

## COC-001-2024

### Circular de Obligatorio Cumplimiento Vehículos Ultraligeros

1. **Denominación:** Circular de Obligatorio Cumplimiento Vehículos Ultraligeros
2. **Objetivo:** Regular las operaciones de vehículos aéreos ultraligeros (UL o ultraligeros), tal como están definidos en la presente circular, siempre y cuando no estén certificados de tipo o en ninguna otra categoría o no posean certificado tipo; y, en lo pertinente, a otros equipos de vuelo tripulados que ejecuten actividades aéreas deportivas/recreativas, fumigación agrícola o comerciales.
3. **Normativa de Referencia:** Artículo 6 y 10 de la Ley de Aeronáutica Civil.
4. **Aplicabilidad:** La presente es aplicable a toda persona natural o jurídica, nacional del Estado de Honduras que realicen o pretendan efectuar operaciones en el espacio Aéreo Hondureño de vehículos aéreos ultraligeros (UL o ultraligeros), tal como están definidos en la presente circular, siempre y cuando no estén certificados de tipo o en ninguna otra categoría o no posean certificado tipo; y, en lo pertinente, a otros equipos de vuelo tripulados que ejecuten actividades aéreas deportivas/recreativas o comerciales deportivas/recreativas o comerciales.
5. **Base Jurídica:** La presente Circular de Obligatorio Cumplimiento (COC), se emite dentro de los preceptos que establece la Ley de Aeronáutica Civil, misma que es de orden público y establece las normas que regulan la aviación civil en el territorio y espacio aéreo nacional, y de conformidad al cuerpo legal citado emana que es la AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL, ente desconcentrado De la Secretaria de Estado en el Despacho de Defensa Nacional (SEDENA), la autoridad encargada de dictar las normas, ejercer la supervisión y vigilancia sobre todas las actividades relacionadas a la aviación civil que se desarrollen en la Republica de Honduras, debiendo de enmarcar sus actuaciones dentro de los límites que establece la Constitución de la República, los Tratados y Convenios Internacionales, que en esta materia, haya suscrito y ratificado el Estado de Honduras, la Ley, sus Reglamentos y Regulaciones.  
En ese orden de ideas, la Ley de Aeronáutica Civil tiene como finalidad "promover el desarrollo nacional apoyando y fomentando la realización de las actividades vinculadas al subsector de aeronáutica civil, creando las condiciones necesarias y ejecutando acciones administrativas, técnicas y operacionales de REGULACIÓN Y PROMOCIÓN para operar servicios de transporte aéreo interno e internacional en forma SEGURA, EFICIENTE Y CONFIABLE... ", remarcando sus actuaciones en el área de regulación y promoción así como también énfasis en la seguridad operacional, es decir que las operaciones en el espacio aéreo hondureño se realicen de forma segura eficiente y confiable.

Por lo anterior resulta necesaria la elaboración de un documento que contenga las disposiciones normativas que definan requisitos técnico -legales, obligaciones de los operadores y alcances de las autorizaciones que sean expedidas, para la operación de **ULTRALIGEROS** sobre el territorio nacional y su espacio aéreo, con el propósito de garantizar el cumplimiento de las obligaciones y fines a los que está sometida la gestión administrativa de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil Autoridad Aeronáutica por ley, con ocasión del desarrollo de estas actividades, que crecen cada día.

## **6. Definiciones y Abreviaturas:**

AIP: Publicación de Información Aeronáutica

ATC: Control de Tránsito Aéreo

ATS: Servicio de Tránsito Aéreo

CIAIA: Comisión Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación

CO: Certificado Operativo

COA: Certificado de Operador Aéreo

AHAC: Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil

MSN: Sobre el Nivel Medio del Mar

NOTAM: Notificación y avisos al Piloto

RAC: Regulación de Aeronáutica Civil

RAC-LPTA: Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico

UL: Vehículo Ultraligero

ULM: Vehículo Ultraligero Motorizado

VHF: Muy Alta frecuencia

VMC: Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual

## **APLICABILIDAD**

Para los propósitos de la presente Circular, entiéndase por vehículo ultraligero (UL) todo aquel vehículo experimental o no experimental que se pretenda usar en actividades aéreas deportivas/recreativas, fumigación o comerciales, motorizado (ULM) o no (UL) y que no exceda los 1000 kg de peso máximo.

