



Dirección General de Aeronáutica Civil

Reglamentación Aeronáutica Boliviana

RAB 103

Reglamento sobre aviación deportiva

RAB - 103
Reglamento sobre aviación deportiva

Registro de revisiones

Guía de Revisiones al RAB 103				
No. Revisión	Página	Fecha de Aplicación	Fecha de Inserción	Insertado por:

RAB – 103
Reglamento sobre aviación deportiva
 Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas del RAB 43			
Detalle	Páginas	Revisión	Fechas
SUBPARTE A		ORIGINAL	2004
GENERALIDADES Y DEFINICIONES	103-A-1 a 103-A-3		
SUBPARTE B		ORIGINAL	2004
103-B-1 a 103-B-7			
REGLAS PARA OPERACIONES DE AVIONES DEPORTIVOS PRIMARIOS, BÁSICOS, AVANZADOS Y ALAS ROTATIVAS			
SUBPARTE C		ORIGINAL	2004
103-C-1 a 103-C-6			
HABILITACION DE PILOTO			
SUBPARTE D		ORIGINAL	2004
103-D-1 a 103-D-2			
CONTROL DE LAS ACTIVIDADES			
SUBPARTE E		ORIGINAL	2004
103-E-1 a 103-E-4			
ACROBACIA AEREA			
APENDICE A		ORIGINAL	2004
103-AP A-1 a 103-AP A-1			
MODELO DE REQUERIMIENTO DE AUTORIZACIÓN PARA FUNCIONAMIENTO DEL SECTOR DE VUELO			
APENDICE B		ORIGINAL	2004
103-AP B-1 a 103-AP B-3			
FORMULARIO PARA INFORME DE ACIDENTE / INCIDENTE			
APENDICE C		ORIGINAL	2004
103-AP C-1 a 103-AP C-1			
TERMINOS DE RESPONSABILIDAD			
APENDICE D		ORIGINAL	2004
103-AP D-1 a 103-AP D-2			
MODELOS DE REQUERIMIENTOS PARA SOLICITUD DEL CERTIFICADO DE PILOTO DEPORTIVO (CPD)			
APENDICE E		ORIGINAL	2004
103-AP E-1 a 103-AP E-2			
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDADES			
APENDICE F		ORIGINAL	2004
103-AP F-1 a 103-AP F-6			
INFORME DE INSPECCION ANUAL DE MANTENIMIENTO (IIAM) – AVION DEPORTIVO			
APENDICE F		ORIGINAL	2004
103-AP G-1 a 103-AP G-6			
INFORME DE INSPECCION ANUAL DE MANTENIMIENTO (IIAM) – ALAS ROTATIVAS			

