamblados con fines experimentales se registraran e identificaran por las letras CU-UX seguidas del número de secuencia en arábigos.

SECCIÓN SEGUNDA

Clubes y Aeroclubes

Artículo 9: Los operadores de Ultraligeros Primarios, Básico y Avanzado tendrán que estar asociados a los Clubes y Aeroclubes donde podrán realizar la práctica aerodeportiva y la comercialización de las actividades de promoción de las distintas modalidades Aerodeportivas.

Artículo 10: Los interesados en el funcionamiento de los clubes y Aeroclubes presentarán al Club de Aviación de Cuba para su tramitación con el IACC la siguiente documentación:

1. acta de la Asamblea General de la Fundación del Club o Aeroclub, donde aparezca. Presidente, vicepresidente de operaciones (jefe de vuelos) y el Secretario electo en dicha Asamblea;
2. relación de los asociados, dirección, número de teléfono y el número de carne de identidad de cada uno de sus miembros;
3. documento de certificación del presidente del club o Aeroclub informando su objeto social;
4. estatutos de la entidad;
5. documentación de autorización para la utilización del área de la instalación;
6. solicitud por escrito al Club de Aviación de Cuba para tramitar con el IACC la autorización para el funcionamiento del Club o Aeroclub.

Artículo 11: Todos los Clubes o Aeroclubes donde operen Ultraligeros Primarios, Básico, Avanzado, tendrán un jefe de operaciones (jefe de vuelo).

Artículo 12: Es responsabilidad de los Clubes y Aeroclubes el pago en tiempo y forma de la cuota de afiliados al Club de Aviación de Cuba, la cual es de 10 pesos por cada asociado al club Deportivo y de 10 USD por cada miembro asociado al Aeroclub que realice la comercialización a la actividad de promoción de las distintas modalidades aerodeportivas.

Artículo 13: Para la creación de un club aéreo o Aeroclub los interesados poseerán los siguientes requisitos:

1. un jefe de vuelo con los conocimientos teórico practico requeridos. (Piloto);
2. una superficie terrestre autorizada con las condiciones adecuadas para las operaciones;
3. un sistema de comunicaciones por radio;
4. un botiquín para asistencia sanitaria de urgencias;
5. un vehiculo ligero permanente en las áreas de operaciones que pueda servir de ambulancia en caso de accidentes, debiendo estar habilitado con medicamentos de primeros auxilios;
6. un Ultraligero.

Artículo 14: Para que una escuela pueda ser autorizada para la explotación de Ultraligeros cumplirá con los siguientes requisitos:

1. un jefe de vuelo con los conocimientos técnicos legales de los medios que explotan (piloto);

2. un piloto de Ultraligeros, con la calificación de instructor;
3. un Ultraligero de doble mando;
4. un programa de instrucción teórico práctico aprobado por el IACC;
5. una superficie terrestre autorizada con las condiciones adecuadas para la instrucción teórica y práctica y las operaciones;
6. un sistema de comunicaciones por radio;
7. instalaciones adecuadas;
8. un programa de instrucción teórica y práctico aprobada por la Autoridad Aeronáutica;
9. un botiquín para asistencia sanitaria de urgencia;
10. un vehículo ligero permanente en las áreas de operaciones que pueda servir de ambulancia en caso de accidentes, debiendo estar habilitado con el botiquín mencionado.

SECCIÓN TERCERA

Reglas de Operaciones

Artículo 15: Las operaciones serán conducidas de acuerdo con las reglas establecidas en el Artículo 16 y 17, Artículo 42 de este Capítulo 3 y no constituirá una transacción a las Regulaciones Aeronáuticas vigentes.

SECCIÓN CUARTA

Espacios Aéreos Especificados

Artículo 16: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario fuera del espacio aéreo designado por las autoridades Aeronáuticas.

Artículo 17: Las personas interesadas en obtener la autorización para operar en un espacio aéreo determinado tendrán que realizarlo a través del club de Aviación de Cuba, para que el mismo lo tramite con los organismos encargados de esta actividad.

SECCIÓN QUINTA

Operaciones Peligrosas

Artículo 18: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario de manera que ponga en riesgo la vida de personas o propiedades.

Artículo 19: Excepto en condiciones de operación de emergencia, no pudiendo lanzar objetos o cosas desde un Ultraligero Primario sin previa autorización de la aeronáutica.

SECCIÓN SEXTA

Operaciones Diurnas

Artículo 20: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario, excepto en, publica en el AIP el periodo comprendido entre los horarios oficiales de la salida y puesta del Sol. Publicado en el AIP de Cuba.

SECCIÓN SÉPTIMA

Operaciones en la Proximidad de otras Aeronaves y Derecho de Vía

Artículo 21: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario sin mantener constante vigilancia del espacio aéreo a fin de ver y evitar colisiones con otras aeronaves.

Artículo 22: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario de manera que ocasione alguna colisión con otra aeronave.

Artículo 23: Los Ultraligeros Primarios Motorizados cederán el derecho de vía a los Ultraligeros Primarios no Motorizados.

SECCIÓN OCTAVA

Operaciones Sobre Áreas Pobladas, Grupos de Personas o Embarcaciones

Artículo 24: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero primario de forma peligrosa sobre áreas densamente pobladas, grupos de personas reunidas, embarcaciones o áreas acuáticas con navegación regular.

SECCIÓN NOVENA

Operaciones en Ciertos Espacios Aéreos

Artículo 25: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario dentro de las áreas de tránsito de aeropuertos, Zonas de control, Áreas Terminales o Áreas de control Aéreo Activada, excepto si la misma ha sido previamente autorizada por el órgano de control del espacio aéreo con jurisdicción.

SECCIÓN DECIMA

Operaciones Aéreas Restringidas o Prohibidas

Artículo 26: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario dentro de áreas restringidas o prohibidas a menos que esa persona esta debidamente autorizada por el órgano que utiliza el control del área.

SECCIÓN ONCENA

Restricciones de Vuelo Determinadas por NOTAM

Artículo 27: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario dentro de áreas determinadas por NOTAM, a menos que este debidamente autorizada por el control de tránsito aéreo con jurisdicción en esa área

SECCIÓN DUODECIMA

Referencias Visuales con la Superficie

Artículo 28: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero primario a menos que mantenga referencia visual con el terreno permanentemente.

SECCIÓN DECIMOTERCERA

Visibilidad en Vuelo

Artículo 29: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario a menos cuando la visibilidad en vuelo sea menor que la establecida en la siguiente tabla

Altitud de vuelo de Acuerdo al nivel del mar	Visibilidad Mínima Horizontal en vuelo	Visibilidad Mínima Vertical en vuelo
Por debajo de los 10000 pies	5000 metros	Libre de nubes
Encima de los 10000 pies	8000 metros	Libre de Nubes

SECCIÓN DECIMOCUARTA

Competencias y Demostraciones

Artículo 30: La realización de competencias, demostraciones y eventos similares por parte de los operadores de Ultraligeros Primarios depende de la autorización del CAC en previa coordinación con el IACC. Queda prohibido que el Aeroclub sea organizador de las actividades mencionadas. Solamente tales eventos serán organizados por el Aeroclub si existe previa coordinación del mismo con el Club de Aviación de Cuba.

Artículo 31: Los eventos citados en esta lección serán realizados según la aplicación de las Regulaciones para la Aviación de Ultraligeros

Artículo 32: Las solicitudes para realizar los eventos citados en esta sección serán presentadas al CAC con un tiempo hasta 30 días de antelación. Los requerimientos serán acompañados de una descripción de las actividades que serán realizadas durante el evento, del mapa o croquis, con la demarcación del área de las operaciones, incluyendo las áreas de despegue y aterrizaje y de informaciones sobre las actitudes máximas a ser utilizadas, identificación de los pilotos y de las aeronaves participantes, la fecha y horario de inicio y terminación de la actividad.

Artículo 33: Ninguna competencia, demostración o evento similar donde se utilice Ultraligero Primario podrá ser realizada en áreas que exija alteración del tráfico aéreo regular. La coordinación con los organismos de tránsito aéreo será realizada a través del CAC.

SECCIÓN DECIMOQUINTA

Otras Restricciones

Artículo 34: Ningún Ultraligero Primario podría ser utilizado para prestación de servicios aéreos públicos de cualquier naturaleza.

Artículo 35: Ningún operador de Ultraligero Primario podrá programar despegues y aterrizajes en zonas escolares.

Artículo 36: Ningún operador de Ultraligeros Primarios podrá realizar un vuelo que ponga en riesgo la vida y bienes de terceras personas.

Artículo 37: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario, a menos que el piloto este conciente de que esa aeronave ha sido sometida a los controles técnicos necesarios y que demuestren que tienen los requerimientos de aeronavegabilidad, siendo por tanto el piloto el responsable del riesgo de los propios ocupantes.

Artículo 38: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario sino ha realizado la contratación del seguro de responsabilidad civil.

Artículo 39: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario, sino esta autorizado por Trancito Aéreo, CAC y el IACC.

Artículo 40: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario, sino posee el Certificado de Piloto Deportivo.

SECCIÓN DECIMOSEXTA

Atenuación de Ruidos

Artículo 41: A fin de minimizar las molestias ocasionadas por ruidos durante las operaciones de ultraligeros primarios motorizados, se cumplirá con las restricciones previstas en los Artículos 16 y 17 de este Capítulo y tener en cuenta las siguientes normas:

- a) cuando se vuela sobre áreas pobladas será enviado el uso de potencia máxima;
- b) siempre que se realicen la superaciones de arranque y despegue serán conducidas siguiendo trayectorias trazadas de forma que se evite el sobrevuelo repetido en una misma área;
- c) esta prohibido el sobrevuelo intencional en áreas e instalaciones sensibles al ruido tales como escuelas, hospitales, asilos, Iglesias, jardines zoológicos, hipódromos, criaderos de animales, reservas biológicas, etc.;
- d) las reclamaciones sobre el no-cumplimiento de las normas establecidas en esta sección podrán ser la base para la suspensión del Certificado de Piloto Deportivo.

SECCIÓN DECIMOSEPTIMA

Equipamiento de Seguridad

Artículo 42: El operador de Ultraligero Primario y su acompañante utilizarán cascos de protección y asientos rígidos o cinturones de seguridad, se exceptúa el uso del cinturón de seguridad en los modelos acuáticos que el fabricante no lo recomienda por ser sensibles a virajes en el agua durante su maniobra de rodaje.

Artículo 43: Cuando se este sobrevolando agua los ocupantes del Ultraligero Básico, Avanzado o Girocoptero usarán sus chalecos salvavidas.

Artículo 44: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Primario a menos que este utilizando un paracaídas de emergencias si su construcción lo requiere.

Artículo 45: Un Ultraligero Primario del tipo Ala Delta estará equipado con sistemas de doble enganche.

Artículo 46: Ninguna persona podrá operar ningún Ultraligero Primario sin antes haber realizado la inspección de estado del equipo.

CAPÍTULO IV
REGLAS PARA LA OPERACIÓN DE ULTRALIGEROS BÁSICOS, AVANZADO Y GIROCOPTERO

SECCIÓN PRIMERA
Registros y Certificados

Artículo 1: Ningún Ultraligero Básico, Avanzado o Girocoptero puede ser operado en Cuba sin ostentar las marcas de registro establecidas por el IACC.

Artículo 2: Los Ultraligeros Básicos y Avanzados serán registrados y matriculados según lo dispuesto por la DIA y ostenta las marcas de identificación establecidas por el IACC.

Artículo 3: Los Ultraligeros Motorizados y sus partes construidos en serie, por fabricas habilitadas y destinados a su comercialización en el mercado y los Ultraligeros Motorizados ensamblados en empresas o Clubes aéreos con fines deportivos o recreativos, quedan exceptuados de los Procedimientos de certificación y del cumplimiento de los Estándares de Aeronavegabilidad establecidos en la parte que constituye las Regulaciones de Aeronavegabilidad, pero obtendrán un certificado de Aprobación de Modelo, un Certificado de Producción de ULM y un Certificado de Aeronavegabilidad normal o especial establecidos por la DIA exclusivamente para Ultraligeros Motorizados construidos o ensamblados en serie, en documento o documentos específicos.

Artículo 4: Todo ULM, independiente de su origen, será registrado en la DIA cumpliendo requisitos especiales establecidos exclusivamente para Ultraligeros Motorizados. El ULM se registrara e identificara por las letras CU-U seguidas de un número de tres cifras secuenciales en correspondencia con la oportunidad en que se efectuó su registro.

Artículo 5: Los ULM construidos o ensamblados con fines experimentales se registraran e identificaran por las letras CU-UX seguidas del número de secuencia en arábigos.

SECCIÓN SEGUNDA
Clubes y Entidades de Ultraligeros y Girocopteros

Artículo 6: Los operadores de Ultraligeros y Girocopteros se asocian en Clubes o Aeroclubes para poder incentivar la practica de esta actividad Aerodeportiva.

Artículo 7: Los interesados en el funcionamiento de esas Entidades presentarán al IACC a través del CAC la siguiente documentación:

- a) acta de la Asamblea General de la Fundación de Aeroclub dirigida por el Presidente o su Secretario electo en dicha Asamblea;
- b) los asociados a un Aeroclub tendrán derecho a los documentos de la identidad que lo acrediten como tal;
- c) el documento establecido por los directores del aeroclub sobre las funciones que cumplen;
- d) estatutos de la actividad;

- e) documentación comprobatoria que autoriza la utilización de la instalación del Aeroclub;
- f) documentos enviados al CAC donde se solicita la autorización para el funcionamiento como Aeroclub, el cual recogerá los datos generales del Organismo (dirección, Numero de teléfono, Fax, etc.)

Artículo 8: Las escuelas de vuelos de Ultraligeros presentarán la siguiente documentación antes de comenzar sus actividades:

- a) nombre del Responsable Técnico para la coordinación de la instrucción del Aeroclub, quien igualmente tendrá obligatoriamente que ser instructor en la especialidad;
- b) el programa de instrucción teórica y práctica, contemplará también el estudio de esta Regulación.

Artículo 9: Las escuelas de vuelo en Girocopteros presentarán al CAC antes de comenzar sus actividades los siguientes documentos:

- a) nombre del Responsable Técnico para la instrucción en el Aeroclub el cual tendrá como mínimo la calificación de instructor;
- b) el programa de instrucción teórica y práctica contemplará el estudio de esta Regulación.

Artículo 10: Todo Aeroclub operador de Ultraligero o Girocoptero tendrá un jefe de vuelo.

SECCIÓN TERCERA

Reglas de Operaciones

(Cumplir los requisitos del Artículo 15, Capitulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN CUARTA

Operaciones Peligrosas

(Cumplir con los requisitos del Artículo 18 y 19, Capitulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN QUINTA

Operaciones Diurnas

(Cumplir los requisitos del Artículo 20, Capitulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN SEXTA

Operaciones en la Proximidad de otras Aeronaves y Derecho de Vía

(Cumplir con los requisitos del Artículo 21, 22 y 23, Capitulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN SEPTIMA

Operación Sobre Áreas Pobladas, Grupo de Personas o Embarcaciones.

(Cumplir con los requisitos del Artículo 24, Capítulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN OCTAVA

Operaciones en Aeródromos Controlados

Artículo 11: Ninguna persona podrá operar un Ultraligero Básico, Avanzado o Girocoptero dentro de áreas de tráfico de Aeródromos controlados, excepto en aquellos aeródromos donde exista en vigor, un acuerdo para tales operaciones.

Una eventual operación de Ultraligeros Motorizados en Aeródromos controlados no podrá ser realizadas, a menos que hallan sido autorizadas por los organismos de control de Trancito Aéreo.

Artículo 12: Los acuerdos operacionales para operar los Ultraligeros Motorizados, serán propuestos por los interesados al CAC quien lo tramitara con el IACC y será divulgado entre los interesados.

Artículo 13: Los operadores de Ultraligeros Básicos, Avanzado o Girocoptero interesados en realizar vuelos en los aeródromos controlados presentará el Plan de Vuelo conforme a lo previsto por el IACC

SECCIÓN NOVENA

Operaciones en Aeródromos no Controlados

Artículo 14: Las operaciones de Ultraligeros Básico, Avanzado o Girocoptero en Aeródromos no controlados serán conducidas de acuerdo a los procedimientos establecidos para la aeronave en especial, debiendo ser coordinado con el Control de Trancito Aéreo teniendo en cuenta el riesgo que significa los movimientos normales en el aeródromo, se puede establecer un criterio de trafico especial para esas aeronaves y pueden ser establecidos horarios especiales para sus operaciones. Los procedimientos y limitaciones serán divulgados por un NOTAM.