Características adicionales de los vehículos ultraligeros según su clasificación:

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

1) No motorizado

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

2) Motorizado

i. Peso vacío máximo igual o inferior a 115 kg (254 lb), excluyendo el peso de flotadores o de artículos de seguridad adicional (paracaídas, por ejemplo), o el peso vacío establecido por el diseñador.

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

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

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

**Ala delta:**

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

**Parapente:**

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

**Trike:**

vehículo de forma fuselada, con ruedas, generalmente motorizado, que puede ser sustentado por un velamen (paratrike) o por un ala delta (deltatrike), y tiene capacidad para una o dos personas.

b) Básicos (planeadores UL y aviones ULM)

1) Peso no mayor de 400 kg de peso vacío, excluyendo flotadores y dispositivos de seguridad adicional (paracaídas, por ejemplo), o lo establecido por el diseñador.

2) Capacidad de combustible que, añadiendo el peso del piloto más el peso vacío de la aeronave, no sobrepase los 470 kg en el despegue, o lo establecido por el diseñador

3) Velocidad máxima de 155 km/h (87 nudos) a vuelo nivelado a toda potencia, o lo establecido por el diseñador.

4) Velocidad de pérdida sin potencia no mayor de 79 km/h (44 nudos) de velocidad aérea calibrada, o lo establecido por el diseñador

5) En el caso de un ULM biplaza de instrucción, peso máximo de despegue de 380 kg, o lo establecido por el diseñador

c) Avanzados (microaviones, girocópteros, etc.)

1) Peso vacío máximo igual o inferior a 400 kg, excluyendo flotadores y dispositivos de seguridad adicional (paracaídas, por ejemplo), o lo establecido por el diseñador

2) Carga alar máxima de 38 kg/ma, o lo establecido por el diseñador

3) Capacidad máxima de combustible de 45 L (10 gal), o lo establecido por el diseñador

4) Un peso máximo de despegue de 495 kg, o lo establecido por el diseñador

5) Velocidad máxima de 188 km/h (105 nudos) a vuelo nivelado a toda potencia, o lo establecido por el diseñador

6) Velocidad de pérdida sin potencia no mayor de 95 km/h (53 nudos) de velocidad aérea calibrada, o lo establecido por el diseñador

## **ACCIDENTES E INCIDENTES**

a) La investigación de un accidente/incidente con vehículos ultraligeros proporciona conocimientos para evitar que vuelvan a ocurrir hechos similares. Por lo tanto, es necesario que todos los accidentes e incidentes sean informados a la CIAIA, con todos los datos reunidos en un solo informe, se podrán establecer estadísticas, verificar tendencias y analizar los hechos, de forma que se aprenda de los errores cometidos.

b) La comunicación del accidente/incidente debe entregarse a la CIAIA en un lapso de veinticuatro (24) horas, como máximo, después del evento.

c) La notificación y reporte del accidente/incidente se debe efectuar según lo establecido en el RAC 13, Regulación de Aeronáutica Civil Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

d) Para la investigación de accidentes e incidentes con vehículos ultraligeros, debe procederse de la siguiente manera:

1) Todos los accidentes en la operación de ultraligeros serán investigados por la CIAIA.

2) Los incidentes ocurridos en operaciones comerciales serán investigados por la CIAIA.

## **REQUISITOS DE INSPECCIÓN**

a) Cuando la AHAC o sus inspectores designados lo soliciten, cualquier persona que opere un vehículo ultraligero bajo esta circular debe permitir la inspección del vehículo para determinar la aplicabilidad antes descrita.

- b) Cuando sea solicitado por la AHAC, el piloto u operador de un vehículo ultraligero tiene que proporcionar evidencia satisfactoria de que el vehículo está sujeto únicamente a lo establecido en esta circular de obligatorio cumplimiento.