INDICE
RAB-103

Reglamento sobre aviación deportiva

	Página
GUIA DE REVISIONES AL RAB 103.....	I
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS LPE.....	II
INDICE RAB 103	III
<u>SUBPARTE A GENERALIDADES Y DEFINICIONES</u>	103-A-1
103.1 Aplicabilidad	103-A-1
103.3 Significado de las definiciones y acrónimos que se usan en este reglamento.....	103-A-1
103.5 Clasificación de un avión deportivo primario, básico, avanzado y ala rotativa.....	103-A-2
103.7 Procedimientos relacionados con la seguridad de vuelo.....	103-A-3
<u>SUBPARTE B REGLAS PARA OPERACIONES DE AVIONES DEPORTIVOS PRIMARIOS, BÁSICOS, AVANZADOS, ALAS ROTATIVAS Y AVION DE RADIO CONTROL</u>	103-B-1
103.21 Aplicabilidad	103-B-1
103.23 Autoridad de inspección.....	103-B-1
103.25 Procedimientos relacionados a la otorgación de exenciones a este reglamento	103-B-1
103.27 Registros, marcas y certificados de aviones deportivos.....	103-B-1
103.29 Procedimientos relacionados con entidades aerodeportivas.....	103-B-2
103.31 Operaciones de un avión deportivo.....	103-B-2
103.33 Espacios aéreos designados	103-B-2
103.35 Operaciones peligrosas	103-B-2
103.37 Operación diurna.....	103-B-3
103.39 Procedimientos relacionados a operaciones próximas a aeronaves y derecho de vía	103-B-3
103.41 Procedimientos relacionados con operaciones sobre áreas pobladas	103-B-3
103.43 Procedimientos relacionados con operaciones en espacios aéreos controlados....	103-B-3
103.45 Procedimientos relacionados con operaciones en espacios aéreos no controlados	103-B-4
103.47 Procedimientos relacionados a la operación en áreas restringidas o prohibidas....	103-B-4
103.49 Procedimientos relacionados con restricciones de vuelo en las proximidades de áreas prohibidas por NOTAM.....	103-B-4
103.51 Procedimientos relacionados con referencias visuales con la superficie	103-B-4
103.53 Procedimientos relacionados con la visibilidad en vuelo y distancia de las nubes.	103-B-4
103.55 Alturas máximas y mínimas	103-B-4
103.57 Procedimientos relacionados con competiciones y demostraciones	103-B-5
103.59 Otras restricciones.....	103-B-5
103.61 Atenuación de ruido.....	103-B-5
103.63 Equipos de seguridad	103-B-6
103.65 Mantenimiento de aviones aerodeportivos	103-B-6
103.67 Con que se deberá cumplir para ofrecer e impartir instrucción	103-B-7
103.69 Sanciones	103-B-7
<u>SUBPARTE C HABILITACION DE PILOTO</u>	103-C-1
103.101 Aplicabilidad	103-C-1
103.103 Generalidades	103-C-1
103.105 Obtención de un certificado de piloto deportivo	103-C-1
103.107 Privilegios de un poseedor de un CPD con habilitación en avión deportivo terrestre o acuático	103-C-2

103.109 Privilegios de un poseedor de un CPD con habilitación en ala rotativa	103-C-2
103.111 Habilitación como piloto instructor en avión deportivo.....	103-C-3
103.113 Habilitación como piloto instructor en ala rotativa	103-C-3
103.115 Habilitación como piloto de acrobacia aérea	103-C-3
103.117 Cuáles son los designativos de habilitación en un CPD.....	103-C-3
103.119 Restricciones a los privilegios para el poseedor de un CPD	103-C-4
103.121 Validez, revalidación del CPD.....	103-C-4
103.123 Requisitos para ser un alumno piloto de avión deportivo	103-C-4
103.125 Procedimientos relacionados con cursos teórico / prácticos en avión aerodeportivo	103-C-4
103.127 Solicitud de un certificado de piloto deportivo (CPD)	103-C-4
103.129 Experiencia.....	103-C-5
103.131 Concesión de un CPD a extranjeros	103-C-5
103.133 Reconocimiento de horas de vuelo bajo un CPD a favor de una licencia de piloto	103-C-5
103.135 Excepciones transitorias	103-C-5

SUBPARTE D CONTROL DE LAS ACTIVIDADES 103-D-1

103.151 Aplicabilidad	103-D-1
103.153 Procedimientos relacionados con actividades en áreas controladas	103-D-1
103.155 Responsabilidades del director / jefe de operaciones en áreas controladas.....	103-D-1
103.157 Procedimientos relacionados a actividades en áreas no controladas.....	103-D-1
103.159 Procedimientos relacionados con actividades en áreas no controladas	103-D-1
103.161 Documentación obligatoria que debe poseer una aeronave aerodeportiva	103-D-2

SUBPARTE E ACROBACIA AEREA..... 103-E-1

103.201 Aplicabilidad	103-E-1
103.203 Obtención de un certificado de piloto deportivo de acrobacia aérea.....	103-E-1
103.205 Obtención de un CPD con habilitación en demostración aérea.....	103-E-1
103.207 Privilegios del poseedor de un CPD con habilitación de acrobacia aérea en avión deportivo.....	103-E-1
103.209 Privilegios del poseedor de un CPD con habilitación de acrobacia aérea en aeronave certificada	103-E-2
103.211 Privilegios del poseedor de un CPD con habilitación en demostración aérea.....	103-E-2
103.213 Habilitación como instructor de acrobacia aérea en avión deportivo	103-E-2
103.215 Habilitación como examinador de acrobacia aérea.....	103-E-2
103.217 Privilegios de un poseedor de un CPD con habilitación de instructor de acrobacia aérea en avión deportivo.....	103-E-2
103.219 Privilegios de un poseedor de un CPD con habilitación de instructor de acrobacia aérea en avión deportivo	103-E-2
103.221 Habilitaciones de un CPD	103-E-3
103.223 Vigencia y revalidación de los certificados de instructor de acrobacia aérea.....	103-E-3
103.225 Procedimientos relacionados a cursos de acrobacia	103-E-3
103.227 Procedimientos relacionados a la demostración de experiencia	103-E-3
103.229 Solicitud de certificado de piloto deportivo de acrobacia y demostración aérea ...	103-E-3
103.231 Obtención de un CPD de acrobacia aérea para extranjeros	103-E-4
103.233 Responsabilidades delegadas por la AAC a las entidades aerodeportivas	103-E-4
103.235 Procedimientos relacionados con los representantes de las entidades aerodeportivas	103-E-4
103.237 Prohibiciones.....	103-E-4