SECCIÓN DECIMA

Operaciones Fuera del Aeródromo

Artículo 15: Las operaciones de Ultraligeros Básico, Avanzado o Girocoptero podrán ser conducidas en áreas de tierra o en las aguas denominadas zonas de vuelo, no necesariamente Homologadas y Registradas como Aeródromos y como áreas pertenecientes al aeródromo registrado y se autorizan a partir de que:

- a) cuando el jefe de vuelo solicite autorización para operar;
- b) que la localización de la misma permita las operaciones seguras de acuerdo a lo previsto en las Regulaciones;
- c) el IACC por mediación del CAC autoriza las operaciones.

Artículo 16: Para la obtención de la autorización prevista en el Artículo 15 de esta sección los interesados tramitarán las solicitudes de las áreas conforme a los documentos siguientes:

- a) autorización para el uso de áreas asignada por los responsables de la misma;
- b) mapa con la pista de arranque y despegue en escala 1.50000, con las zonas habilitadas bien definida. ciclo de tráfico y los límites de las áreas restringidas a ser consideradas en las condiciones de tráfico propuestas o recomendada;
- c) un perfil de la pista donde aparezca la rampa de rodaje, los obstáculos y otras instalaciones, del sector de aproximación y de despegue y las zonas mas criticas para las operaciones de aeronaves;
- d) descripción de las medidas de seguridad para la protección de vidas y bienes a terceras personas en el área de trafico de vuelos;
- e) nombre de la persona responsable de controlar las actividades aéreas (jefe de vuelo)

Artículo 17: Para la creación de aeroclub, el presidente enviará el nombre de los responsables por área y demás documentos establecidos en la Sección 2 Capitulo 3 de este Reglamento. Posteriormente a su aprobación por el IACC será responsabilidad del jefe de los Vuelos las operaciones

SECCIÓN ONCENA

Operaciones en Áreas Restringidas o Prohibidas

(Cumplir con los requisitos del Artículo 26, Capitulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN DUODECIMA

Restricciones de Vuelo Determinadas por NOTAM

(Cumplir con los requisitos del Artículo 27, Capitulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN DECIMOTERCERA

Referencias Visuales con la Superficie

(Cumplir los requisitos del Artículo 28, Capitulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN DECIMOCUARTA

Visibilidad en Vuelo

(Cumplir con los requisitos del Artículo 29, Capitulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN DECIMOQUINTA

Alturas Máximas y Mínimas

Artículo 18: Las operaciones de Ultraligeros Básico, Avanzado Girocoptero serán realizadas en alturas que permitan, en caso de emergencia, efectuar acciones con seguridad y sin riesgo para la vida y bienes de terceras personas.

SECCIÓN DECIMOSEXTA

Vuelos sobre la Franja Litoral

Artículo 19: Los vuelos de Ultraligeros Básico, Avanzado y girocoptero sobre la franja litoral serán conducidos a una altura sobre el mar que asegure lo dispuesto en la Sección 15, de este Capítulo y nunca por debajo de 50 metros.

SECCIÓN DECIMOSEPTIMA

Atenuación de Ruido

(Cumplir con los requisitos del Artículo 41, Capítulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN DECIMOCTAVA

Equipamiento de seguridad

(Cumplir con los requisitos del Artículo 42 al 46, Capítulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN DECIMONOVENA

Competencias y Demostraciones

(Cumplir con los requerimientos del Artículo 30 al 33, Capítulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN VIGÉSIMA

Otras Restricciones

(Cumplir con los requisitos del Artículo 34 al 40, Capítulo 3, de este Reglamento)

SECCIÓN VIGÉSIMA PRIMERA

Mantenimiento

Artículo 20: Ningún Ultraligero Básico de Avanzado o Girocoptero podrá ser operado sin su mantenimiento se halla realizado de acuerdo con las instrucciones de explotación del fabricante y aprobado por la Dirección de ingeniería del IACC

Artículo 21: Un operador de Ultraligero Básico de Avanzado o Girocoptero que observe cualquier anomalía y constantes fallas repetidas en su aeronave lo comunicará inmediatamente al CAC quien lo tramitará a la Dirección de Ingeniería del IACC.

Artículo 22: Ningún Ultraligero Básico de Avanzada o Girocoptero podrá ser operado sin que se le hayan realizado la inspección anual de mantenimiento válido para un año posteriormente a la expedición del Primer Certificadote Autorización de vuelo Experimental.

Artículo 23: El incumplimiento de las Regulaciones de Ingeniería del IACC implica la invalidación del Certificadote la Autorización de Vuelo

Artículo 24: Los requerimientos de inspección anual de mantenimiento para Ultraligeros conforme a lo establecido serán controlados por el departamento de Ingeniería del IACC.

Artículo 25: Lo relacionado a la inspección anual de mantenimiento para Girocoptero podrá ser realizado por el Departamento de Ingeniería del IACC y el personal designado del CAC

Artículo 26: El IACC y el CAC realizarán inspecciones, a fin de supervisar el estado técnico y la explotación correcta de los medios que se emplean en cada una de las actividades.

**CAPÍTULO V
HABILITACIÓN DEL PILOTO**

**SECCIÓN PRIMERA
Generalidades**

Artículo 1: Ninguna persona podrá desempeñarse como Piloto o Instructor de Vuelo de Ultraligero a menos que tenga el Certificado valido que lo acredite como Piloto Deportivo.

Artículo 2: Este Capitulo establece normas y procedimientos para la concepción y la revalidación del Certificado de Piloto Deportivo.

SECCIÓN SEGUNDA

Requisitos para la Concesión del Certificado de Piloto Deportivo

Artículo 3: Ultraligero Primario no motorizado (Alas delta y Parapentes):

- a) el solicitante tendrá como mínimo 18 años de edad;
- b) el solicitante presentará un certificado medico reconocido donde demuestre que esta apto físicamente para la practica de este deporte;
- c) el solicitante estará asociado a un Club y cumplir con sus regulaciones y estatutos;
- d) para obtener el certificado de Piloto Deportivo emitido por el CAC y reconocido por el IACC el solicitante presentará un certificado firmado por el instructor acreditado, acompañado además por los exámenes teorices prácticos y de las regulaciones de esta actividad;
- e) para la calificación de piloto de Ultraligero Primario no motorizado el solicitante presentará una declaración al IACC para demostrar que a sido chequeado por el CAC autorizándolo a volar.

Artículo 4: Ultraligeros Primario Motorizado. (Paramotor):

- a) el solicitante tendrá como mínimo 18 años;
- b) el solicitante presentará el Certificado medico reconocido en que aparecerá que el portador no tiene problemas físicos ni psíquicos que le impida realizar vuelos de Ultraligeros Primarios;
- c) el solicitante estará asociado a un Club y cumplir con sus regulaciones y estatutos;
- d) para obtener el Certificado de Piloto Deportivo de Ultraligero Primario Motorizado emitido por el CAC y reconocido por el IACC el solicitante presentará un Certificado firmado por el instructor acreditado y acompañado de los Exámenes teórico práctico y de las regulaciones de esta actividad, en la practica habrá adquirido como mínimo un total de 100 horas en el Paramotor.

Artículo 5: Ultraligero Básico:

- a) el interesado tendrá como mínimo 18 años de edad;
- b) el solicitante presentará el Certificado medico reconocido en que aparezca que el portador no tiene problemas físicos ni psíquicos que le impidan realizar vuelos en Ultraligeros Básico;
- c) el interesado estará asociado a un Club y cumplir con su s Regulaciones y estatutos;

- d) para obtener la calificación de Piloto Deportivo en Ultraligero Básico Acuático poseerá el certificado de Piloto Deportivo emitido por el CAC y reconocida por el IACC. El solicitante presentará un certificado firmado por el instructor acreditado y acompañado de los exámenes teórico práctico y de las Regulaciones en esta actividad, en cuanto al práctico habrá adquirido como mínimo un total de 100 horas de vuelo en el Ultraligero Básico Acuático;
- e) para obtener la calificación de piloto deportivo en Ultraligero Básico Terrestre poseerá los requisitos señalados en el párrafo anterior.

Artículo 6: Ultraligero Avanzado:

- a) el interesado tendrá como mínimo 18 años;
- b) el solicitante presentará el certificado medico reconocido en que aparezca que el portador no tiene problemas físicos ni psíquicos que le impidan realizar vuelos en Ultraligero Avanzado;
- c) para obtener la calificación de Piloto Deportivo en Ultraligero Avanzado poseerá el certificado de Piloto Deportivo emitido por el CAC y reconocida por el IACC, el solicitante presentará un certificado firmado por el instructor acreditado y acompañado de los exámenes teórico practico y de las regulaciones de esta actividad, en cuanto a la practica habrá adquirido como mínimo un total de 100 horas de vuelo en el Ultraligero Avanzado;
- d) para obtener la calificación de Piloto Deportivo en Ultraligero Avanzado Acuático y el Certificado de Piloto Deportivo emitido por el CAC y reconocido por el IACC el solicitante tendrá como mínimo 20 horas de vuelo como Piloto de Ultraligero Básico Acuático y como 80 horas de vuelo en Ultraligeros Avanzado Acuático;
- e) se exceptúa de lo anteriormente señalado para obtener el Certificado de Piloto Deportivo en Ultraligero Primario, Básico Avanzado o Girocoptero, aquel personal que ha tenido experiencia de vuelo en aeronaves ligeras (menor de 2250 kg) con un mínimo de 300 horas o en la aviación militar con un mínimo de 150 horas.

Artículo 7: Para obtener el certificado de Piloto Deportivo emitido por el CAC y reconocido por el IACC el solicitante tendrá concluido el curso teórico practico de pilotaje de Girocoptero impartido por el CAC por un instructor calificado por el IACC el cual posee los conocimientos y esta avalado por el CAC. El mismo poseerá conocimientos en las materias de los reglamentos técnicos, teoría de vuelo, meteorología y navegación:

- a) para obtener el Certificado de Piloto Deportivo de Girocoptero emitido y reconocido por el IACC el solicitante presentará una declaración que tiene conocimiento de las disposiciones de las Regulaciones de esta actividad.

SECCIÓN TERCERA

Prerrogativas para Mantener el Certificado de Piloto Deportivo con Calificación de Ultraligero Primario

Artículo 8: El poseedor del Certificado de Piloto Deportivo con la calificación de Ultraligero Primario esta autorizado a ejercer dentro de los niveles aprobados por el Club de Aviación de Cuba funciones de Piloto al Mando en Ultraligeros Primarios en actividades de vuelo exclusivamente para el Deporte y la recreación.

SECCIÓN CUARTA

Prerrogativas para Mantener el Certificado de Piloto Deportivo con Calificación de Ultraligero Básico

Artículo 9: El poseedor de un Certificado de Piloto Deportivo con la calificación de Ultraligero Básico esta autorizado a ejercer las funciones de Piloto al mando en cualquier Ultraligero Básico en actividades de vuelo exclusivamente para el deporte y la recreación.

Artículo 10: No obstante, a lo establecido en el párrafo anterior, el poseedor de este Certificado de Piloto Deportivo con calificación de Ultraligero Básico, para la comercialización de la actividad promocional tendrá completadas 100 horas de vuelo en Ultraligero.

SECCIÓN QUINTA

Prerrogativa para Mantener el Certificado de Piloto Deportivo con Calificación de Ultraligero Avanzado

Artículo 11: El poseedor de un Certificado de Piloto Deportivo con calificación de Ultraligero Avanzado esta autorizado a ejercer las funciones de Piloto al mando de cualquier Ultraligero Básico en actividades de vuelo exclusivamente para el Deporte y la recreación.

Artículo 12: No obstante, a lo establecido en el Artículo 11 de este Capítulo, el poseedor de un Certificado de Piloto Deportivo con calificación de Ultraligero Avanzado, para la comercialización de la actividad promocional tendrá completadas 100 horas de vuelo en Ultraligero

SECCIÓN SEXTA

Prerrogativas para Mantener el Certificado de Piloto Deportivo con Calificación de Girocoptero

Artículo 13: El poseedor de un Certificado de Piloto Deportivo con calificación de girocoptero esta autorizado a ejercer las funciones de Piloto mando exclusivamente deportivo y la recreación.

Artículo 14: No obstante, a lo planteado en el Artículo 11 de este Capítulo, el poseedor de un Certificado de Piloto Deportivo con la calificación de Girocoptero, para poder conducir a bordo de su Aeronave a una persona tendrá completado 50 horas de Vuelo en Girocoptero

SECCIÓN SEPTIMA

Calificación como Instructor de Ultraligero Primario, Básico, Avanzado

Artículo 15: Para obtener la calificación como instructor de Ultraligero Primario, básico, Avanzado el Candidato tiene que:

- a) ser poseedor del Certificado de Piloto Deportivo con calificación de Ultraligero primario, Básico, Avanzado valido;
- b) ser poseedor del Certificadote Capacidad Física valido;
- c) poseer como mínimo 100 horas de vuelo en Ultraligero Primario, Básico, Avanzado adquiridas posteriormente a la obtención de la calificación como Piloto;

- d) deportivo, excepto como mínimo 50 horas de vuelo en Ultraligero Primario Básico, Avanzado adquiridas posteriormente a la obtención de la calificación como Piloto Deportivo si con anterioridad poseía categoría de instructor en Aeronaves con motor;
- e) ser aprobado y verificado, ante un instructor acreditado por el CAC y el IACC para lo cual mostrará sus habilidades y ejecutar maniobras de vuelo normales y de emergencias apropiadas a todo tipo de aeronaves utilizadas y cumplir con los procedimientos y practicas establecidas por estas regulaciones por el control de trancito Aéreo.

SECCIÓN OCTAVA

Calificación como Instructor de Girocoptero

Artículo 16: Para obtener la calificación como instructor de Girocoptero el candidato tiene que:

- a) Ser poseedor del Certificado de Piloto Deportivo, con calificación de Girocoptero valido.
- b) Poseer como mínimo 100 horas de vuelo en Girocoptero adquiridas posteriormente a la obtención de la calificación como Piloto Deportivo, excepto como mínimo 50 horas de vuelo en Girocoptero adquiridas posteriormente a la obtención de la calificación como Piloto Deportivo si con anterioridad poseía categoría de instructor en aeronaves con motor o helicópteros.
- c) Ser aprobado y verificado, ante un instructor acreditado por el CAC y el IACC lo cual demostrará sus habilidades para ejecutar maniobras de vuelo normal y de emergencias apropiadas a todo tipo de aeronaves utilizadas y cumplir los procedimientos y prácticas establecidas por esta Regulación y para el control de Trafico Aéreo.

SECCIÓN NOVENA

Calificación de Examinador de Ultraligero Primario, Básico y Avanzado

Artículo 17: Los examinadores estarán autorizados por el CAC y el IACC. Para obtener la calificación como examinador será instructor de vuelo de ultraligero primario, avanzado o ser Piloto en Aeronaves con motor.

SECCIÓN DECIMA

Calificación de Examinador de Girocoptero

Artículo 18: Los examinadores serán autorizados por el CAC y el IACC.

Artículo 19: Para obtener la calificación como examinador será instructor de vuelo de Girocoptero o ser Piloto en Aeronaves con motor o Helicóptero.

SECCIÓN ONCENA

Prerrogativas de Poseedor del Certificado de Piloto Deportivo con Calificación de Instructor de Ultraligero Primario, Básico, Avanzado o Girocoptero

Artículo 20: El poseedor de un Certificado de Piloto Deportivo con calificación de instructor está autorizado a ejercer las funciones de Piloto al mando o de instructor de vuelo en aeronaves para las cuales estarán habilitados utilizándolas exclusivamente en actividades de Deportes y la recreación.

SECCIÓN DUODECIMA

Procedimiento del Certificado de Piloto Deportivo

- Calificación Ultraligero Básico Terrestre.
- ULM BAS TER

- Calificación de Ultraligero Básico Acuático.
- ULM BAS ACU

- Calificación de Ultraligero Básico Anfíbio.
- ULM BAS ANF.