### **EXCEPCIONES:**

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

### **CERTIFICACIÓN:**

- a) Los vehículos ultraligeros motorizados (ULM), así como sus partes componentes y equipos, no necesitan reunir los estándares de certificación de aeronavegabilidad estipulados para las aeronaves ni poseer certificados de aeronavegabilidad estándar.
- b) Para emitirse el permiso de operación deberá ser inspección por un inspector de aeronavegabilidad y operaciones.
- c) Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero a menos que posea la licencia que aplica conforme a lo establecido en el RAC LPTA 010 (c), (1) y Anexo I de la OACI 1.2.

### **REGISTRO:**

- a) Para poder desarrollar actividades de vuelo con un vehículo ultraligero, este debe tener autorización de la AHAC, como se describe en esta Circular.
- b) Todo operador de vehículos ultraligeros debe formalizar el trámite de reporte ante el Registro Aeronáutico de la AHAC, a efecto de que se le asigne un distintivo o número de identificación consecutivo, que debe colocar en un lugar visible dentro de la aeronave, como se detalla en el punto h) de esta sección.
- c) El distintivo de identificación del vehículo ultraligero se asignará empleando las letras "UL-HR-XXX", donde XXX es un número consecutivo separado por un guion. Este número consecutivo corresponde a un estricto orden cronológico de presentación ante el Registro Aeronáutico, en los términos señalados en el punto a) de esta sección.
- d) El distintivo o número de identificación de cada vehículo ultraligero se cancelará en los siguientes casos:
1. Cuando se requiera ponerlo definitivamente fuera de servicio
  2. Por destrucción o desaparición debidamente comprobada Una vez cancelado un distintivo de identificación de vehículo ultraligero, no podrá volver a utilizarse ni asignarse a ningún otro.
- e) Es responsabilidad del propietario del vehículo ultraligero informar oportunamente a la AHAC sobre la ocurrencia de alguna de las causales anteriores de cancelación del distintivo de identificación.

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

1. Vehículos ultraligeros de ala fija: llevarán las marcas en las alas y fuselaje o en la superficie vertical de la cola.
2. Alas. Se colocará una marca en la superficie superior del ala derecha y otra en la parte inferior del ala izquierda, y también puede extenderse a través de la totalidad de ambas superficies, procurando conservar igual distancia de los bordes de ataque y de fuga de ambas alas.
3. Fuselaje. Las marcas irán a ambos lados del fuselaje, o estructura equivalente, entre las alas y el empenaje. Cuando se coloquen en la superficie vertical de la cola, irán en ambos lados. Si hay más de un plano vertical de la cola, deben aparecer en la cara de afuera de los planos exteriores.
4. Vehículos ultraligeros de ala rotativa. Las marcas deben instalarse a cada lado de la cabina, fuselaje, o estructura equivalente, o cola.
5. a través de la totalidad de ambas superficies, procurando conservar igual distancia de los bordes de ataque y de fuga de ambas alas.
6. Casos especiales. En los vehículos ultraligeros que tengan configuración especial, sin ala y fuselaje, las marcas se colocarán de manera que el vehículo sea fácilmente identificable. Su ubicación la asignará la sección de Aeronavegabilidad.

g) Dimensiones de las marcas de identificación. Las marcas se efectuarán en las alas o fuselaje, y sus dimensiones y ubicación deben ajustarse a lo establecido en el RAC 45 Regulación Matricula e Identificación de las Aeronaves.

#### **EQUIPO ADICIONAL:**

En caso de que el propietario del vehículo ultraligero lo requiera, se permitirá la instalación de equipos de emergencia adicionales, tales como flotadores, paracaídas, etc. Estos accesorios en ningún caso pasarán a formar parte del equipo fijo o permanente del vehículo ultraligero, y con su instalación no se podrá exceder el peso máximo de operación.