APENDICE A MODELO DE REQUERIMIENTO DE AUTORIZACIÓN PARA FUNCIONAMIENTO DEL SECTOR DE VUELO 103-AP A-1

APENDICE B FORMULARIO PARA INFORME DE ACIDENTE / INCIDENTE..... 103-AP B-1

APENDICE C TERMINOS DE RESPONSABILIDAD	103-AP C-1
APENDICE D MODELOS DE REQUERIMIENTOS PARA SOLICITUD DEL CERTIFICADO DE PILOTO DEPORTIVO (CPD)	103-AP D-1
APENDICE E MODELO A DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD, MODELO B TRANSFERENCIA DE AVION DEPORTIVO	103-AP E-1
APENDICE F INFORME DE INSPECCION ANUAL D EMANTENIMIENTO (IIAM) – AVION DEPORTIVO	103-AP F-1
APENDICE G INFORME DE INSPECCION ANUAL D EMANTENIMIENTO (IIAM) – ALAS ROTATIVAS	103-AP G-1

Subparte A Generalidades y Definiciones

103.1 Aplicabilidad

(a) Este reglamento establece normas para la operación, dentro de Bolivia, de aeronaves deportivas livianas, de alas rotativas, no certificadas y aviones de radio control. Establece, también, normas y procedimientos para la concesión y revalidación del certificado de piloto deportivo (CPD).

103.3 Significado de las definiciones y acrónimos que se usan en este reglamento

() Para los objetivos de este reglamento y fines de calificación de pilotos, los aviones deportivos son divididos en tres categorías con las siguientes definiciones válidas:

(0) **Avión deportivo primario.-** Es un vehículo aéreo que se utiliza o intenta utilizar en actividades aéreas de deporte y recreación, con capacidad para 2 (dos) ocupantes como máximo, pudiendo ser motorizado o no, y con las siguientes características:

() Sin motorización: peso vacío máximo igual o inferior a 70 Kg (155 lb).

() Están incluidos en esta categoría: Parapentes, Alas Delta, Planeadores (gliders), aeroestatos.

() Motorizado:

() Peso vacío máximo igual o inferior a 115 Kg (254 lb), excluyendo el peso de flotadores y de ítems de seguridad a ser empleados en situaciones potencialmente catastróficas (paracaídas).

() Capacidad máxima para combustible igual o inferior a 38 lt. (10 US gal);

() Velocidad calibrada máxima en vuelo recto y nivelado, con potencia plena igual o inferior a 99 Km./h (55 kt);

() Velocidad calibrada de pérdida(stall) sin motor igual o inferior a 46 Km./h (25 kt);

() Están incluidos en esta categoría: paramotores (parapente motorizado), motoveleros, alas deltas motorizadas (trikes), globos motorizados, dirigibles.

(0) **Avión deportivo básico.-** Es un vehículo aéreo, monomotor de pistón, con capacidad para 3 (tres) ocupantes como máximo, peso máximo de despegue igual o inferior a 600 Kg (1320 lb) y velocidad de pérdida sin motor, igual o inferior a 65 km./h (35 kt.), de acuerdo a las siguientes características:

() Peso vacío máximo igual o inferior a 280 kg, y

() Carga alar con peso máximo igual o inferior a 32 kg. /m².