- Calificación de Ultraligero básico Trike.
- ULM TRIKE

- Calificación de Ultraligero Primario.
- ULM PARAMOTOR

- Calificación de Ultraligero Avanzado Terrestre.
- ULM AVA TER

- Calificación de Ultraligero Avanzado Acuático
- ULM AVA ACU

- Calificación de ultraligero Avanzado Anfíbio.
- ULM AVA ANF

- Calificación de Instructor de Ultraligero Primario, Básico, Avanzado.
- INST PRIM/ BAS / AVA

- Calificación de Examinador Ultraligero Primario, Básico, Avanzado.
- EXAM PRIM / BAS / AVA

- Calificación Girocoptero.
- PIL GIRO

- Calificación de Instructor de Girocoptero
- INST GIRO

- Calificación de Examinación de Girocoptero
- EXAM GIRO

SECCIÓN DECIMOTERCERA

Restricciones y Prerrogativas del Poseedor del Certificado Emitido Según este Capítulo

Artículo 21: Los Certificados de Pilotos Deportivos podrán ser revalidados por el CAC mediante la solicitud presentada por parte de este al IACC y que contempla:

- a) tener aprobado un examen teórico (según las Regulaciones Aeronáuticas) realizado por el IACC;
- b) haber sido verificado y aprobado por un especialista del CAC o el IACC;
- c) ser portador del certificado de capacidad física válido;
- d) cumplir con los requisitos de horas de vuelo establecidos en el capítulo 4.

Artículo 22: Los Certificados de Pilotos Deportivos tienen validez:

- a) un año para los Pilotos de cualquier modalidad de ultraligero;
- b) dos años para el instructor de cualquier modalidad de Ultraligero.

Artículo 23: Las infracciones de las reglas y procedimientos establecidos en esta Regulación pueden ser la base para la suspensión del Certificado de Piloto Deportivo.

Artículo 24: La pérdida de la validez del Certificado de capacidad física implica la suspensión inmediata de las prerrogativas del poseedor de Certificado de Piloto Deportivo.

SECCIÓN DECIMOCUARTA

Visibilidad en Vuelo

Artículo 25: Es considerado Piloto Alumno el solicitante de un Certificado de Piloto Deportivo que no posea cualquier otra calificación de Piloto de Aeronave.

Artículo 26: El solicitante de un Certificado de Piloto Deportivo solamente podrá aspirar a las condiciones de Piloto alumno atendiendo a los siguientes requisitos:

- a) ser poseedor de un certificado de capacidad física válido;
- b) recibir la instrucción práctica de vuelo de instructores que tengan la preparación requerida por el CAC.

SECCIÓN DECIMOQUINTA

Curso Teórico y Práctico de Ultraligeros y Girocopteros

Artículo 27: Los cursos de pilotaje teórico y práctico de Ultraligero y Girocoptero, citados en este capítulo tienen que ser aprobados por el CAC y reconocidos por el IACC.

SECCIÓN DECIMOSEXTA

Certificaciones de Conocimientos

Artículo 28: Los interesados en obtener el certificado de Piloto Deportivo establecido en esta Regulación presentarán para su comprobación una declaración de la escuela

certificada y del curso de pilotaje, informando las horas de vuelo y las calificaciones obtenidas en cada asignatura impartida.

SECCIÓN DECIMOSEPTIMA

Solicitud de Certificados de Pilotos Deportivos

Artículo 29: La solicitud para la concesión de certificado de Piloto Deportivo, de acuerdo a esta Regulación, se enviará de acuerdo con las especificaciones del CAC y reconocidas por el IACC.

Artículo 30: Los requisitos de conocimientos corresponderán al curso recibido mediante examen escrito donde aparezca la calificación requerida de acuerdo a lo establecido en esta Regulación.

Artículo 31: Presentar la aptitud psicofísicas, emitida por la comisión Medica reconocida.

Artículo 32: Los solicitantes que no obtuvieran la aprobación en la verificación práctica pueden requerir a una nueva autorización para comprobar con el instructor de vuelo si ha erradicado las deficiencias señaladas.

SECCIÓN DECIMOCTAVA

Concepción del Certificado de Piloto Deportivo para Ultraligeros

Artículo 33: Pueden ser concedidos Certificados de Piloto Deportivo, de acuerdo con lo prescrito en esta Regulación a los extranjeros que tengan los requisitos para esta Certificación.

Artículo 34: La convalidación de la licencia Extranjera se ajustara a la realización de las pruebas de la presente Regulación y de la técnica de vuelo por parte del instructor.

**CAPÍTULO VI
CONTROL DE LAS ACTIVIDADES AÉREAS**

SECCIÓN PRIMERA

Organización

Artículo 1: Toda entidad Aerodeportiva dedicada a las actividades de vuelos de Ultraligero o Girocoptero tendrá un responsable para controlar sus actividades aéreas. El responsable de las actividades aéreas recibirá la denominación de Jefe de las Operaciones de la Entidad (Jefe de Vuelo)

Artículo 2: Para el desempeño de las funciones de jefe de vuelo en los Centros de Vuelo de Ultraligeros reunirán las condiciones siguientes:

- a) ser mayor de edad;
- b) poseer el Certificado de Piloto Deportivo, con experiencia acreditada ante el CAC y el Instituto de Aeronáutica civil de Cuba;
- c) tener 100 horas de vuelo.

Artículo 3: Corresponden al jefe de vuelos las funciones siguientes, en orden a la supervisión de las actividades de Vuelo:

- a) determinar el comienzo y final de los Vuelos;
- b) verificar que los Vuelos se desarrollen de acuerdo con las normativas vigentes;
- c) determinar los procedimientos de operación y pista en servicio;
- d) establecer el orden de los Vuelos;
- e) establecer las comunicaciones aire tierra y viceversa o colocación de señales;
- f) se responsabiliza, con su firma, de la hoja de cronometraje, al finalizar los vuelos, comprobará la exactitud de las anotaciones;
- g) autenticar, con su firma y el sello del IACC los Certificados y cartillas de vuelo;
- h) velar que los Pilotos cumplan con régimen de vuelo, alimentación y descanso establecido;
- i) realizar los vuelos de prueba relacionados con el mantenimiento y la seguridad del vuelo.

Artículo 4: Esta atribución de jefe de vuelo podrá ser delegada en un Piloto de Ultraligero expresamente autorizado por el jefe de los Vuelo para dicha operación, para lo cual mediará acta de dejación de responsabilidades.

Artículo 5: El régimen de trabajo de la tripulación de ULM esta estipulado de la siguiente forma:

- a) el personal tripulante de ULM podrá prestar un máxima de 8 horas de servicios diarios desde el momento que inicien las operaciones;
- b) durante el tiempo de servicio máximo establecido para los tripulantes de ULM, podrán realizar un máximo de 6 horas de vuelo;
- c) para la ejecución de las 6 horas de vuelo dentro de un mismo tiempo de servicio los tripulantes de ULM realizarán como mínimo un total de 3 operaciones de despegue y aterrizajes;

- d) el tiempo de servicio máximo para la tripulación de ULM es de 160 horas dentro de un mismo periodo de servicio;
- e) el tiempo máximo permitido a realizar para la tripulación de ULM es de 120 horas dentro de un mismo periodo de servicio;
- f) toda tripulación de ULM tendrá como mínimo 8 horas de descanso antes del comienzo del tiempo de servicio diario;
- g) durante el tiempo de servicio, siempre que se vuele el máximo de horas diario estipulada, toda tripulación de ULM realizará como mínimo de 3 sesiones de descanso de 30 minutos por cada 2 horas de vuelo;
- h) siempre que las operaciones sean en sesiones por tiempos de vuelo menor de 30 minutos, toda tripulación de ULM realizará al menos 5 minutos de descanso entre cada operación;
- i) toda tripulación de ULM que arribe al tiempo de servicio permitido en un periodo de trabajo y conviva en condiciones de albergamiento realizará un descanso como mínimo de 8 días;
- j) es responsabilidad de las entidades que contratan tripulaciones de ULM garantizar y cumplir con el régimen de alimentación establecido;
- k) toda tripulación de ULM mantendrá una dieta de alimentación balanceada que contenga como mínimo 3500 kilo calorías.

SECCIÓN SEGUNDA

Control de las Actividades Aéreas en Aeródromos Controlados

Artículo 6: Responsabilidades que le son inherentes a un jefe de Vuelo para operar. Desde un aeródromo controlado:

- a) mantener el control de todas las aeronaves salidas o no del aeródromo;
- b) las notificaciones de vuelo o de las operaciones serán conservadas por la Entidad para la inspección o consulta del CAC y el IACC;
- c) mantener el control de todos los Piloto que operan en el aeródromo;
- d) comunicar al CAC y al IACC cualquier infracción de esta Regulación o sobre las normas de transito aéreo.

Las infracciones a las reglas de transito Aéreo cometidas por los pilotos de las aeronaves Ultraligeros Motorizados dispuestas en esta Regulación serán analizadas por el CAC y el IACC para la aplicación de medidas que impidan su repetición.

SECCIÓN TERCERA

Control de las Actividades Aéreas en Aeródromos no Controlados

Artículo 7: Cabe al director de las operaciones de una Entidad operando en un aeródromo no controlado, lo siguiente:

- a) circuito de transito o normas de seguridad para la protección de pilotos o terceros;
- b) la suspensión de las operaciones de los pilotos;
- c) la prohibición de las operaciones de los Pilotos.

SECCIÓN CUARTA

Responsabilidades del Director de las Operaciones en Aeródromos no Controlados

Artículo 8: Es responsabilidad del Director de las operaciones de una Entidad para operar en un aeródromo no controlado:

- a) mantener efectivo el control de vuelo de las aeronaves salidas o no del aeródromo junto a la Entidad, debiendo por tanto exigir por parte de los Pilotos la notificación del libro de vuelo de operaciones adoptado por la Entidad. Las notificaciones del libro de vuelo de operaciones serán guardadas por la Entidad para la inspección y consulta del CAC y el IACC;
- b) mantener ordenado el tránsito de las aeronaves salidas o no del aeródromo junto a la entidad exigiendo el cumplimiento de las normas en vigor;
- c) limitar los tráficos o números de aeronaves por motivos de seguridad;
- d) mantener el control de todas las aeronaves salidas o no del aeródromo;
- e) mantener el control de todos los Pilotos que operan en el aeródromo;
- f) tener registro de todo el movimiento aéreo de las aeronaves salidas o no del aeródromo;
- g) comunicar al IACC del área cualquier infracción de esta Regulación o las normas de tránsito aéreo, cometida por los Pilotos de Ultraligeros.

Las infracciones de las reglas de tránsito aéreo cometidas por los pilotos de las aeronaves Ultraligero Motorizadas o sobre lo dispuesto en esta Regulación serán analizadas por el CAC y el IACC para la aplicación de medidas que implican su repetición

SECCIÓN QUINTA

Control de las Actividades Aéreas en Sitios de Vuelo

Artículo 9: Las atribuciones propias del director de las operaciones de una Entidad operando en un sitio de vuelo:

- a) proporcionar al CAC circuitos de tráfico y medios de seguridad para la protección de pilotos o terceros;
- b) suspender las operaciones de los pilotos por plazos determinados no superior a los 180 días del sitio de vuelo;
- c) prohibir las operaciones de los pilotos en el sitio de vuelo.
- d) determinar el sitio de vuelo.

Artículo 10: Los motivos de suspensión o prohibición de los pilotos en el sitio de vuelo serán informados el mismo día posterior a la medida decretada por el IACC

SECCIÓN SEXTA

Responsabilidades del Director de las Operaciones en Sitios de Vuelo

Artículo 11: Es responsabilidad del Director las operaciones de una Entidad operar en un sitio de vuelo:

- a) mantener efectivo el control de todas las aeronaves debiendo por tanto exigir el aprovechamiento por parte de los pilotos y la notificación del libro de vuelo y las operaciones adoptadas por Entidad para la inspección o consulta del CAC;
- b) mantener el orden del tráfico de las aeronaves exigiendo el cumplimiento de las normas en vigor;
- c) limitar por motivos de seguridad el número de aeronaves en tráfico;
- d) mantener el control de todas las aeronaves salidas del sitio de vuelo;
- e) mantener el control de todos los pilotos que operan en el sitio de vuelo;
- f) tener registro de todo el movimiento aéreo del sitio de vuelo, tanto de aeronaves en vuelo local o en trancito;
- g) comunicar al IACC cualquier infracción en esta Regulación y las normas de trancito aéreo prevista en el código del IACC.

Las infracciones de las reglas de trancito aéreo cometidas por los pilotos de las aeronaves de Ultraligeros Motorizados o sobre lo dispuesto en estas Regulaciones serán analizadas por el CAC y el IACC para la aplicación de medidas que impidan su repetición.

Artículo 12: Cuando en un sitio de vuelo operan mas de una Entidad aerodeportiva será indicado por estas Entidades un Director de operaciones de sitio de vuelo, fijando con esas entidades que cada una tendrá un director.

Artículo 13: El director de operaciones de un sitio de vuelo tendrá como definición en Artículo 3 de este Capítulo y tendrá esas mismas prerrogativas y responsabilidades de los directores de operaciones de esas Entidades aéreas deportiva.

SECCIÓN SEPTIMA

Documentación Obligatoria

Artículo 14: Los documentos obligatorios para operar los Ultraligeros son:

- a) manual de procedimiento de operaciones;
- b) manual de vuelo de Ultraligero;
- c) licencia de radio control emitida por el Ministerio de comunicaciones;
- d) certificado de matricula;
- e) certificado de Aeronavegación;
- f) programa de mantenimiento;
- g) bitácora del avión;
- h) certificado de piloto deportivo;
- i) contrato de responsabilidad Civil;
- j) libro de cronometraje del tiempo de vuelo;
- k) espacio aéreo autorizado por los organismos competentes;
- l) control operacional (hora de despegue, piloto, matricula, hora de aterrizaje, vuelo de entrenamiento, vuelo de chequeo lugar de despegue, lugar de aterrizaje, travesía, observaciones);
- m) todos los documentos mencionados permanecerán bajo control del jefe de operaciones.



OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO

RAC 6

LIBRO TERCERO

REGLAS DE TRABAJO Y DEPORTES AÉREOS

PARTE III

REGULACIÓN DE LOS SALTOS EN TANDEM

PRIMERA EDICIÓN - OCTUBRE 2007

INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA

**CAPÍTULO I
GENERALIDADES**

SECCIÓN PRIMERA

Aplicabilidad

Artículo 1: Esta Regulación establece las reglas para la explotación en Cuba de los Paracaídas Tandem, sus agregados y los procedimientos para la concesión y revalidación del Certificado de Piloto Instructor Tandista.

Artículo 2: Este Capítulo prescribe las reglas que gobiernan el salto en paracaídas efectuados en la República de Cuba, referente a la aeronavegabilidad, excepto los saltos en paracaídas necesarios a causa de una emergencia en vuelo.

Artículo 3: Para los propósitos de este Capítulo un "Salto en paracaídas" significa el descenso de una persona hacia la superficie desde una aeronave en vuelo, cuando la misma intenta el uso, o usa, el paracaídas durante todo o parte del descenso.

SECCIÓN SEGUNDA

Seguridad Durante los Saltos

Artículo 2: La investigación de un accidente e incidente con los paracaídas Tandem propiciara los elementos necesarios para que sean tomadas las medidas pertinentes a fin de evitar que hechos como estos vuelvan a ocurrir.

De esta forma, es necesario que todos los accidentes e incidentes sean informados a las autoridades aeronáutica y al Club de Aviación de Cuba de forma tal que con los datos recogidos se puedan tomar las medidas preventivas al efectuar y establecer estadísticas, verificar tendencias y analizar los fallos de forma que todos conozcan los errores que provocaron los accidentes.

Artículo 3: El anexo 1 de esta Regulación establece un modelo de formulario para la comunicación de los accidentes e incidentes que puedan ser cometidos por cualquier persona.

Artículo 4: La comunicación de accidente e incidente será tramitado al Club de Aviación de Cuba quien lo hará llegar al IACC.

Artículo 5: El anexo 2 de esta Regulación establece un modelo de responsabilidad relativo a las funciones del Director de Operaciones en cuanto al accidente e incidente.