#### **REGLAS DE OPERACIÓN UTILIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE USO**

- a) Los vehículos ultraligeros a los que alude esta Circular se podrán utilizar en actividades deportivas/recreativas, o emplear en actividades comerciales, ya sea actividades turísticas renumeradas, trabajo aéreo especial, o alguna otra actividad aprobada por la AHAC. Para efectuar estas actividades comerciales, se debe cumplir lo establecido en el párrafo b).
- b) En cuanto al uso comercial de los vehículos ultraligeros motorizados (ULM), si estos se van a utilizar para fines comerciales por remuneración, debe solicitarse a la AHAC un certificado operativo (CO). Se debe contar con un distintivo o número de identificación y con un certificado de aeronavegabilidad especial restringido para

vehículos ultraligeros, así como cumplir todos los requerimientos prescritos por la AHAC para el uso que se le pretenda dar. Para su operación, el piloto debe tener un certificado de idoneidad como piloto comercial de ultraligero.

c) En caso de que se quiera usar un vehículo ultraligero para tareas de fumigación, se deben cumplir los requisitos de los RAC 137 de fumigación agrícola, y contar con el respectivo distintivo o número de identificación, certificado de aeronavegabilidad especial restringido para ultraligeros, donde conste la autorización para utilizarlo en fumigación. Además, se deben cumplir todos los requerimientos de la AHAC. Para su operación, el piloto deberá someterse si aplica.

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

## **REQUISITOS DE OPERACIÓN**

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

a) Deben utilizarse para recreación, deporte o actividad comercial, conforme se establece en la sección REGLAS DE OPERACIÓN UTILIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE USO.

b) Deben utilizarse en operación tripulada en el aire.

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

d) El vehículo ultraligero en actividad privada no requiere para su operación de un certificado de aeronavegabilidad especial expedido por la AHAC.

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

f) Los vehículos ultraligeros utilizados en actividades comerciales requieren tener un control de horas de vuelo del vehículo, motor y las hélices.

g) Comunicaciones

1. Para instalar o utilizar un equipo VHF, el propietario de un vehículo ultraligero motorizado (ULM) debe solicitar la aprobación respectiva, pero para ello debe tener un certificado de idoneidad vigente en cualquiera de sus categorías. Tanto los asociados como los no asociados a una asociación deportiva/ recreativa, deben demostrar ante la AHAC que poseen competencia y amplio conocimiento en radiocomunicación aeronáutica.

2. Para solicitar ingreso en un espacio aéreo controlado, los vehículos ultraligeros motorizados (ULM) deben contar con un adecuado equipo de radiocomunicaciones.

3. Cuando el vehículo ultraligero sea autorizado para ingresar en un espacio aéreo controlado, el piloto debe mantener escucha en la radiofrecuencia apropiada y establecer, cuando sea necesario, comunicación en ambos sentidos con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que corresponda.

- i) Para la operación de vehículos ultraligeros en actividades de fumigación se deberá cumplir con lo establecido en el apartado REGLAS DE OPERACIÓN UTILIZACION Y USOS, inciso (c).

### **OPERACIONES PELIGROSAS**

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

### **OPERACIONES DURANTE EL DÍA**

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

### **OPERACIÓN CERCA DE OTRAS AERONAVES Y VEHÍCULOS ULTRALIGEROS; REGLAS DE DERECHO DE PASO**

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

g) Cuando un vehículo ultraligero motorizado cuente con permiso previo de ATS para ingresar en espacio aéreo controlado, debe ceder el derecho de paso a las aeronaves convencionales, salvo que el controlador aéreo indique lo contrario o se trate de una emergencia. En este último caso, el vehículo ultraligero debe reportarla antes de proceder.

## **OPERACIONES EN ESPACIOS AÉREOS CONTROLADOS**

a) No pueden operarse vehículos ultraligeros dentro de los límites de espacio aéreo controlado o en las cercanías de un aeródromo, excepto si el vehículo tiene un equipo de comunicaciones y cuenta con autorización previa de la autoridad ATS. En este caso, el piloto del vehículo ultraligero debe mantener comunicación radial con la torre de control. Si se presentara un fallo en las comunicaciones se debe continuar con el plan de vuelo y atender las señales de luces que emita el ATC según el procedimiento establecido.

b) Todo piloto de vehículo ultraligero que haya sido autorizado por la autoridad ATS para dirigirse a un aeródromo sin torre de control, debe realizar un circuito estándar para aterrizaje.

c) Los vehículos ultraligeros motorizados (ULM) previamente autorizados para operar en aeródromos controlados, deben estacionarse alejados de las plataformas comerciales, en lugares expresamente determinados por la administración del aeródromo. Cualquier operación distinta de las planteadas en este párrafo, será de exclusiva responsabilidad del operador.