(0) **Avión deportivo avanzado.-** Es un vehículo aéreo, monomotor y/o bimotores de pistón, o turbina, con capacidad para 4 (cuatro) ocupantes como máximo, peso máximo de despegue igual o inferior a 780 Kg (1716 lb) y velocidad de pérdida sin motor, igual o inferior a 85 km./h (45 kt), de acuerdo a las siguientes características:

() Peso vacío máximo igual o inferior a 300 Kg; y

() Carga alar con peso máximo igual o inferior a 38 Kg /m².

(0) **Ala rotativa.-** Es un autogiro/girocóptero o helicóptero, con capacidad para 2 (dos) ocupantes como máximo, de acuerdo a las siguientes características:

- (i) Peso vacío máximo igual o inferior a 300 Kg; y
- (5) Para mejor entendimiento de este reglamento será adoptado el denominativo de "Ala Rotativa" para girocóptero/autogiro y helicóptero.
- (6) **Peso vacío.-** Significa el peso del vehículo o aeronave, incluyendo lastre fijo, equipamiento mínimo exigido, combustible no utilizable, carga total de aceite en el motor, fluido hidráulico y líquido refrigerante del motor, si es aplicable, excluyendo el peso de los ocupantes, del combustible utilizable y de lastres removibles.
- (7) **Peso máximo de despegue.-** Es el peso máximo de la aeronave cuando esta lista para el despegue. No puede ser menor que el peso vacío más el peso de 1 (un), (2) dos o 4 (cuatro) ocupantes, según aplique la categoría, de los equipos requeridos para la operación y del combustible suficiente para una(1) hora de operación en régimen de potencia máxima continua, o el peso vacío más el peso de un (1) ocupante, de los equipos requeridos para la operación y del total de combustible utilizable, o lo que fuera mayor. Para cálculo del peso máximo de despegue, debe considerarse que cada ocupante pesa 86 Kg.
- (8) **Avión de Radio Control.-** El avión de radio control es un aeromodelo mas pesado que el aire, propulsado por uno o varios motores y en el cual la sustentación es generada mediante fuerzas aerodinámicas que actúan sobre las superficies sustentadoras.
- (b) Para los fines de este reglamento, los acrónimos que figuran a continuación tienen el significado que se indica:
- (1) **AAC.-** Autoridad de Aeronáutica Civil.
- (2) **AD.-** Avión / aeronave Deportiva
- (3) **CPD.-** Certificado de Piloto Deportivo.
- (4) **IIAM.-** Informe de Inspección Anual de Mantenimiento.
- (5) **RFS.-** Reglamento de Faltas y Sanciones.
- (6) **RAB.-** Reglamentación Aeronáutica Boliviana.
- 103.5 Clasificación de un avión deportivo primario, básico, avanzado y ala rotativa**
- (a) Considerando las peculiaridades de su proyección y/o sus características de vuelo, la AAC podrá determinar que un vehículo aéreo determinado, de acuerdo a la definición contenida en el párrafo 103.3(a), (b), (c) y (d) de esta sección, sea clasificado como avión deportivo (AD).
- (b) Al operador de una aeronave deportiva en general podrá requerírsele, que su vehículo sea clasificado como avión deportivo básico, primario o avanzado.
- (c) En los casos citados, en los párrafos (a), (b), (c) y (d) de esta sección la aeronave deberá ser operada por un piloto habilitado según la subparte B de este reglamento.
- (d) Dentro de las características establecidas por el párrafo 103.3(a) de este reglamento, se incluyen las Alas Delta, Paramotores, Parapentes, Paragliders, Trikes, aeróstatos, etc.
- (e) Están contempladas en esta reglamentación las aeronaves producidas en Kit o fabricadas a partir de planos ofrecidos por empresas.
- (f) Toda otra aeronave no certificada que no este enmarcada en esta reglamentación, se sujetará a los requerimientos del RAB en su totalidad.
- (g) Aeronaves con Certificado Tipo, se registrarán bajo la RAB en su totalidad.
- (h) Aviones en configuración superior a 4 (cuatro) asientos no certificados serán

tratados como aeronave experimental de acuerdo a la RAB21.