CAPÍTULO II
REGULACION PARA LA EXPLOTACION DE LOS SALTOS EN TANDEM

SECCIÓN PRIMERA

Inspecciones por el IACC y el Club de Aviacion de Cuba

Artículo 1: Cualquier persona que opere un paracaídas Tandem permitirá que sea inspeccionado su paracaídas y su documentación cuando sea solicitado por un especialista del IACC o el CAC.

SECCIÓN SEGUNDA

Incumplimientos

Artículo 2: Ninguna persona podrá operar un Paracaídas Tamdem que no cumpla con los requerimientos y normas establecidas en esta Regulación.

SECCIÓN TERCERA

Registros y Certificados

Artículo 3: Ninguna persona podrá operar un Paracaídas Tamdem sin estar certificado por el Departamento de Aeronavegabilidad del IACC.

Artículo 4: Ninguna persona podrá operar un Paracaídas Tamdem sin estar debidamente habilitado por el CAC y el IACC.

Artículo 5: Los Paracaídas Tamdem serán registrados conforme a lo establecido en esta Regulación. Se presentará al CAC quienes los tramitaran con el IACC.

SECCIÓN CUARTA

Clubes y Aeroclubes

Artículo 6: Los Instructores Tandistas tendrán que estar asociados a los Clubes o Aeroclubes donde podrán realizar la práctica aerodeportiva y comercialización de la actividad promocional de esta actividad,

Artículo 7: Los interesados en el funcionamiento de los clubes y aeroclubes presentará al CAC para su tramitación con el IACC la siguiente documentación:

- a) acta de la Asamblea general de la Fundación del club o aeroclub donde aparezca. Presidente, Vicepresidente y Secretario electo en dicha asamblea;
- b) relación de los asociados. Dirección, número de carne de identidad de cada uno de los miembros;
- c) documentos de Certificación del Presidente del Club o Aeroclub informando su Objeto Social;
- d) estatutos de la Entidad;
- e) documentación de autorización para la utilización del área de la instalación;
- f) solicitud al CAC quien tramitara con el IACC la autorización para el funcionamiento del Aeroclub.

Artículo 8: Todos los clubes o Aeroclubes que exploten el Paracaídas Tandem realizarán los saltos en lugares que permitan efectuar el aprendizaje con todas las medidas de seguridad a fin de evitar posibles accidentes al piloto y a los pasajeros.

Artículo 9: Para la creación del Club o Aeroclub los interesados poseerá los medios mínimos necesarios siguientes:

- a) el instructor, Especialista o Jefe de grupo que reúna las condiciones legales para hacerlo;
- b) una superficie terrestre autorizada;
- c) un medico;
- d) sistema de comunicación por radio y señal;
- e) un vehiculo que pueda servir de ambulancia en caso de accidente debiendo estar habilitado con los medios y medicamentos de primeros auxilios;
- f) chalecos salvavidas, si el salto se realiza próximo a lugares donde exista extensiones de agua;
- g) los agregados del paracaídas Tandem;
- h) una zona para realizar el plegado del paracaídas;
- i) un local con aire acondicionado para el almacenamiento de la técnica.

Artículo 10: Los medios mínimos indispensables para autorizar la explotación con escuelas son los siguientes:

- a) un instructor de Paracaídas Tandem calificado y certificado;
- b) un Paracaídas Tandem;
- c) cámara y video con sus accesorios;
- d) aula para la instrucción;
- e) base material de estudio;
- f) programa de instrucción certificado por el IACC;
- g) los medios exigidos en el Artículo 4 de este Capitulo, para los clubes y Aeroclubes de pilotos.

SECCIÓN QUINTA

Reglas de Operaciones

Artículo 11: Las operaciones para la explotación de la técnica del Tandem se efectuaran de acuerdo con las reglas establecidas en la sección 3 capitulo 3, 4 y 5 y de esta Regulación y siempre que no constituya transgresión a las Regulaciones Aeronáuticas

SECCIÓN SEXTA

Espacio Aéreo Específico

Artículo 12: Ninguna persona podrá efectuar saltos en Tandem sino esta autorizados previamente por parte de la autoridad aeronáutica.

Artículo 13: Las personas interesadas en obtener la autorización para realizar saltos Tandem solicitarán los vuelos con antelación a la fecha de realización.

Artículo 14: Esta solicitud se efectuara a los Órganos controladores del espacio aéreo siendo responsabilidad de los clubes y aeroclubes el cumplimiento del mismo.

Artículo 15: Solamente se autorizan a efectuar saltos en Tandem a aquellas personas que se encuentran autorizadas por las autoridades que rigen esta actividad en el país.

Artículo 16: Ninguna persona podrá efectuar saltos en Tandem sin haber recibido la instrucción y preparación previa al salto.

SECCIÓN SEPTIMA

Mantenimiento y Explotación

Artículo 17: Ningún Paracaídas Tandem podrá explotarse sin que su preparación y mantenimiento así como almacenamiento se halle realizado de acuerdo con las instrucciones de explotación del fabricante.

Artículo 18: Los Paracaídas Tandem serán chequeados cada 25 saltos, comenzando por el drogue y terminando por el arnés.

Artículo 19: Los cambios de cuerdas a los Paracaídas Tandem STRONG RACER DUO se hacen a los 300 saltos.

Artículo 20: Se prohíben hacer cambios y modificaciones de cualquier parte o pieza de un Paracaídas Tandem.

Artículo 21: El cambio del Drogue se realizase realiza a los 300 saltos.

Artículo 22: Se prohíbe el cambio y las modificaciones de cualquier parte o pieza de un Tandem:

- a) la reserva fabricada con material F 111 se reemplaza el plegamiento cada 6 meses por el personal técnico autorizado y certificado por el CAC y el IACC;
- b) es obligatorio que el instructor lleve al salto ropa ancha, dos pares de gafas, altímetro dither y casco suave.

SECCIÓN OCTAVA

Medidas de Seguridad

Artículo 23: No se podrá operar un paracaídas Tandem de manera que ofrezca riesgo a otras personas, propiedades y riesgos de su propia vida.

Artículo 24: No se podrá operar un paracaídas Tandem en desacuerdo con las normas de seguridad del CAC las cuales están vigentes en las diferentes Regulaciones y manuales de la técnica de paracaídas

Artículo 25: Se prohíbe la entrada al área de plegamiento de personas no autorizadas.

Artículo 26: Se prohíbe la realización de saltos en Tandem sin el sayper.

CAPÍTULO III HABILITACIÓN DEL PILOTO TANDISTA

SECCIÓN PRIMERA Generalidades

Artículo 1: Este Capítulo establece las normas y procedimientos para la concesión y la revalidación del Certificado de Piloto Tandista.

Artículo 2: Ninguna persona podrá actuar como piloto o instructor de Tandem menos que tenga el Certificado que lo acredite como Tandista Deportivo.

Artículo 3: Requisitos par la concesión del Certificado de Piloto Tandem Deportivo:

- a) el solicitante tendrá como mínimo 18 años de edad;
- b) el solicitante presentará un Certificado Medico reconocido donde demuestre que esta apto físicamente para la práctica de esta actividad;
- c) el solicitante estará asociado al CAC y cumplir con sus Regulaciones y Estatutos;
- d) para obtener el Certificado de Piloto Tandista emitido por el CAC y reconocido por el IACC, el solicitante habrá aprobado el curso teórico práctico establecido por el CAC y reconocido por el IACC;
- e) para obtener el certificado de Piloto Tandista emitido por el CAC y reconocido por el IACC el solicitante presentará el Certificado firmado por el instructor acompañado además por los exámenes teórico practico y de las Regulaciones que rijan esta actividad;
- f) el Certificadote Piloto Tandista tendrá validez por espacio de un año.

Artículo 4: Los Requisitos para pasar Cursos en Paracaídas son los siguientes:

- a) aprobación por el club de Aviación de Cuba;
- b) poseer como mínimo 500 saltos en paracaídas;
- c) poseer como mínimo de 300 saltos en paracaídas de trabajo Relativo o 300 saltos de estilo;
- d) más de tres años de experiencia en la actividad;
- e) poseer categoría de Maestro o Instructor;
- f) poseer un abandono intencional o emergencia;
- g) poseer como mínimo 4 horas de caída libre;
- h) poseer resultados destacados en competencia nacionales de precisión;
- i) poseer como mínimo más de 25 saltos en los últimos 12 meses;
- j) poseer como mínimo titulo de 12 o universitario.

Artículo 5: Categoría por cantidades de saltos. El personal que practica la modalidad de saltos en Tandem se clasifica en las categorías siguientes:

--- 0 a 100 saltos en Tandem ----- 3ra Categoría
--- 100 a 500 saltos en Tandem ----- 2da Categoría
--- 500 o más saltos en Tandem-----1ra Categoría

Se considera maestro aquellos Tandistas que posean la calificación de instructor y la Categoría de 1ra y no hallan estado involucrado en incidentes por su responsabilidad. Las diferentes categorías en estas modalidades serán certificadas por el CAC y reconocidas por el IACC.

CAPÍTULO IV PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIAS

SECCIÓN PRIMERA

Incorrecto Funcionamiento del Paracaídas

Artículo 1: Incorrecto funcionamiento del paracaídas Principal por:

- a) rotura del paño;
- b) rotura de las cuerdas;
- c) cuerdas pasadas por encima de la campana;
- d) timón partido;
- e) enredo de las $\frac{3}{4}$ partes de las cuerdas.

Si el tiempo y la altura mínima (1500 metros) lo permiten en caso de existir un incorrecto funcionamiento el instructor bombeará los frenos y si la desconexión es inevitable el mismo desconectará con la mano derecha el paracaídas principal y activará el paracaídas de reserva (suplementario) con la mano izquierda. No obstante que la línea estática del paracaídas de reserva está diseñado para activarlo luego de la desconexión, el instructor halará la anilla para una mayor seguridad del abandono.

Artículo 2: Incorrecto funcionamiento parcial del paracaídas. En caso de un timón partido no significa que tenga que aplicar el abandono de un paracaídas principal ni cortar el otro timón por cuanto se pueden utilizar los finales traseros para el aterrizaje siempre y cuando las condiciones lo permitan.

Artículo 3: Durante la Emergencia de aeronave es necesario:

- a) asegurarse de la emergencia, la zona donde se encuentra el avión y la altura para poder efectuar una salida inmediata;
- b) el instructor tendrá la responsabilidad de controlar al pasajero durante la emergencia;
- c) el instructor determinará cuales enganches del pasajero serán conectados y cuales paracaídas utilizarán en dependencia del tipo de Tandem;
- d) en caso de emergencia por debajo de los 2000 pies el instructor desplegará el drogue inmediatamente y si la altura es menor a 1000 pies el instructor desplegará el de reserva.

SECCIÓN SEGUNDA

Metodología Durante una Emergencia

Artículo 4: Durante la caída del drogue, si este no se libera al halar la anilla, se seguirán los pasos siguientes:

- a) asegurar que el drogue fue desplegado y donde se localiza;
- b) activar la segunda anilla del principal;
- c) desconecte. La experiencia ha demostrado que en la mayoría de los casos, cuando un reserva se despliega arrastrando el drogue este se libera;
- d) como última opción se utiliza el de reserva.

Artículo 5: Chequeo después del despliegue del paracaídas. El instructor estará obligado después de la apertura del paracaídas principal chequear la campana y el área a su alrededor así como:

- a) campana;
- b) slider. (Abajo);
- c) cables de desconexión;
- d) enganches de hombros del pasajero;
- e) anilla de desconexión;
- f) anilla de reserva;
- g) enganches laterales;
- h) liberar la línea estática de reserva si los vientos son suficientemente fuertes como para arrastrarlo durante el aterrizaje.

Artículo 6: Los pasajeros habrán sido adiestrados en como lanzar el drogue, usarán altímetro, poseer una anilla en su arnés para activar el principal. Además llevarán anilla de seguridad del Tandem para desconectar y abrir el de reserva si es necesario:

- a) el paracaídas se activara como máximo a los 5000 pies y estará abierto a los 4000 pies;
- b) se prohíbe usar el drogue para lograr estabilidad y no se desplegará si no hay control de la caída;
- c) El drogue se desplegará antes de abrir el paracaídas principal.

Artículo 7: Clasificación de saltos:

- a) posición de agachado (cucilllas);
- b) sentado;
- c) parado;
- d) hacia atrás.

ANEXO 1
FORMULARIO PARA LA INFORMACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES

1).-Datos de ocurrencia.

Paracaídas----- No-----
Fecha----- Hora-----
Lugar-----
Nombre del operador-----
Dirección del operador-----
Teléfono-----
Tipo de ejercicio-----
Nombre de los pilotos de la aeronave-----
y-----

2).-Relación de lo ocurrido.

**ANEXO 2
DECLARACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD**

Nombre del Director de Operaciones

Responsable por el Control de la Actividad Aérea

Nombre de la Entidad

Lugar

Dirección

Declaro que en la fecha mas abajo consignada, asumo la responsabilidad del cumplimiento de lo establecido en el Libro 3 de las RAC 6 Operaciones de Transporte Aéreo, en todas sus partes, estando conciente que el no cumplimiento de lo regulado, constituye una violación y por ello acatare las implicaciones que de ello se derive.

Director de operaciones

Fecha



OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO

RAC 6

LIBRO TERCERO

REGLAS DE TRABAJO Y DEPORTES AÉREOS

PARTE IV

OPERACIÓN DE AERONAVES AGRÍCOLAS

PRIMERA EDICIÓN - OCTUBRE 2007

INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA

**CAPÍTULO I
GENERALIDADES**

SECCIÓN PRIMERA

Objetivo

Artículo 1: Dar a conocer los requerimientos y normas exigidos por la República de Cuba a través del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba a los Explotadores Aéreos por Remuneración o Arrendamiento así como Certificación y Operaciones.

SECCIÓN SEGUNDA

Aplicabilidad

Artículo 2: Esta sección prescribe las regulaciones que rigen las operaciones con aeronaves agrícolas dentro de la República de Cuba y el otorgamiento de certificados a operadores comerciales de aeronaves Agrícolas para dichas operaciones.

Artículo 3: En caso de emergencia pública, una persona que ejecute operaciones con aeronaves agrícolas bajo lo estipulado en esta parte podrá, en la medida necesaria, desviarse de las normas de operación de esta parte para llevar a cabo operaciones de socorro y asistencia aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 4: Toda persona que, al amparo de esta sección, se desvíe de una norma contenida en esta parte se remitirá a la Autoridad Aeronáutica, dentro de un término de 10 días, un informe completo de la operación de la aeronave involucrada, incluyendo una descripción de la operación y las causas que la provocaron.

**CAPÍTULO II
NORMAS DE CERTIFICACIÓN**

**SECCIÓN PRIMERA
Certificado Requerido**

Artículo 1: Excepto lo dispuesto en el Artículo 3 de esta Capítulo ninguna persona podrá ejecutar operaciones con aeronaves agrícolas si no posee un certificado de operador de aeronaves agrícolas emitido de conformidad con esta parte o si estas operaciones son violatorias de lo estipulado en dicho certificado.

Artículo 2: No obstante lo dispuesto REGULACIÓN con Helicóptero (Operación con Helicópteros), si un operador cumple esta REGULACIÓN podrá ejecutar operaciones con aeronaves agrícolas empleando una aeronave de ala rotatoria, que disponga de equipos externos de fumigación sin necesidad de poseer un certificado de operador de aeronaves de ala rotatoria.

Artículo 3: El cumplimiento de esta regulación no será necesario para el caso del poseedor de un certificado de operador de aeronaves de ala rotatoria, que ejecute una operación con aeronaves agrícolas que implique solamente la aspersión de agua para sofocar un incendio forestal empleando aeronaves de ala rotatoria

Artículo 4: La solicitud para un certificado de operador de aeronaves agrícolas se realiza empleando el modelo y en la forma prescritos por la Autoridad Aeronáutica y se registra en el Registro Nacional de Aeronaves.

**SECCIÓN SEGUNDA
Enmienda del Certificado**

Artículo 5: Un certificado de Explotador de Servicios Aéreos Agrícola puede enmendarse:

- a) por iniciativa propia de la Autoridad Aeronáutica;
- b) a solicitud del poseedor del certificado.