## **REFERENCIA VISUAL CON LA SUPERFICIE**

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

## **REQUISITOS DE VISIBILIDAD EN VUELO Y SEPARACIÓN ENTRE NUBES**

Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero cuando la visibilidad en vuelo o distancia entre las nubes sea menor que la especificada en el servicio de tránsito aéreo. Todas las operaciones en espacio aéreo clases A, B, C, D, o espacio aéreo de la clase E designado para un aeropuerto, deben recibir autorización previa de la AHAC como se requiere en la sección USO DE AEROPUERTOS UTILIZADOS POR AERONAVES.

## **CAMPOS DE ATERRIZAJE PARA VEHÍCULOS ULTRALIGEROS**

a) Los propietarios u operadores de vehículos ultraligeros utilizados para actividades comerciales, y los propietarios de vehículos ultraligeros empleados para actividades no comerciales particulares, deben tener a su disposición al menos un campo de aterrizaje propio, arrendado o bajo cualquier otro título permitido por la ley.

b) El campo de aterrizaje debe tener una longitud mínima de pista de trescientos (300) metros y un ancho mínimo de pista de quince (15) metros.

c) En la prolongación de cada cabecera, tendrá una zona de seguridad de veinticinco (25) metros a lo largo del eje longitudinal y, a cada lado de esta, una franja de seguridad de diez

(10) metros. En todo caso, la longitud máxima de la pista, incluyendo las zonas de seguridad, no podrá exceder de cuatrocientos (400) metros.

d) Las prolongaciones de la pista deben estar libres de obstáculos que puedan interferir las aproximaciones y despegues.

e) El campo de aterrizaje debe estar convenientemente señalizado para su fácil y rápida identificación, y en cada cabecera llevará la marca UL, en caracteres visibles desde el aire. El campo de aterrizaje debe situarse a una distancia que no interfiera con las zonas de aproximación, despegue y circuito de tránsito de aeródromos o aeropuertos utilizados por aeronaves.

f) La ubicación de los campos de aterrizaje para la operación de vehículos ultraligeros, debe ser previamente aprobada por la dependencia competente de la AHAC.

g) Los campos de aterrizaje para vehículos ultraligeros deben reunir los requisitos sanitarios y ambientales exigibles por las respectivas autoridades competentes, en lo pertinente.

h) El permiso para el funcionamiento del campo de aterrizaje propuesto lo otorgará la AHAC, previa comprobación de los requisitos anteriores.

i) En el caso de helipuertos, estos deben cumplir los requisitos técnicos que establezca la AHAC.

## **REGISTRO E INSCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS ULTRALIGEROS UTILIZADOS EN ACTIVIDADES COMERCIALES**

Para utilizar vehículos ultraligeros en actividades comerciales, es necesario obtener un certificado operativo (CO), de acuerdo con lo establecido por la regulación aplicable, puede ser Certificados Operativos y Autorizaciones de Operación, según corresponda, y un certificado de explotación.

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

1- Base principal de operaciones

2- Organización técnica

3- Manual de control de mantenimiento y de operaciones

4- Equipo y personal técnico con que cuenta para la prestación del servicio, así como la comprobación de su capacidad técnica y experiencia, mediante documentos comprobatorios satisfactorios

5- Lista de los vehículos ultraligeros

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

- 7- Programa de instrucción para todo el personal técnico de tierra y de vuelo, este deberá ser impartido por el fabricante
- 8- Programa de Mantenimiento del Vehículo Ultraligero
- 9- Manuales Técnicos del Fabricante
- 10- Habilitación y especificaciones de operación
- 11- Lista de pilotos
- 12- Seguros vigentes
- 13- Evaluación técnica para determinar la conformidad de las instalaciones y los vehículos ultraligeros

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

- 1- Nombre, calidades y nacionalidad del solicitante. Si se trata de personas jurídicas, se debe acreditar la constitución legal de la sociedad y la personería del gestor.
- 2- Clase de servicio que desea explotar.
- 3- Aeródromos e instalaciones auxiliares que se pretende utilizar, con sus respectivos planos de ubicación y diseño.