103.7 Procedimientos relacionados con la seguridad de vuelo

- (a) La investigación de un accidente / incidente con aeronaves deportivas proporciona conocimientos, para evitar que los mismos hechos vuelvan a ocurrir; de tal modo, es necesario que todos los accidentes e incidentes sean informados a la autoridad aeronáutica, y con todos los datos reunidos en un sólo informe, se podrán establecer estadísticas, verificar tendencias, y analizar los hechos, de forma que muchos aprendan con los errores de pocos.
- (b) El Apéndice A de este reglamento establece un modelo de formulario para la comunicación de un accidente /

incidente, pudiendo ser recabado por cualquier persona en la entidad aerodeportiva, debiendo el original ser enviado a la AAC.

- (c) La comunicación del accidente / incidente deberá ser entregada a la AAC, en un lapso de setenta y dos (72) horas como máximo, ocurrido el accidente / accidente.

Intencionalmente en blanco

Subparte B Reglas para operaciones de aviones deportivos primarios, básicos, avanzados, alas rotativas y avión de radio control.

103.21 Aplicabilidad

- () Esta subparte establece reglas y procedimientos para la operación de aviones deportivos

103.23 Autoridad de inspección

- (b) Cualquier persona operando un avión deportivo debe permitir, que la AAC inspeccione su aeronave para verificar que cumple con los requisitos de este reglamento.

- (b) El propietario u operador de un avión deportivo debe demostrar cuando la AAC lo solicite, evidencias satisfactorias que su vehículo cumple con las características citadas en los párrafos 103.3 (a), (b), (c) y (d) de este reglamento.

103.25 Procedimientos relacionados a la otorgación de exenciones a este reglamento

- () La AAC podrá otorgar exenciones a este reglamento de acuerdo a lo establecido por el RAB 11, sección 11.41.

103.27 Registros, marcas y certificados de aviones deportivos

- () No obstante cualquier otra reglamentación concerniente a homologación, certificación de aeronaves, sus partes o sus equipos, los aviones deportivos, no certificados en general, sus partes y sus componentes no precisan cumplir con los requisitos de aeronavegabilidad establecidos para aeronaves certificadas, no requiriendo ningún tipo de certificado de aeronavegabilidad.

- () Ninguna persona puede operar un avión deportivo, sin que esté debidamente instruido y habilitado por la entidad aerodeportiva, de acuerdo a la subparte C de este reglamento.

- () Todo avión deportivo primario motorizado debe tener marcas de identificación (matrícula), otorgada y designada por la AAC.

- () Las designaciones de marcas de identificación para todo avión deportivo primario motorizado, básico y avanzado serán de la siguiente manera:

- (0) CP seguido de un guión, AD y dos identificadores numéricos (Ej. CP-AD01).

- () Los autogiros adoptaran el mejor método para identificar su aeronave (Ej. Timón de dirección), de acuerdo a los párrafos 103.17 (c), (d) y (e) de este reglamento.

- () Ningún avión deportivo puede ser operado en Bolivia sin ostentar las marcas de registro establecidas por la AAC. tales marcas deben tener las siguientes dimensiones:

- (0) Altura mínima de las letras: 250 mm;

- (0) Ancho de la letra, igual a 175 mm.

- (0) Grosor de la letra igual a 40 mm

- (0) La separación entre las letras deben ser iguales a 45mm.

- () Las marcas de registro deben ser pintadas o colocadas en la superficie por cualquier medio que asegure una adherencia óptima en la aeronave.

- () El color de las letras de las marcas de identificación, guardará proporción con el color de la aeronave (Ej.: avión color amarillo o blanco, letras azules o negras).

- () Ninguna persona puede operar un avión deportivo, a menos que los seguros de aeronave y/o seguros colectivos de la entidad aerodeportiva estén vigentes. El vencimiento del seguro colectivo de aeronaves implica la inhabilitación inmediata del certificado de operación de vuelo a la entidad aerodeportiva, otorgada por la AAC.

- (i) La ACC aceptará el seguro colectivo para los aviones deportivos de la entidad aerodeportiva.
- (j) Ninguna persona puede operar un avión deportivo, a menos que sea poseedor de un certificado de piloto deportivo (CPD), conforme a las disposiciones de la subparte B de este reglamento.
- (k) Ninguna persona puede operar un avión deportivo, a menos que la aeronave tenga las marcas de identificación respectivas de acuerdo a este reglamento.
- (l) Los aviones primarios motorizados hasta 40 hp, tipo ala delta, trikes, glider, parapentes, aeroestatos, parapentes, paramotores no ostentarán marcas de identificación y se sujetarán a seguros especiales para su actividad.