Artículo 6: La solicitud de enmienda de un certificado de operador de aeronaves agrícolas se remite empleando el modelo y en la forma prescritos por la Autoridad Aeronáutica. El solicitante registrará la solicitud en la Oficina del Registro Nacional de Aeronaves no menos de 15 días antes de la fecha propuesta para que la enmienda se haga efectiva, a no ser que dicha oficina apruebe un plazo de registro mas corto

Artículo 7: La Oficina del Registro Nacional de Aeronaves podrá satisfacer la solicitud de enmienda del certificado si determina que la seguridad aérea y el interés público así lo permiten

Artículo 8: Caso de recusación de la enmienda solicitada, el poseedor podrá elevar una petición de reconsideración de la negativa a la Autoridad Aeronáutica dentro de un plazo de 30 días a partir de haber recibido la recusación.

SECCIÓN TERCERA

Requisitos para la Certificación

Artículo 9: Generalidades: El solicitante de un certificado comercial tendrá derecho al mismo si demuestra que cumple los requisitos de los Artículos 10, 11 y 12 de este Capítulo. No obstante si el solicitante solicita un certificado de Explotador de Servicios Aéreos Agrícola contentivo de una prohibición para la fumigación de sustancias tóxicas de interés económico, dicho solicitante tendrá que demostrar los conocimientos requeridos por el Artículo 12 (desde b hasta d) de este Capítulo.

Artículo 10: Operador comercial - pilotos: El solicitante dispondrá de los servicios de al menos una persona que posea un certificado válido de piloto comercial o de transporte de línea aérea de la República de Cuba, adecuadamente habilitado para la aeronave a emplear. El propio solicitante podrá ser la persona disponible.

Artículo 11: Aeronave: El solicitante poseerá al menos una aeronave certificada y con capacidad de aeronavegabilidad, equipada para operación agrícola.

Artículo 12: Pruebas de conocimiento y habilidades: El solicitante o la persona por él designada como su jefe supervisor para operaciones con aeronaves agrícolas demostrará que posee conocimientos y habilidades satisfactorios sobre operaciones con aeronaves agrícolas, tal como se describe en el Artículo 12 (1) y (2) de este Capítulo. La prueba de conocimientos consistirá en lo siguiente:

1. pasos que se darán antes de iniciar las operaciones, incluyendo un reconocimiento del área a operar:
 - a) manipulación segura de las sustancias tóxicas de interés económico y desecho adecuado de los contenedores vacíos usados para dichas sustancias tóxicas;
 - b) los efectos generales que provocan las sustancias tóxicas de interés económico y los productos químicos agrícolas sobre las plantas, los animales y las personas, con énfasis en aquellos normalmente empleados en las áreas previstas de las operaciones; así como las precauciones a observar durante el empleo de sustancias tóxicas y productos químicos;
 - c) síntomas primarios del envenenamiento de las personas por las sustancias tóxicas de interés económico, las medidas adecuadas de emergencia que se tomarán y la ubicación de los centros de control de sustancias tóxicas;
 - d) procedimientos seguros para el vuelo y la fumigación.
2. La prueba de habilidades consistirá en las siguientes maniobras, que demostrarán en cualquiera de las aeronaves especificadas en el Artículo 12 de este Capítulo y al peso máximo certificado de despegue de la aeronave o al peso máximo establecido para la carga de propósito especial, el que resulte mayor:
 - a) despegues en campos cortos y campos blandos (aviones y autogiros solamente);
 - b) aproximaciones al área de operaciones;
 - c) recorridos de espolvoreo (fumigación);
 - d) entradas y salidas al campo;
 - e) desaceleraciones rápidas solamente en helicópteros.

SECCIÓN CUARTA

Vigencia del Certificado

Artículo 13: Un certificado de Explotador de Servicios Aéreo Agrícola es efectivo hasta su devolución, suspensión o revocación. El poseedor de un certificado de Explotador de Servicios Aéreo Agrícola que haya sido suspendido o revocado lo entregará a la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN QUINTA

Transporte de Narcóticos, Fármacos o Sustancias Depresoras o Estimulantes Prohibidas por la Ley

Artículo 14: Si el poseedor de un certificado emitido de conformidad con lo dispuesto en esta parte permite que una aeronave de su propiedad o arrendada por dicho poseedor participe en cualquier operación que, con conocimiento del poseedor del certificado, sea violatoria de esta RAC 6 Operaciones de Transporte Aéreo, dicha operación constituirá un fundamento para la suspensión o revocación del certificado.

**CAPÍTULO III
NORMAS DE OPERACIÓN**

SECCIÓN PRIMERA

Generalidades de las Normas

Artículo 1: Excepto lo previsto en el Artículo 3 de este Capítulo, esta regulación prescribe las normas que se aplican a personas y aeronaves usadas en operaciones con aeronaves agrícolas.

Artículo 2: El poseedor de un certificado de operador de aeronaves agrícolas podrá desviarse de las previsiones planteadas en el Libro 1 de las RAC 6 Operaciones de Transporte Aéreo, cuando ejecute operaciones aéreas no vinculadas a la fumigación en favor de la agricultura, la horticultura o la preservación forestal en correspondencia con las normas de operación de este Libro.

Artículo 3: Capítulo III, sección 2 y 6, Capítulo V, sección 5 y 8, del libro 3, Parte IV de este Reglamento no son aplicables a personas y aeronaves usadas en operaciones con aeronaves agrícolas ejecutadas con aeronaves públicas.

SECCIÓN SEGUNDA

Requisitos de la Aeronave

Artículo 4: Ninguna persona podrá operar una aeronave a menos que esa aeronave:

- a) cumpla los requisitos del Artículo 11, Capítulo II de esta Parte;
- b) esté equipada con un arnés de hombro adecuado y correctamente instalado para el uso de cada piloto.

SECCIÓN TERCERA

Necesidad de Portar Certificado

Artículo 5: Ninguna persona podrá operar una aeronave si no se dispone de un certificado de Explotador de Servicios Aéreo Agrícolas bajo el cual se ejecuta la operación. El certificado se presentará para inspección a solicitud de la Autoridad Aeronáutica o de cualquier funcionario de la Autoridad Aeronáutica y estará disponible en la base principal de operaciones.

Artículo 6: Los certificados de registro y aeronavegabilidad otorgados a la aeronave no tendrán que portarse a bordo de la misma. No obstante los mismos estarán disponibles para inspección en la base desde la cual se ejecuta la operación y se llevara a bordo de la aeronave una fotocopia de los mismos.

SECCIÓN CUARTA

Forma de Fumigación

Artículo 7: Ninguna persona podrá fumigar o permitir que se fumigue desde una aeronave ningún material o sustancia en una forma que constituya un peligro para las personas o las propiedades en la superficie.

SECCIÓN QUINTA

Fumigación de Sustancias Tóxicas de Interés Económico

Artículo 8: Excepto lo previsto en el Artículo 1 de este Capítulo, ninguna persona podrá fumigar o permitir que se fumigue desde una aeronave ninguna sustancia tóxica de interés económico que se halle registrada en el Ministerio de la Agricultura de la República de Cuba:

- a) para un empleo diferente que para el que se encuentre registrada;
- b) en contravención con cualesquiera instrucciones de seguridad o limitaciones de empleo indicadas en su rótulo; o
- c) en violación de cualquier ley o regulación de la República de Cuba.

Artículo 9: Esta regulación no se aplica a cualquier persona que fumigue sustancias tóxicas de interés económico con propósitos experimentales bajo:

- a) la supervisión de la Autoridad Aeronáutica autorizada por la ley para realizar investigaciones en el campo de las sustancias tóxicas de interés económico; o
- b) un permiso del Ministerio de la Agricultura de la República de Cuba emitido de acuerdo con las regulaciones de Insecticidas, Fungicidas y Rodenticidas.

SECCIÓN SEXTA

Personal

Artículo 10: El poseedor de un certificado de Explotador de Servicios Aéreo Agrícolas se asegurará de que cada persona que participe en una operación agrícola del poseedor esté informada de los deberes y responsabilidades de dicha persona en la operación.

Artículo 11: De los supervisores: ninguna persona podrá supervisar una operación con aeronaves agrícolas si no ha cumplido los requisitos de conocimientos y habilidades Artículo 12 de este Capítulo.

Artículo 12: Piloto al mando. Ninguna persona podrá actuar en calidad de piloto al mando de una aeronave si no posee un certificado de piloto con una habilitación como los prescritos en el Artículo 10 o 11, Capítulo II de esta Parte. Además de ello, demostrará ante el poseedor del certificado de operador de aeronaves agrícolas que ejecuta la operación que ha cumplido los requisitos de conocimientos y habilidades Artículo 12, Capítulo II de esta Parte. Si el poseedor de dicho certificado ha designado, de conformidad Artículo 12, Capítulo II de esta Parte, una persona para supervisar sus operaciones con aeronaves agrícolas, la demostración se hará ante la persona así designada. No obstante, la demostración de los requisitos sobre conocimientos y habilidades no será necesaria para todo piloto al mando que:

- a) se encuentre fungiendo como piloto al mando para un operador de aeronaves agrícolas en el momento en que dicho operador presenta una solicitud; y
- b) tenga un record de operación al servicio de ese solicitante que no arroje duda alguna en lo relativo a la seguridad de sus operaciones de vuelo o a su

competencia en a fumigación de materiales y productos químicos para la agricultura.

Artículo 13: Ninguna persona podrá operar una aeronave en operaciones que deban ejecutarse de conformidad con este Libro, si no dispone de un cinturón de seguridad y arnés de hombro adecuadamente asegurados a su alrededor, excepto que el arnés de hombro impidiera ver elementos necesarios para un vuelo seguro, en cuyo caso se podrá prescindir de el arnés de hombro asegurado.

CAPÍTULO IV OPERACIONES EN UN ESPACIO AÉREO

SECCIÓN PRIMERA

Espacio Aéreo Controlado Designado para un Aeropuerto

Artículo 1: Excepto en caso de vuelos con destino a o procedentes de un área de fumigación, ninguna persona podrá operar una aeronave dentro de los límites laterales del área de superficie de un espacio aéreo Clase D designado para un aeropuerto a menos que haya recibido autorización para dicha operación por la instalación de control de tránsito aéreo (ATC) que ostente la jurisdicción sobre dicha área.

Artículo 2: Ninguna persona podrá operar una aeronave en condiciones meteorológicas por debajo de los mínimos VFR (reglas de vuelo visual) dentro de los límites laterales de un área de espacio aéreo Clase E que se extiende sobre la superficie a menos que haya recibido autorización para dicha operación por la instalación de control de tránsito aéreo (ATC) que ostente la jurisdicción sobre dicha área.

Artículo 3: No obstante lo dispuesto en la RAC 6 Operaciones de Transporte Aéreo, una aeronave podrá operar bajo los mínimos meteorológicos VFR especiales sin necesidad de cumplir los requisitos prescritos en ella.

SECCIÓN SEGUNDA

Inobservancia del Circuito de Tránsito de un Aeropuerto

Artículo 4: No obstante lo dispuesto en el Libro 1, de la RAC 6, el piloto al mando podrá desviarse del circuito de tránsito de un aeropuerto si recibe autorización para ello de la torre de control correspondiente. En un aeropuerto que no cuente con una torre de control en operación, el piloto al mando podrá desviarse del circuito de tránsito si:

- a) se ha establecido una coordinación previa con la dirección del aeropuerto en cuestión;
- b) las desviaciones se limitan a la operación de la aeronave agrícola;
- c) excepto en caso de emergencia, los aterrizajes y despegues no se efectuarán en rampas, calles de rodaje u otras áreas del aeropuerto no destinadas a esos usos;
- y
- d) en todo momento la aeronave se mantiene alejada de, y cede el paso a las aeronaves que estén cumpliendo el circuito de tránsito del aeropuerto.

SECCIÓN TERCERA

Operación sin Luces de Posición

Artículo 5: No obstante lo dispuesto en el Libro 1 de la RAC-6, una aeronave podrá operar sin luces de posición si los objetos prominentes sin iluminación son visibles a una distancia de no menos de 1 milla y los despegues y aterrizajes en:

- a) aeropuertos que cuentan con una torre de control en operación se realizan sólo tal como son autorizados por el operador de la torre de control;

- b) otros aeropuertos se realizan sólo con la autorización de la dirección del aeropuerto, no estando llevándose a cabo en ese aeropuerto otras operaciones de aeronaves que requieran luces de posición.

CAPÍTULO V
ÁREAS DE OPERACIONES

SECCIÓN PRIMERA
Sobre Áreas no Congestionadas

Artículo 1: No obstante lo dispuesto en el Libro 1, de la RAC 6 Operaciones de Transporte Aéreo, durante la realización de las propias operaciones de fumigación, incluyendo las aproximaciones, las salidas y los giros razonablemente necesarias para la operación, una aeronave podrá operar sobre áreas no congestionadas por debajo de 500 pies sobre la superficie y a distancias menores de 500 pies de personas, embarcaciones, vehículos y estructuras si las operaciones se llevan a cabo sin poner en peligro personas o propiedades en la superficie.

SECCIÓN SEGUNDA
Sobre Áreas Congestionadas

Artículo 2: No obstante lo dispuesto en el Libro 1, de la RAC 6, una aeronave podrá operar sobre un área congestionada a altitudes requeridas para el cumplimiento adecuado de la operación de la aeronave agrícola si la operación se ejecuta:

- a) con la máxima seguridad para las personas y propiedades en la superficie, compatibles con la operación; y
- b) en correspondencia con los requisitos del Artículo 3 de este Capítulo.

Artículo 3: Ninguna persona podrá operar una aeronave sobre un área congestionada excepto en correspondencia con los requisitos de este Artículo:

- a) previamente obtendrá una autorización por escrito del órgano de gobierno correspondiente sobre la que se llevarán a cabo las operaciones;
- b) se informará al público sobre la operación que se pretende realizar a través de algún medio efectivo, como puede ser la prensa, la radio, la televisión o una notificación a domicilio;
- c) para cada operación completa se elaborará un plan que se remitirá, para su aprobación a la Autoridad Aeronáutica correspondiente de la República de Cuba. El plan incluirá consideraciones sobre obstrucciones para el vuelo; las capacidades de aterrizaje de emergencia de la aeronave a emplear; y cualquier coordinación necesaria con el control de tránsito aéreo.

SECCIÓN TERCERA
Áreas Congestionadas. Aeronaves Monomotor

Artículo 4: Excepto para el caso de helicópteros, ninguna persona podrá ejecutar el despegue de una aeronave cargada o ejecutar un giro sobre un área congestionada.

Artículo 5: Ninguna persona podrá operar una aeronave sobre un área congestionada por debajo de las altitudes prescritas en el Libro 1, de la RAC 6, excepto durante la realización de la propia operación de fumigación, incluyendo las aproximaciones y salidas necesarias para dicha operación.

Artículo 6: Ninguna persona podrá operar sobre un área congestionada durante la realización de la propia operación de fumigación, incluyendo las aproximaciones y salidas necesarias para dicha operación, excepto que esté operando en un circuito y a una altitud tales, que permitan que en caso de emergencia la aeronave pueda aterrizar sin poner en peligro personas o propiedades en la superficie.

SECCIÓN CUARTA

Áreas Congestionadas. Aeronaves Multimotores

Artículo 7: Ninguna persona podrá efectuar el despegue de una aeronave multimotor sobre un área congestionada excepto bajo las condiciones que permitan que la aeronave sea llevada a una parada segura dentro de la longitud efectiva de la pista desde cualquier punto en el despegue hasta el momento de obtener, con todos los motores operando a potencia normal de despegue, el 105 % de la velocidad mínima de control con el motor crítico inoperativo en configuración de despegue, o el 115 % de la velocidad de pérdida sin potencia en configuración de despegue, la que resulte mayor, según aparezca en los datos de distancia aceleración-parada. En la aplicación de este requisito, los datos de despegue se basan en condiciones de viento en calma y no se realiza corrección alguna para gradiente positivo de 1% o menor cuando el porcentaje se mide como la diferencia entre las elevaciones de los puntos extremos de la pista dividida entre la longitud total. Para gradiente positivos mayores de 1 % el largo efectivo de la pista se reducen un 20 % por cada 1% de gradiente.