**Para tripular como piloto un vehículo ultraligero para fines privados, se requiere de un Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero expedido por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil. Para su expedición, se debe verificar que el piloto haya cumplido satisfactoriamente los siguientes requisitos:**

- a) Tener una edad mínima de 18 años.
- b) Poseer un certificado médico equivalente a la Clase 2 del RACLPTA, extendido por alguno de los médicos designados de la AHAC, valido por 2 años.

Acreditar aprobación del Curso Teórico-Practico de Vehículo Ultraligeros, impartido por un Centro de Instrucción Aeronáutico, o por el fabricante de Vehículos Ultraligeros que cuenten con un programa de entrenamiento continua, aprobado por la AHAC.

c) Presentar ante la AHAC una constancia, firmada por el Centro de instrucción o por el fabricante de Vehículos Ultraligeros Autorizado, acerca del entrenamiento teórico sobre regulaciones aéreas, incluyendo las presentes normas sobre vehículos ultraligeros y el RAC 02; procedimientos radiotelefónicos, principios de aerodinámica, de meteorología, de vuelo de vehículos ultraligeros y nociones de navegación. Esta instrucción debe sumar un total de diez (10) horas. El curso de instrucción debe contar con la aprobación de la AHAC.

d) Presentar ante la AHAC una constancia del entrenamiento de vuelo con una duración mínima de veinte (20) horas, de las cuales al menos quince (15) horas deben volarse en un vehículo ultraligero de doble silla y doble mando, y cinco horas deben corresponder a vuelo

solo supervisado por un instructor de ultraligeros. El entrenamiento de vuelo debe tener la aprobación de la AHAC.

- e) Aprobar los exámenes teórico-prácticos que disponga la AHAC.
- f) Cancelar XXXX, para la emisión de la Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero.
- g) Portar su Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero y su certificado médico vigentes cada vez que opere un vehículo ultraligero
- h) Mantener vigente la Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero, para lo cual el titular debe cumplir los requisitos de experiencia reciente y demostrar que ha efectuado tres despegues y tres aterrizajes durante los últimos noventa días.

Contar con el entrenamiento de Recurrente el que será impartido por el Centro de instrucción Aeronáutico o por el fabricante aprobado por la AHAC.

- i) Tener especificado, en la Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero, el tipo de vehículo ultraligero autorizado para volar.

### **CERTIFICADO DE IDONEIDAD PARA TRIPULANTES DE VEHÍCULOS ULTRALIGEROS PARA FINES COMERCIALES**

**Con el fin de tripular como piloto un vehículo ultraligero para fines comerciales, se requiere Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero expedido por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil. Para expedirlo, se debe verificar que el piloto haya cumplido satisfactoriamente los siguientes requisitos:**

- a) Haber cumplido 21 años
- b) Poseer una Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero para fines privados/recreativos en vehículos ultraligeros, o una licencia de piloto comercial o superior en aviones o helicópteros, y haber acumulado por lo menos cincuenta (50) horas de vuelo en vehículos ultraligeros Tener un certificado médico equivalente a la Clase 1 del RACLPTA, extendido por alguno de los médicos designados de la AHAC, y renovarlo cada año.
- c) Acreditar aprobación del Curso Teórico-Practico de Vehículo Ultraligeros, impartido por un Centro de Instrucción Aeronáutico, o por el fabricante de Vehículos Ultraligeros que cuenten con un programa de entrenamiento continua, aprobado por la AHAC.
- d) Presentar ante la AHAC una constancia, firmada por el Centro de instrucción o por el fabricante de Vehículos Ultraligeros Autorizado, en la cual se certifique la experiencia e idoneidad del aspirante para operar vehículos ultraligeros con fines comerciales.