Artículo 8: Ninguna persona podrá operar una aeronave multimotor con el peso mayor que el que permita, con el motor crítico inoperativo, alcanzar una velocidad vertical de ascenso no menor de 50 pies por minuto hasta una altitud de al menos 1000 pies sobre la elevación de la mayor obstrucción del terreno dentro del área de operación o hasta una altitud de 5000 pies, la que resulte mayor. A los efectos de esta subdivisión se asume que la hélice del motor inoperativo está en posición de mínima resistencia (perfilada), que los flaps de las alas y el tren de aterrizaje se encuentran en las posiciones mas favorables y que el motor o motores disponible (s) operan a la máxima potencia continúa disponible.

Artículo 9: Ninguna persona podrá operar una aeronave multimotor sobre un área congestionada por debajo de las altitudes prescritas en el Libro 1, de la RAC 6, excepto durante la realización de la propia operación de fumigación, incluyendo las aproximaciones, salidas y rotaciones necesarias para dicha operación.

SECCIÓN QUINTA

Operación sobre Áreas Congestionadas. Pilotos y Aeronave

Artículo 10: Ninguna persona podrá operar una aeronave sobre un área congestionada excepto de conformidad con las normas para pilotos y aeronave prescritas en este capítulo.

Artículo 11: Pilotos: Todo piloto al mando tendrá al menos:

- a) 25 horas de vuelo como piloto al mando en el tipo y modelo básico de la aeronave, de las cuales al menos 10 horas se habrán acumulado dentro de los 12 meses calendarios precedentes; y

- b) 100 horas de experiencia de vuelo como piloto al mando en operaciones de fumigación de materiales o productos químicos agrícolas.

Artículo 12: Toda aeronave tiene que:

- a) si constituye una aeronave no especificada en el Acápite b de este Artículo, haber pasado, dentro de las 100 horas de tiempo de servicio precedentes, una inspección anual o de 100 horas realizada por una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) o haberse inspeccionado bajo un sistema de inspecciones programada o progresivas; y
- b) si es una aeronave civil multimotor grande o propulsada por turbinas registrada en la República de Cuba haber pasado una inspección en correspondencia con los requisitos del programa de inspección de el Libro 1 aplicables a cada caso;
- c) si no es un helicóptero, estará equipada con un dispositivo que permita lanzar en un tiempo de 45 segundos al menos la mitad de la carga máxima de material agrícola autorizada para la aeronave. Si la aeronave está equipada con un dispositivo para lanzar el tanque o la tolva como una unidad, contar con medios que eviten un lanzamiento accidental por parte del piloto u otro miembro de la tripulación.

SECCIÓN SEXTA

Nombre Comercial Explotador de Servicios Aéreo Agrícolas

Artículo 13: Ninguna persona podrá operar bajo un nombre comercial que no sea el indicado en su certificado de Explotador de Servicios Aéreos Agrícolas.

SECCIÓN SEPTIMA

Disponibilidad del Certificado

Artículo 14: Todo poseedor de un certificado de operador de Explotador de Servicios Aéreos Agrícolas conservará dicho certificado en su base principal de operaciones y presentarlo para inspección a solicitud de la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN OCTAVA

Autoridad Inspectorá

Artículo 15: Todo poseedor de un certificado de operador de aeronaves agrícolas permitirá a la Autoridad Aeronáutica, en cualquier momento y lugar, la realización de inspecciones, incluyendo inspecciones in situ, con el fin de determinar el cumplimiento de las regulaciones aplicables y de su certificado de Explotador de Servicios Aéreos Agrícolas.

**CAPITULO VI
REGISTROS E INFORMES**

SECCIÓN PRIMERA

Registros. Explotador de Servicios Aéreos Agrícolas

Artículo 1: Todo poseedor de un certificado de Explotador de Servicios Aéreos Agrícolas conservará y mantener actualizados, en la base principal de operaciones designada en su solicitud, los siguientes registros:

- a) el nombre y dirección de cada persona a quien se hayan prestado servicios con aeronaves agrícolas;
- b) la fecha del servicio;
- c) el nombre y la cantidad de material fumigado en cada una de las operaciones realizadas; y
- d) el nombre, dirección y número de certificado de cada piloto empleado en las operaciones con aeronaves agrícolas y la fecha en cada piloto ha satisfecho los requisitos sobre conocimientos y habilidades prescritos en el Artículo 12, Capítulo III, Parte IV, Libro 3 de esta regulación;
- e) los registros requeridos por este Capítulo se conservarán por un plazo no menor de 12 meses y encontrarse disponibles para inspección a solicitud de la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN SEGUNDA

Cambio de Dirección

Artículo 2: Todo poseedor de un certificado de operador de aeronaves agrícolas notificará previamente y por escrito a la Autoridad Aeronáutica antes de efectuar algún cambio de dirección de su base principal de operaciones.

SECCIÓN TERCERA

Cese de las Operaciones

Artículo 3: Cada vez que una persona poseedora de un certificado de operador de aeronaves agrícolas cese de las operaciones realizadas de conformidad con esta parte, devolverá dicho certificado a la Autoridad Aeronáutica que haya ostentado la última jurisdicción sobre su operación.

**CAPITULO VII
EQUIPAMIENTO****SECCIÓN PRIMERA**

Equipamiento Mínimo de Aeronaves para Utilización Agrícola

Artículo 1: Independientemente de lo establecido en el Libro 1, capítulo V, de la RAC 6 Operaciones de Transporte Aéreo, las aeronaves dedicadas a las labores agrícolas estará equipadas con los siguientes dispositivos:

a) instrumentos de Control del Vuelo:

1. indicador de velocidad de aire (velocímetro);
2. indicador de altitud barométrica (altímetro);
3. indicador de velocidad vertical (variómetro);
4. horizonte artificial;
5. indicador Magnético de dirección (brújula).

b) instrumentos de Control del Motor:

1. tacómetro;
2. indicador de presión de aceite;
3. indicador de temperatura de aceite;
4. indicador de presión de admisión (presión de maníful);
5. indicador de temperatura de aire del carburador;
6. indicador de temperatura de cabeza de cilindro;
7. indicador de presión de combustible;
8. indicador de relación de mezcla combustible (si no se está equipado con un control automático de mezcla con la altura).

c) equipos Generales:

1. indicador de cantidad de combustible;
2. indicador de posición de trenes (si procede);
3. indicador de presión del sistema de frenado;
4. indicadores de voltaje batería generador y de consumo de corriente (CD y CA);
5. sistema de comunicación VHF.

SECCIÓN SEGUNDA

Aeronaves Agrícolas Multimotores y de Adiestramiento

Artículo 2: En caso de aeronaves multimotores los instrumentos de control de los mismos estarán en correspondencia con su número. Para aeronaves dedicadas a la instrucción en trabajos agrícolas los instrumentos de control de vuelo se duplicarán en el lado derecho.

A los efectos de este Capítulo, los vuelos se limitarán a VFR



OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO

RAC 6

LIBRO TERCERO

REGLAS DE TRABAJO Y DEPORTES AÉREOS

PARTE V

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL CLUB DE AVIACIÓN DE CUBA, CLUBES PROVINCIALES, AERoclUBES Y CERTIFICADOS

PRIMERA EDICIÓN - OCTUBRE 2007

INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA

**CAPÍTULO I
GENERALIDADES**

SECCIÓN PRIMERA

Aplicabilidad

Artículo 1: Este Reglamento establece las normas y procedimientos de aplicación para el Club de Aviación de Cuba CAC, los Clubes Provinciales de los Deportes Aéreos y los Aeroclubes.

Artículo 2: Los servicios prestados por el CAC comprenderán las actividades siguientes:

- a) la cuota y donación de sus miembros;
- b) las donaciones, subsidios, liberalidades y toda clase de aporte económico y financiero proveniente de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, tanto nacionales como extranjeras;
- c) las actividades realizadas por el propio CAC;
- d) otras entradas permitidas por las disposiciones legales vigentes en el país.
 - i. cuota de asociado. (MN).
- e) taller para la reparación y ejecución de trabajos reglamentarios de las técnicas aerodeportivas, el cual solo atenderá a los asociados, Órganos de Relaciones y MINFAR. (MN y MLC);
- f) venta y arrendamiento de las técnicas aerodeportivas. (MN y MLC);
- g) cursos de iniciación, recalificación y superación deportiva. (MN y MLC);
- h) cuotas de eventos nacionales e internacionales. (MN y MLC);
- i) vuelos, saltos y exhibiciones de personas naturales o jurídicas. (MN y MLC);
- j) tienda en la sede del CAC para la venta a los asociados de medios y accesorios aerodeportivos. (MN y MLC);
- k) cafetería en la sede del CAC para la venta a los asociados de alimentos ligeros en (MN y MLC).

Artículo 3: Los servicios a prestar por los Aeroclubes abarcan las siguientes actividades:

- a) actividades aerodeportivas para la comercialización de la actividad promocional;
- b) tendrán derecho por su condición de miembros del CAC a solicitar y realizar en conjunto eventos nacionales e internacionales en las modalidades que se practiquen.

Artículo 4: El CAC representa a los siguientes deportes aéreos:

- a) aerodelismo (incluyendo modelismo coheteril);
- b) paracaidismo (en todas sus modalidades, incluyendo el Parasailing);
- c) vuelo a vela (Planeadores y Ultraligeros);
- d) vuelo Libre (Parapentes, Delta planos con o sin motor y Aviación Deportiva).
- e) aerostación.

SECCIÓN SEGUNDA

Normativas

Artículo 5: El CAC y los Clubes Provinciales solamente podrán funcionar con la autorización del IACC y del MINJUS, a los que compete fiscalizar y controlar el funcionamiento del mismo.

Artículo 6: Los Aeroclubes solamente podrán funcionar con autorización previa del IACC, al que compete fiscalizar y controlar a través del CAC el funcionamiento de los mismos.

Artículo 7: Los Aeroclubes estarán afiliados al CAC y efectuar la cotización (10 USD mensual por cada miembro) así como el personal portará el Certificado de la modalidad que explota.

Artículo 8: El CAC es responsable de tramitar y otorgar con la aprobación previa del IACC los diferentes Certificados y demás documentos que rigen la actividad.

Artículo 9: El CAC brindará la asesoría técnica y la ayuda necesaria para que los aeroclubes cumplan con las normas establecidas en los diferentes Reglamentos de esta actividad.

Artículo 10: El CAC se representa a través de su bandera y de su logotipo y tomará las medidas oportunas para asegurar su protección legal en el ámbito nacional e internacional.

Artículo 11: Los miembros del CAC podrán usar la bandera y el logotipo del Club de aviación de Cuba dentro del marco de sus actividades de acuerdo con lo establecido en las disposiciones en vigor.

Artículo 12: Las Federaciones de los Deportes Aéreos podrán diseñar los emblemas específicos para sus respectivas disciplinas, siempre que se incluya el logotipo del CAC y con la aprobación del diseño por parte de su JD.

CAPÍTULO II
AUTORIZACION PARA EL FUNCIONAMIENTO

Artículo 1: Este Capítulo establece el procedimiento para que el Club de Aviación de Cuba, los Clubes Provinciales y Aeroclubes obtengan la autorización para su funcionamiento por parte del IACC.

SECCIÓN PRIMERA

Documentación Requerida para el CAC

Artículo 2: EL CAC presentará al IACC la documentación establecida en las disposiciones legales vigentes en el país para este tipo de organización, a fin de obtener la autorización para el funcionamiento que serán las siguientes:

- a) resolución del Ministerio de Justicia reconociendo oficialmente la constitución de la organización;
- b) copia de los Estatutos del CAC;
- c) acta de la Asamblea de Constitución;
- d) dirección y teléfono de la institución;
- e) documento de inscripción de la ONAT;
- f) objeto Social del CAC;
- g) relación del personal de la Junta Directiva y demás trabajadores que laboran a nivel de dirección;
- h) instalación con que cuenta la instalación del CAC;
- i) normas de relaciones.

Artículo 3: Los interesados en obtener la autorización para el funcionamiento de los Clubes Provinciales de los Deportes Aéreos presentará a la Junta Directiva del CAC los siguientes documentos:

- a) documento de solicitud al Presidente del CAC de creación del Club Provincial de Deportes Aéreos;
- b) acta de la Asamblea de Constitución;
- c) datos de la dirección, teléfono y sede del Club Provincial de los Deportes Aéreos;
- d) relación de miembro por especialidad y categoría;
- e) relación de la técnica del Club donde aparezca: tipo, número, fecha de fabricación y fecha de vencimiento;
- f) relación del personal de la Junta Directiva.

Artículo 4: Los interesados en obtener la autorización para el funcionamiento de un Aeroclub presentarán al Club de Aviación de Cuba la documentación establecida en las disposiciones legales vigentes en el país.

Artículo 5: Una vez recibida toda la información, el CAC la tramitará con el IACC para la autorización de su funcionamiento.

La documentación será la siguiente:

- a) copia de los Estatutos de la entidad;
- b) acta de la Asamblea de constitución;

- c) documentos solicitando la autorización dirigida al Presidente del CAC;
- d) datos completos de la entidad: dirección, teléfono, otros;
- e) certificado comercial o documento análogo, que acredite la actividad comercial a que se dedica;
- f) relación del personal técnico que estará directamente vinculado con los deportes aéreos, así como todas sus generales y los requisitos que se establezcan en cada especialidad aerodeportivas;
- g) instalaciones que serán utilizadas en los deportes aéreos, las que cumplirán los requisitos técnicos regulados en los Reglamentos;
- h) relación del equipamiento aerodeportivo que será explotado en estas actividades.

SECCIÓN SEGUNDA

De los Clubes Provinciales de los Deportes Aéreos

Artículo 6: Para el logro de sus objetivos, el CPDA empleará todos los medios a su alcance, encaminándolos específicamente:

- a) llevar a vías de hecho el desarrollo de las actividades relacionadas con los deportes aéreos en su territorio;
- b) estimular en su provincia actividades que contribuyan a la promoción de los deportes aéreos, así como la recaudación de fondos tanto en MN como en MLC en interés del desarrollo de la actividad en general;
- c) establecer las coordinaciones de relación con otros CPDA con vistas a promover el intercambio de experiencias.

Artículo 7: El CPDA canalizará el cumplimiento de sus objetivos mediante la estructura organizativa siguiente:

- a) reunión de Miembros;
- b) junta Directiva.

Artículo 8: La Reunión de Miembros es el máximo órgano de gobierno de los CPDA que actúa de forma deliberada, esta presidida por su Junta Directiva y constituida por todos los miembros.

Artículo 9: La Reunión de Miembros es convocada en sesión ordinaria, una vez al mes, por el Presidente en funciones del CPDA y en su marco se analizarán los aspectos siguientes:

- a) informe sobre el cumplimiento de las actividades del CPDA;
- b) estado actual y perspectivo del presupuesto del CPDA;
- c) otros aspectos que se estimen pertinentes por la JD ó a proposición de alguno de los miembros;
- d) celebración de elecciones ordinarias o extraordinarias.

Artículo 10: Los integrantes de la JD del CPDA serán elegidos en la reunión de Miembros por un período de mandatos de 4 años y podrán ser reelegidos o revocados por ella.

Artículo 11: La Junta directiva se reunirá de forma ordinaria trimestralmente con vistas a realizar un análisis profundo y crítico del trabajo del Club, así como para ventilar todos aquellos aspectos que sean necesarios, a fin de buscarles solución y respuesta oportuna.

Artículo 12: La JD se reunirá de forma extraordinaria cuantas veces lo exija la situación a solicitud del Presidente o de sus dos terceras partes.

Artículo 13: Cada integrante de la JD tendrá los requisitos y las obligaciones siguientes:

- a) el Presidente reunirá los requisitos y las funciones que ha continuación se relacionan:
 - i. dominar la actividad aerodeportiva, ostentar en una de las especialidades la categoría de Instructor como mínimo;
 - ii. tener 12º grado de escolaridad;
 - iii. poseer condiciones morales, políticas y la experiencia necesaria para dirigir el CPDA;
 - iv. la exigencia de los Miembros del CPDA por el estricto cumplimiento de los estatutos y Reglamentos del CAC;
 - v. el cumplimiento de las tareas trazadas para el período de mandato en pos del desarrollo de los deportes en su territorio;
 - vi. la distribución y control del estado técnico de los recursos materiales asignado a los Clubes Provinciales;
 - vii. la realización de gestiones con vista a la concesión de patrocinadores para los eventos provinciales;
 - viii. el control de las finanzas del CPDA y en conjunto con el resto de los integrantes de la JD determinará su empleo óptimo y racional;
 - ix. la planificación y realización de los planes de autofinanciamiento y demás actividades que permitirán la recaudación de fondos para el CPDA;
 - x. la convocatoria a la JD del CPDA a sesión ordinaria y de forma extraordinaria siempre que la situación lo exija, dando a conocer a sus integrantes el orden, lugar y fecha de la reunión con menos de 3 días de antelación;
 - xi. la información a la reunión de Miembros del cumplimiento de los planes de actividades, así como el estado de las finanzas del CPDA.

- b) el Vicepresidente como integrante de la JD reunirá iguales requisitos que el Presidente y poseer las condiciones para sustituirlo en el momento oportuno y como Vicepresidente tiene las siguientes funciones:
 - i. realizar la planificación, organización y celebración de los eventos competitivos a nivel provincial;
 - ii. elaborar el Plan de Actividades tomando como base la información de los Instructores Provinciales que atenderán cada una de las especialidades aerodeportivas en el CPDA;
 - iii. supervisar el trabajo de los Instructores Provinciales, realización de cursos y seminarios, distribución de información técnica, etc. Todo esto en pos de una mejor preparación y superación de los miembros del CPDA;
 - iv. asumir todo el trabajo relativo a la secretaria del Club;
 - v. redacción de actas y documentos que se deriven de las diferentes reuniones;
 - vi. confección de las reglamentaciones para los eventos competitivos o no que lleve a cabo el Club;

- vii. recopilación de toda la información estadística para su elevación a las instancias superiores;
 - viii. el archivo de toda la correspondencia del Club y la distribución de boletines y publicaciones entre los miembros de las diferentes especialidades aerodeportivas;
 - ix. responder por todo lo relacionado con la seguridad de los deportes aéreos que se practiquen en el Club;
 - x. dirimir los casos de sanciones disciplinarias elevando las apelaciones a la instancia superior;
 - xi. cumplir las funciones que el Presidente le asigne.
- c) el tesorero como integrante del JD del CPDA responderá por el autofinanciamiento del mismo con la siguientes funciones y para garantizar esta tarea tendrá que:
- i. dominar la actividad aerodeportiva;
 - ii. poseer formación profesional y experiencia en actividades a fines;
 - iii. reunir las condiciones morales y políticas para dirigir el CPDA;
 - iv. recaudar y custodiar los fondos que reciba el Club por diferentes conceptos y vías legales, participando con el Presidente en su planificación óptima y el control de su empleo;
 - v. efectuar contactos con empresas y organismos provinciales, coordinar actividades que contribuyan a la obtención de ingresos, así como de recursos materiales para el Club;
 - vi. atender todo lo relacionado con los servicios internos del Club;
 - vii. responder por el almacenamiento y control de los medios materiales en poder del CPDA;
 - viii. cooperar en conjunto con el Presidente de la cuenta bancaria del Club informando periódicamente a la JD del estado de las finanzas;
 - ix. mantener actualizado el libro de control de las finanzas del CPDA.
- d) los Instructores son los responsables de las FNDA en la organización de base y subordinan desde el punto de vista técnico a ellas de tal forma tendrán que:
- i. cumplir con los requisitos establecidos en los Reglamentos de cada especialidad;
 - ii. no haber incurrido, por responsabilidad propia en accidentes catastróficos por lo menos durante los últimos 5 años;
 - iii. haber participado en eventos nacionales, ocupando lugares destacados en los mismos.
- e) los instructores responderán por la preparación y superación técnica de los miembros del CPDA y para ello acometerán las tareas que siguen:
- i. cumplir y hacer cumplir los Estatutos y Reglamentos de la FNDA, a la cual se deban;
 - ii. organizar y realizar los eventos competitivos, entrenamientos y otros eventos de carácter provincial, velando porque estos se desarrollen en concordancia con lo establecido en las regulaciones a fines;
 - iii. impartir cursos de preparación y superación técnica a deportistas en su CPDA;

- iv. utilizar racionalmente los medios y recursos materiales deportivos existentes en el Club, velando por su mantenimiento y estado técnico óptimo;
- v. rendir cuentas ante la JD del CPDA y las FNDA por el cumplimiento de las tareas emanadas de ambas.

Artículo 14: De la afiliación al Club de Aviación de Cuba:

1. la solicitud se hará constar por escrito donde tendrá que consignarse para las personas naturales:
 - a) nombre y apellidos;
 - b) número de carné de identidad o pasaporte;
 - c) domicilio;
 - d) ocupación;
 - e) centro de trabajo o estudio;
 - f) interés por el que se pretende afiliarse al CAC;
 - g) categoría de afiliación que solicita:
 - i. miembro activo;
 - ii. protector.
2. además se adjuntará el certificado médico en correspondencia con la especialidad en el caso que pretenda practicarla activamente, de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos de cada Federación de los Deportes Aéreos.
3. las personas jurídicas presentarán por escrito su solicitud aportando:
 - a) nombre de la entidad;
 - b) número del registro de contribuyentes;
 - c) domicilio social;
 - d) interés por el que se pretende afiliarse al CAC;
 - e) categoría de afiliación que solicita;
 - f) documento que detalle su objeto social;
 - g) documento que consigne las personas acreditadas y autorizadas a presentar dicha Entidad;
 - h) relaciones que tiene la Entidad con la aeronáutica o astronáutica;
 - i) actividades que pretende desarrollar en beneficio de los deportes aéreos o apoyo a los mismos.

SECCIÓN TERCERA Creación de la Entidad

Artículo 15: Para la creación de un Aeroclub será convocada la Junta Directiva de la entidad interesada y a través de una solicitud previa al Presidente del CAC, convocar una reunión para el establecimiento de la Junta Directiva de dicho Aeroclub.

Artículo 16: El Orden del Día para la creación de un Aeroclub incluirá la aprobación de su Junta Directiva.

Artículo 17: Para la creación de un Club Provincial solo podrá ser creado si participa el 50% de sus futuros miembros y constará en el libro de actas.

Artículo 18: La reunión para la constitución de un Club Provincial tendrá en su Orden del Día la elección de su Junta Directiva.

Artículo 19: El Orden del Día de la Asamblea para la fundación de un Club Provincial incluirá los dirigentes de la entidad y sus Estatutos.

Artículo 20: Un Club Provincial no podrá ser creado si no consta como mínimo con 10 futuros miembros presentes.

SECCIÓN CUARTA

Otorgamiento de la Autorización para el Funcionamiento

Artículo 21: La Junta Directiva del CAC conformará un expediente con los documentos aportados y le anexará su criterio técnico a cerca de la entidad y del cumplimiento de la misma de los requisitos establecidos en los reglamentos de las especialidades aerodeportivas que se pretende explotar y demás disposiciones vigentes en la materia.

Artículo 22: El expediente conformado será elevado por la Junta Directiva del CAC al departamento correspondiente del IACC., en el transcurso de los 30 días naturales siguientes al de la presentación de la documentación por la entidad interesada.

Artículo 23: El IACC Emitirá la autorización para el funcionamiento del Aeroclub teniendo en cuenta la documentación presentada, al criterio técnico del CAC y comprobando que satisface las normas establecidas.

Artículo 24: Una vez emitida la autorización por el IACC el personal que labora en los Aeroclubes portará sus certificados, así como contribuirá con el pago de la cotización mensual al CAC

Artículo 25: La JD del CAC haciendo uso de las facultades que se le asignan en el Artículo 37 c) de los Estatutos vigentes, delegará en la JD de los CPDA para que admitan o no la afiliación al CAC, una vez presentada la solicitud en la forma y con los requisitos establecidos en esta Regulación.

Artículo 26: El Presidente del CPDA conformará expedientes con los documentos presentados y los elevará a su JD.

Artículo 27: La JD del CPDA verificará si el aspirante cumple todos los requisitos y aprobará o no la solicitud presentada.

Artículo 28: La no aprobación de la solicitud se dará a conocer al aspirante mediante documentos firmado por la JD del CPDA la que conservará copia del mismo en sus archivos.

Artículo 29: La aprobación de la solicitud se dará a conocer por la JD del CPDA mediante documentos, a la JD del CAC con los datos que se consignan en el apartado Segundo a los efectos de la expedición del Carné o Certificado de Asociado.

Artículo 30: La JD del CAC expedirá el correspondiente Carné o Certificado de Asociado y lo remitirá al Presidente del CPDA en cuestión, quien lo inscribirá en su Registro de Asociados.

Artículo 31: En el libro de Asociados del CAC quedará inscripto cada acta, de acuerdo con los Carné y Certificados expedidos.

Artículo 32: El Presidente del CPDA hará entrega del Carné o Certificado al Asociado en Reunión Ordinaria del CPDA

Artículo 33: La afiliación al CAC podrá acreditarse mediante Carné expedido por su JD y firmado por el Presidente, en el que se consignarán, en el caso de personas individuales los siguientes datos:

- a) nombre y Apellidos;
- b) número de carné de identidad y pasaporte;
- c) fecha de afiliación;
- d) domicilio;
- e) cargo que ocupa el asociado en el CAC;
- f) categoría de afiliación.

Artículo 34: Los afiliados al CAC podrán solicitar por escrito su baja en cualquier momento cuando así lo deseen al mismo órgano por el cual ingresaron a la asociación. La JD del CPDA procederá inmediatamente a dar baja de su registro al interesado e informarlo a la JD del CAC.

La JD del CAC actuará de la misma forma sea a solicitud de la JD del CPDA o del propio invitado.

Artículo 35: La persona que cause baja voluntaria del CAC no podrá ingresar nuevamente al mismo, hasta transcurrido 2 años a partir de la fecha de solicitud de egreso.

**CAPÍTULO III
ORGANIZACIÓN DE LAS ENTIDADES**

SECCIÓN PRIMERA

Aplicabilidad

Artículo 1: Esta Sección establece la documentación mínima que poseerá un Club Provincial y Aeroclub.

SECCIÓN SEGUNDA

Organización Administrativa

Artículo 2: La administración de los Aeroclubes y Clubes Provinciales se registrarán por las reglamentaciones y Estatutos del CAC

Artículo 3: Esta Sección establece la documentación mínima que poseerá un Aeroclub.

Artículo 4: Corresponde al IACC comprobar que los Estatutos del CAC así como las modificaciones que a los mismos se hagan, no contravengan las disposiciones vigentes en materias aerodeportivas.

Artículo 5: Los Aeroclubes y Clubes Provinciales mantendrá un adecuado control en su Registro de Reuniones:

- a) de las Asambleas Generales;
- b) de los Acuerdos y demás decisiones de la Junta Directiva.

El I.A.C.C. podrá enviar un especialista a estas reuniones, siempre que por cualquier causa, conozca que en las mismas se tratarán temas sustanciales en materia aerodeportiva, también podrá hacerlo por solicitud de la propia entidad.

SECCIÓN TERCERA

Asamblea General

Artículo 6: La Asamblea General constituye el más alto nivel del CAC y no podrá ser creada ninguna otra organización superior a ella. Entretanto las resoluciones de la Asamblea General no podrán estar en contraposición con las normas de esta Regulación, con la legislación vigente, con los preceptos contenidos en los Estatutos de la entidad, con las determinaciones establecidas por las autoridades aeronáuticas.

Artículo 7: La Asamblea General será convocada por un editorial publicado en la prensa con 5 días de antelación declarándose no editar el motivo de la Convocatoria y el Orden del Día.

Artículo 8: La Asamblea General podrá ser constituida:

1. en la primera convocatoria se verificará que el número de los miembros presentes en la entidad constituyen la mitad más uno del total de los miembros candidatos a votar;

2. en la segunda convocatoria será anunciada justamente con la primera para el mismo día en el local una hora más tarde, con cualquier número de miembros de la entidad.

Artículo 9: La Asamblea General podrá deliberar sobre los asuntos constantes del Orden del Día, excepto cuando se verifica la presencia de todos los socios con condiciones para votar.

Artículo 10: La JD es el órgano de gobierno que regirá las actividades del CAC entre una y otra Asamblea General y estará integrada por:

1. Presidente;
 2. Vicepresidente;
 3. Secretario;
 4. Tesorero;
 5. Jefe de Especialidades;
 6. Presidente de la FNDA.
- a) Podrá elegirse como presidente, la persona que reúna los requisitos siguientes:
- i. dominar la actividad aerodeportiva;
 - ii. ostentar en una de sus especialidades la categoría como mínimo de maestro;
 - iii. tener como mínimo 12 grado de escolaridad;
 - iv. reunir las condiciones morales y políticas necesarias para presidir la organización;
 - v. poseer experiencia de dirección.
- b) El Vicepresidente tendrá que:
- i. dominar la actividad Aerodeportiva;
 - ii. ostentar en una de sus especialidades como mínimo la categoría de maestro;
 - iii. tener como mínimo 12 grado de escolaridad;
 - iv. reunir las condiciones morales y políticas necesarias para dirigir la organización;
 - v. poseer las condiciones requeridas para sustituir al presidente del CAC y experiencia de dirección.
- c) El Secretario tendrá que:
- i. Dominar la actividad Aerodeportiva.
 - ii. Tener 12 grado de escolaridad.
 - iii. Reunir las condiciones morales , políticas y la experiencia necesaria para dirigir la organización
- d) El Tesorero tendrá que:
- i. dominar la actividad Aerodeportiva;
 - ii. poseer un nivel de formación técnico - profesional en actividades afines;
 - iii. reunir las condiciones morales, políticas y la experiencia necesaria, para dirigir la organización.

- e) El Jefe de Especialidades:
- i. dominar en sentido general las actividades aerodeportivas y ostentar alguna categoría en una de las especialidades;
 - ii. tener 12º grado de escolaridad;
 - iii. haber practicado alguna especialidad aerodeportiva como mínimo durante los últimos 10 años;
 - iv. reunir las condiciones morales, política y la experiencia necesaria para dirigir la organización.
- f) Los Presidentes de las Federaciones Nacionales de los Deportes Aéreos tendrán que:
- i. dominar la actividad aerodeportiva en cuestión, habiéndola practicado como mínimo durante 10 años;
 - ii. tener experiencia de dirección dentro del CAC;
 - iii. no haber incurrido por responsabilidad propia, en accidentes catastróficos por lo menos durante los últimos 10 años;
 - iv. tener prestigio entre los deportistas;
 - v. haber participado en eventos nacionales e internacionales, ocupando lugares destacados en los mismos.

Artículo 11: Las Federaciones Nacionales de los Deportes Aéreos son los órganos del CAC especializados técnicamente en cada una de las actividades aerodeportivas y en ellas se agrupan las personas interesadas en la práctica de los Deportes Aéreos según la especialidad en cuestión.

Artículo 12: Son órganos de la FNDA:

1. la Reunión Nacional;
2. la Directiva;
3. la comisión técnica.

Artículo 13: La Reunión Nacional es el máximo órgano de gobierno de las FNDA que actuará de forma deliberada y estará presidida por su directiva y constituida por:

- a) la presentación de los deportistas que practican la especialidad en cada CPDA con un mínimo de 3 y un máximo de 7 miembros;
- b) la representación de la JD del CAC como mínimo de 3 miembros;
- c) la comisión técnica de la Federación;
- d) los instructores de cada CPDA;
- e) otros participantes según acuerdo de la propia Reunión Nacional o su Directiva;
- f) la Reunión Nacional se efectuará una vez al año de forma ordinaria y con carácter extraordinario cuando asunto de importancia lo haga necesario, convocando en uno u otro caso su Presidente;
- g) el Presidente de la Reunión Nacional determinará la fecha, hora y lugar en que se celebrará cualquier sesión, librando la convocatoria, en el caso de que sea ordinaria, con dos meses de antelación y en el caso de sesión extraordinaria, un mes antes de la fecha fijada para la reunión;
- h) la convocatoria librada para cualquier tipo de sesión irá acompañada de la agenda para la misma;

- i) la Reunión Nacional es un órgano deliberado por lo que todos los asuntos de relevancia se someterán a votación y se llevarán a acuerdos;
- j) todo tipo de votación que se realice en la Reunión Nacional se efectuará de la siguiente forma:
 - i. por voto directo y secreto;
 - ii. por simple aclamación.
- k) los acuerdos de la Reunión Nacional se adoptarán por mayoría simple de votos. El quórum de los mismos se integra con la presencia de la mitad más uno de los que participarán;
- l) la Reunión Nacional elegirá mediante votación a los miembros de la Directiva y de la comisión técnica. Se considerarán elegidos los candidatos que obtengan la mayoría de los votos emitidos. En caso de empate, se procederá a una nueva votación.