- e) Aprobar los exámenes teórico-prácticos que disponga la AHAC
- f) Cancelar, para XXXXXX la emisión de la Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero
- g) Portar su Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero y su certificado médico cada vez que opere un vehículo ultraligero
- h) Mantener vigente Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero, para lo cual el titular debe cumplir los requisitos de experiencia reciente y demostrar que ha efectuado tres despegues y tres aterrizajes durante los últimos noventa días
- i) Tener especificado, en su Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero, el tipo de vehículo ultraligero autorizado para volar y habilitación de fumigación agrícola:
  - a) Poseer Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero para vuelos comerciales
  - b) Haber acumulado un total de setenta y cinco (75) horas de vuelo en vehículos ultraligeros, de las cuales al menos diez (10) horas deben ser de instrucción bajo supervisión propiamente en labores de fumigación en vehículos ultraligeros. La Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil podrá reducir la cantidad de horas requeridas si el interesado es poseedor de una licencia con habilitación de fumigación agrícola de avión o helicóptero.
  - c) Presentar una constancia de aprobación del curso teórico práctico de fumigación agrícola, firmada por el instructor autorizado de un centro de instrucción aeronáutico o por el fabricante debidamente aprobado por esta AHAC.
  - d) Cancelar XXXXXXXX

Habilitación de instructor de vuelo:

- a) Poseer una Autorización de Piloto de Vehículo Ultraligero para vuelos comerciales
- b) Haber acumulado un total de setenta y cinco (75) horas de vuelo en vehículos ultraligeros
- c) Presentar una constancia de aprobación del curso teórico práctico de instructor, firmada por el instructor de un Centro de Instrucción Aeronáutico o por el fabricante debidamente aprobado por esta AHAC.
- d) Cancelar XXX

### **LICENCIA PARA TRIPULANTES DE VEHÍCULOS ULTRALIGEROS PARA FINES DE FUMIGACION.**

Como mínimo deberán ser poseedores de una licencia de piloto comercial con habilitación de vuelo agrícolas de acuerdo con lo establecido en el RAC LPTA 190, (a), (2), y conforme a lo establecido en el RAC-137.

### **AUTORIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD**

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



según el RAC-LPTA. Para su expedición, cada propietario debe presentar una declaración en la que manifieste que, por su propia cuenta o con la asistencia del encargado de Mantenimiento de la asociación, cumple los siguientes requisitos:

- a) El vehículo ultraligero y sus sistemas (motor, instrumentos, etc.) deben estar en perfecto estado de funcionamiento y operación.
- b) Deben haberse cumplido los servicios de mantenimiento periódicos y obligatorios determinados por el fabricante. Se puede aprobar un programa de mantenimiento preparado por la asociación, que siga las prácticas aeronáuticas estándares.
- c) Deben haberse cumplido todas las disposiciones contenidas en los boletines técnicos obligatorios de estructura, motor, sistemas, etc., publicados por el fabricante.
- d) La autorización de Aeronavegabilidad debe incluir lo siguiente:
  - 1- Número de identificación asignado por la AHAC
  - 2- Marca y modelo del vehículo
  - 3- Marca y modelo del motor
  - 4- Número de plazas
  - 5- Limitaciones de operación
  - 6- Fecha, nombre y firma del responsable de mantenimiento
  - 7- Detalle de la inspección realizada y de la condición encontrada
- e) La AHAC brindará la orientación necesaria a los encargados de mantenimiento de las asociaciones deportivas/recreativas, con el fin de lograr la mayor uniformidad posible en la expedición de estas autorizaciones.

## **SANCIONES**

El incumplimiento de las disposiciones de esta circular, incluso en cuanto a las características del vehículo ultraligero establecidas en la sección de aplicabilidad de esta circular, puede servir de base para aplicar suspensiones, multas y otras sanciones conforme a lo dispuesto en la Ley de aeronáutica civil.

## **TRANSITORIOS**

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

Transitorio II.—Todo piloto de ultraligero que en la actualidad opere este tipo de vehículos por su cuenta o por cuenta de terceros, debe ajustarse a las normas y disposiciones que



define esta Circular tanto de orden formal como técnico. Para ese propósito, contará con un plazo de tres meses contados a partir de la entrada en vigor de esta Circular.

Transitorio III.—Sin perjuicio de los plazos establecidos en los transitorios I y II para lo que corresponda en cuanto a las actividades desarrolladas en tanto por toda persona física o jurídica, se debe cumplir en todo momento lo establecido en la presente circular respecto a seguros".

BORRADOR