Artículo 14: La directiva de cada FNDA es el órgano de gobierno que regirá las actividades de estas, entre una y otra reunión nacional y esta Directiva está integrada por:

- a) Presidente;
- b) Vicepresidente. (Tesorero);
- c) Vicepresidente. (Área Técnica);
- d) Secretario;
- e) Vocales. (Instructores de cada CPDA, elegidos por sus miembros).

Las funciones y requisitos de cada miembro de la Directiva se determinarán en los Reglamentos de cada especialidad, de acuerdo con las características de la modalidad aerodeportiva.

Artículo 15: La Comisión Técnica es el órgano técnico asesor de cada FNDA por lo que su zona de acción se circunscribirá al ámbito de su especialidad aerodeportiva y será de su competencia.

Es competencia de la comisión técnica lo siguiente:

- a) proponer a la JD del CAC el calendario deportivo anual, tanto nacional como internacional;
- b) llevar el control de las clasificaciones y fichas de seguimiento de los deportistas;
- c) elaborar los reglamentos de la especialidad deportiva correspondiente;
- d) elaborar los Reglamentos de la especialidad deportiva correspondiente;
- e) elaborar las normas que regulan la categorización del personal deportivo;
- f) otorgar distinciones a los deportistas;
- g) nombrar los directores de las competencias nacionales;
- h) proponer a la JD del CAC a la persona designada como Jefe de Equipo para practicar en las Competencias Internacionales;
- i) proponer a la JD del CAC los jueces, auxiliares, instructores y cronometradores para participar en competencias nacionales e internacionales;
- j) otras estipuladas en el Reglamento de las comisiones técnicas y demás disposiciones en vigor;
- k) Integran la comisión técnica:

- i. Presidente;
 - ii. Jefe de Eventos;
 - iii. Jefe de Cursos;
 - iv. Jefe de aseguramiento;
 - v. Juez mayor;
 - vi. Jefe técnico.
- l) Las funciones y requisitos de cada miembro de la comisión técnica se determinará en los Reglamentos de cada modalidad aerodeportiva.

SECCIÓN CUARTA

Dirección

Artículo 16: A la dirección de un Club Provincial y Aeroclub le competará administrar la entidad, cumplir y hacer cumplir las disposiciones contenidas en esta Regulación, los Estatutos de la entidad, la Legislación en vigor y las determinaciones emanadas de las autoridades aeronáuticas.

Artículo 17: La dirección de un Club Provincial será constituida como mínimo con los siguientes cargos:

- i. Presidente;
- ii. Vicepresidente;
- iii. Tesorero;
- iv. Instructores por cada una de las especialidades;
- v. Secretario.

Artículo 18: La dirección de un aeroclub estará incluida como mínimo por los cargos siguientes:

- i. Presidente;
- ii. Secretario;
- iii. Otros cargos que entienda la entidad y que estén avalados por los reglamentos de explotación de cada una de las actividades.

Artículo 19: Patrimonio y vías de ingreso:

- a) constituye el Patrimonio del CPDA los bienes muebles o inmuebles adquiridos para el desarrollo de sus actividades;
- b) las cuentas bancarias;
- c) su objeto social es igual al del CAC.

SECCIÓN QUINTA

Carpetas Funcionales

Artículo 20: Los Presidentes de un Club Provincial y Aeroclub, estarán obligados a poseer una licencia funcional expedida por el CAC Tal licencia será devuelta en caso de vencimiento, o de cesar en el cargo para el cual fue electo.

SECCIÓN SEXTA

Cuerpo Social

Artículo 21: Los Aeroclubes y Clubes Provinciales no podrán limitar el número de sus socios, y en caso de la renuncia de alguno de sus miembros, informarán por escrito los motivos de la baja.

Artículo 22: Una persona cuya afiliación a un Aeroclub y Club Provincial ha sido rehusada por el Presidente tendrá que recorrer todos los niveles.

Artículo 23: Los funcionarios de un Aeroclub que estén en esa situación no podrán pertenecer a su dirección.

Artículo 24: No es permitida la acumulación de cargos de administración de un Aeroclub o Club Provincial.

Artículo 25: Un militar activo de aviación no podrá asumir cargos de administración de un Aeroclub o Club Provincial si no presenta al CAC la autorización por escrito de su Jefe Superior. Siendo responsabilidad del mismo declarar esta condición al CAC

SECCIÓN SÉPTIMA

Asuntos de Cargo

Artículo 26: Cualquier socio de un Aeroclub o Club provincial y en pleno gozo de sus facultades y derechos sociales, podrá asumir cualquier cargo en la entidad. Adicionalmente para un cargo de Director Técnico, Instructor o socio poseerá como mínimo la licencia de una de las modalidades que se practican.

Artículo 27: Los Aeroclubes comunicarán al IACC a través del CAC las copias de las actas de las Asambleas de la Junta Directiva.

**CAPÍTULO IV
REQUERIMIENTO DE DOCUMENTACIÓN**

SECCIÓN PRIMERA

Aplicabilidad

Artículo 1: Esta Capitulo establece la documentación mínima que un Aeroclub o Club Provincial tiene que poseer.

SECCIÓN SEGUNDA

Estatutos de la Entidad

Artículo 2: Competerá al CAC aprobar los Reglamentos internos de un Aeroclub o Club Provincial y autorizar las modificaciones de los mismos.

Artículo 3: El CAC será el encargado de formar el modelo de los Reglamentos que podrán ser adoptados por los Clubes y Aeroclubes.

SECCIÓN TERCERA

Registro de los Contribuyentes

Artículo 4: Todo Aeroclub o Club Provincial poseerá inscripción para sus contribuyentes.

SECCIÓN CUARTA

Libro de Registro de Reuniones

Artículo 5: Los Aeroclubes o Clubes Provinciales poseerán libros para el Registro de Reuniones:

1. de las Asambleas generales;
2. de los Presidentes;
3. de la Junta Directiva;
4. de otros Consejos y Comisiones eventualmente existentes en la entidad.

SECCIÓN QUINTA

Documentación Contable

Artículo 6: Los Aeroclubes y Clubes Provinciales poseerán una documentación contable debidamente actualizada para la presentación cuando sea solicitado por el IACC y el CAC.

SECCIÓN SEXTA

Documentación Relativa a las Actividades Aéreas

Artículo 7: Los Aeroclubes y Clubes Provinciales poseerán la documentación relativa a su actividad aérea, que permita brindar la información necesaria de las operaciones de las aeronaves y personal de vuelo cuando sea solicitado por el IACC y el CAC.

SECCIÓN SEPTIMA

Documentos de las Aeronaves

Artículo 8: Los Aeroclubes y Clubes Provinciales tendrán en sus secretarías toda la documentación de las aeronaves y es responsabilidad saber:

1. para aeronaves de tipo homologado:
 - i. certificado de matrícula;
 - ii. certificado de aeronavegabilidad;
 - iii. inspección anual de mantenimiento.
2. para aeronaves experimentales:
 - i. certificado de marca experimental;
 - ii. certificado de autorización de vuelo;
 - iii. inspección anual de mantenimiento.
3. póliza de seguro aeronáutico de vuelo;
4. certificado de matrícula, hélice y motor:
 - a) las aeronaves de los Clubes y Aeroclubes Provinciales tendrán a bordo los documentos requeridos;
 - b) los certificados de las actividades aéreas tienen una duración de 2 años y podrán ser renovados o cancelados antes del tiempo por el IACC y el CAC;
 - c) cuando concluya el tiempo de validez del certificado de las actividades aéreas los interesados realizarán los trámites de solicitud del nuevo certificado a través del CAC quien lo tramitará con el IACC.

SECCIÓN OCTAVA

Certificado de Actividad Aérea

Artículo 9: Los certificados de actividad aérea y los documentos que la regulan serán controlados por el CAC.

Artículo 10: Los certificados de actividad aérea tienen una duración máxima de 2 años, a menos que sea suspendido, sustituido, cancelado o renovado antes de este tiempo por el CAC

SECCIÓN NOVENA

Informes Periódicos

Artículo 11: Los Aeroclubes enviarán al IACC a través del CAC un informe anual con las siguientes informaciones:

1. una relación de los Instructores y personal de Vuelo y los Mecánicos de la entidad;
2. relación de aeronaves existentes;
3. total de horas de vuelo por la entidad.

El informe anual será entregado al CAC en el último mes del año.

SECCIÓN DECIMA

Informes Eventuales

Artículo 12: Los Aeroclubes y Clubes Provinciales informarán inmediatamente al IACC y al CAC al ocurrir un incidente o accidente en correspondencia con el establecido por la Autoridad Aeronáutica en la RAC – 13 Investigación de Incidentes y Accidentes de Aviación.

CAPÍTULO V
ACTIVIDADES AÉREAS

SECCIÓN PRIMERA
Aplicabilidad

Artículo 1: Este Capítulo establece las normas y procedimientos para la realización de las actividades aéreas del CAC, incluido los cursos que se impartirán.

SECCIÓN SEGUNDA
Cursos Autorizados

Artículo 2: El CAC podrá impartir cursos prácticos y teóricos para la obtención de Certificados en las diferentes modalidades aerodeportivas y otros cursos, todos autorizados por el I.A.C.C.

SECCIÓN TERCERA
Condiciones para la Aprobación de los Cursos

Artículo 3: El CAC para obtener la aprobación del IACC de un determinado curso adecuará las condiciones mínimas de infraestructura a las reglamentaciones exigidas por el I.A.C.C. para el curso específico.

SECCIÓN CUARTA
Instrucción de los Vuelos

Artículo 4: El CAC garantizará que se aplique las instrucciones de vuelos de acuerdo con las normas establecidas por el IACC.

SECCIÓN QUINTA
Requisitos de la Aeronave

Artículo 5: Los Aeroclubes y Clubes Provinciales para las actividades de vuelo solamente podrán utilizar aeronaves que estén homologadas y certificadas por la Dirección de Aeronavegabilidad.

Artículo 6: Los Aeroclubes y Clubes provinciales que posean aeronaves experimentales solamente podrán volar si cumplen con los requisitos y trámites que se establecen para este tipo de aeronaves en las Regulaciones de Aeronavegabilidad bajo la aprobación de la Dirección de Aeronavegabilidad.

SECCIÓN SEXTA
Vuelo Panorámico

Artículo 7: Los Clubes Provinciales y Aeroclubes podrán realizar vuelos panorámicos en aeronaves que estén homologadas.

Artículo 8: Entiéndase por Vuelos Panorámicos aquellos en los que se despegan desde un aeródromo y se aterrizan en otro distinto al de despegue.

**CAPITULO VI
PRESTACIÓN DE SERVICIOS**

**SECCIÓN PRIMERA
Prestación de Servicios**

Artículo 1: Los Aeroclubes y Clubes Provinciales, siempre que no afecten los objetivos principales de su actividad, podrán ofrecer los servicios siguientes:

1. prestar asistencia administrativa a los propietarios de las aeronaves;
2. vender combustibles y lubricantes para la aviación;
3. brindar asistencia técnica y manutención de las aeronaves para las cuales estarán debidamente autorizados por el CAC;
4. proteger las aeronaves en sus hangares o en las áreas de estacionamiento de su jurisdicción.

Artículo 2: Los servicios autorizados en el Artículo 1 de este Capítulo no podrán ser prestados con perjuicio de los objetivos principales de la actividad.

**SECCIÓN SEGUNDA
Contratos con Terceros**

Artículo 3: Para que una persona utilice el área de un Aeroclub o Club Provincial es necesario haber hecho un contrato o convenio.

Artículo 4: El contrato o convenio:

1. será aprobado y asignado por el propio Presidente de la entidad en caso que su duración sea igual o inferior al tiempo de mandato de esta presidencia,
2. será asignado por el propio Presidente de la entidad y aprobado por la Junta Directiva, en caso que sea en el período de mandato actual.

**CAPITULO VII
ACCIDENTES AÉREOS**

SECCIÓN PRIMERA

Aplicabilidad

Artículo 1: Este Capítulo regula los aspectos importantes respecto a los accidentes aéreos y establece los respectivos procedimientos para el CAC.

SECCIÓN SEGUNDA

Seguridad de los Vuelos

Artículo 2: El CAC cumplirá estrictamente los preceptos de esta Regulación y las determinaciones emanadas de las actividades aeronáuticas con respecto a la aplicación de la supervisión y vigilancia continuada de las operaciones en áreas de la prevención de accidentes.

Artículo 3: La prevención de accidentes aéreos es responsabilidad de las personas naturales y jurídicas relacionadas con el mantenimiento y las operaciones propias de la actividad aerodeportiva

Artículo 4: Las reparaciones y modificaciones a las técnicas aerodeportivas realizarán en talleres homologados y por el personal calificado por el IACC para estos fines.

SECCIÓN TERCERA

Comunicación de Accidentes Aéreos

Artículo 5: Toda persona que tenga conocimiento de cualquier accidente aéreo tendrá la obligación de comunicar a las autoridades lo más rápido posible.

Artículo 6: El CAC comunicará inmediatamente al IACC la ocurrencia de cualquier accidente e incidente, según lo establecido por la RAC – 13 Investigación de Incidentes y Accidentes de Aviación.

SECCIÓN CUARTA

Tratamiento con Aeronaves Accidentadas

Artículo 7: Excepto con el propósito de salvar vidas, las personas preservarán los restos de las técnicas accidentadas y los objetos por ellas transportados.

SECCIÓN QUINTA

De la Disciplina

Artículo 8: Tipos de sanciones:

- a) cualquier miembro del CAC que infrinja los Estatutos o los Reglamentos de la Federación a la cual pertenece, es susceptible de aplicársele en correspondencia con la gravedad de la infracción, cualesquiera de las medidas siguientes:

- i. amonestación privada o pública;
- ii. suspensión temporal de su condición como miembro;
- iii. suspensión definitiva de su condición de miembro de la Federación y por ende del CAC;
- iv. privación del derecho de ocupar cargos en el CAC por un período determinado o definitivo.

Artículo 9: Reclamaciones:

- a) cualquier miembro sancionado, podrá presentar por escrito su apelación a la JD del CAC dentro de los 10 días hábiles siguientes a la notificación;
- b) la JD dentro de los 30 días hábiles siguientes al presentarse el recurso, resolver las apelaciones. La decisión de la JD será inapelable;
- c) cuando la sanción impuesta sea la de suspensión definitiva, el sancionado dispondrá de 15 días hábiles contados a partir del día de la notificación, para presentar el procedimiento de revisión ante la Asamblea General;
- d) corresponde a la JD aplicar la medida disciplinaria que proceda, en caso de infracción por parte de algún miembro de ésta;
- e) el Vicepresidente convocara a la JD, en función de Presidente, cuando este último sea el comisor de la infracción de las Regulaciones y la JD impondrá la sanción que corresponda. En caso de inconformidad por sanciones impuestas por la JD a cualquiera de estos miembros, estos dispondrán de 15 días hábiles a partir de la notificación, para presentar su apelación ante la Asamblea General que decidirá lo que proceda;
- f) la Asamblea General podrá conocer de las inconformidades por las sanciones en los casos siguientes:
 - i. de forma especial, en los casos que halla sido impuesta la sanción de suspensión definitiva;
 - ii. apelaciones hechas por los miembros de la JD por sanciones que le fueron impuestas por esta;
 - iii. la Asamblea General resolverá, en cada sesión ordinaria, los recursos ante ella interpuestos;
 - iv. en tanto se reúne la Asamblea General las sanciones recurridas ante ella no tendrán efecto hasta la decisión de la misma. Contra la cual no cabe recurso alguno.

SECCIÓN SEXTA

Obligatoriedad

Artículo 10: La presente Reglamento norma las disposiciones internas que emanan de los Estatutos y que se refieren al funcionamiento de todas las actividades del CAC, por lo que han de regirse los asociados de dicho Club, y que son de obligatorio cumplimiento para los mismos.

Artículo 11: El no cumplimiento de las disposiciones de este Capítulo implica una infracción de las normativas aeronáuticas vigentes, sin perjuicio de las sanciones que correspondan por las leyes vigentes.