103.29 Procedimientos relacionados con entidades aerodeportivas

- () Todo operador de aviones deportivos deberá estar asociado en una entidad aerodeportiva.
- (a) Los interesados en iniciar actividades de una entidad aerodeportiva, como entidades, presentarán a la AAC la siguiente documentación:
 - (0) Acta de fundación de la entidad, mecanografiada y firmada por todos los socios fundadores;
 - (0) Relación nominal de los socios fundadores, conteniendo direcciones completas y el número del documento de identidad de cada socio;
 - (0) Estatuto y reglamento interno de la entidad en 4 (cuatro) copias;
 - (0) Documentación comprobatoria de propiedad o de autorización para la utilización del área para las instalaciones de la entidad, si aplica.
 - (0) Requerimiento a la AAC, solicitando autorización de funcionamiento,

conteniendo dirección completa de la entidad y teléfonos de contacto.

- (b) Toda entidad que opera con aviones deportivos debe tener un departamento o sección de seguridad de vuelo.
- (c) Toda persona que desee operar aviones deportivos, que no este afiliada o no desee afiliarse a una institución aerodeportiva, deberá certificar su aeronave bajo la RAB en su totalidad.

103.31 Operaciones de un avión deportivo

- () Ninguna persona puede conducir operaciones en un avión deportivo, a menos que tales operaciones sean conducidas de acorde con lo establecido por las secciones 103.23 al 103.49 de este reglamento y no constituyan trasgresión a los reglamentos aeronáuticos vigentes.

103.33 Espacios aéreos designados

- () A menos que específicamente sea autorizado, ninguna persona puede operar un avión deportivo y/o avión de radio control fuera de los espacios aéreos designados por los servicios de tránsito aéreo y aprobados por la autoridad aeronáutica para dichas operaciones.
- (a) Las entidades aerodeportivas interesadas en obtener la designación de un determinado espacio aéreo para operar aviones deportivos, deberán solicitar a la AAC un permiso de operación.
- (b) Los espacios aéreos que ya estén siendo utilizados para prácticas aerodeportivas consideradas como operación de aviación deportiva, deberán ser regularizados, en los términos de este reglamento, hasta 90 días transcurridos, iniciadas las actividades.

103.35 Operaciones peligrosas

- () Ninguna persona puede operar cualquier avión deportivo y/o avión de radio control

de modo que pueda crear riesgo para otras personas y/o propiedades.

- (a) Salvo bajo condiciones de operación de emergencia, ningún ocupante puede lanzar objetos o cosas de un avión deportivo, sin previa autorización de la AAC.

103.37 Operación diurna

- () Ninguna persona puede operar un avión deportivo y/o avión de radio control, excepto en el período comprendido entre las horas oficiales del amanecer y de la puesta del sol.

- (a) No obstante el inciso (a) de este párrafo, los aviones deportivos en general, pueden ser operados durante periodos del crepúsculo 30 minutos antes de la salida oficial del sol y 30 minutos después de la puesta oficial del sol, sí:

(0) La aeronave está equipada con luz de operación anticolidión visible por lo menos a tres (3) millas estatutas de distancia.

(0) Están exceptuados los parapentes, alas delta y aerostatos.

103.39 Procedimientos relacionados a operaciones próximas a aeronaves y derecho de vía

- () Cada persona operando un avión deportivo debe mantener constante vigilancia del espacio aéreo de modo que permita el derecho de vía seguro de las aeronaves.

- (a) Ninguna persona puede operar un avión deportivo de una manera que pueda crear riesgos de colisión con cualquier aeronave.

- (b) Los aviones deportivos motorizados deben ceder el derecho de vía a los aviones deportivos primarios no motorizados (alas delta, parapentes, gliders, etc.).

103.41 Procedimientos relacionados con operaciones sobre áreas pobladas

- () Ninguna persona puede operar un avión deportivo y/o avión de radio control en despegue o aterrizaje, sobre áreas densamente pobladas o sobre grandes conjuntos de personas reunidas al aire libre, excepto previa autorización por la AAC, autorizando a la entidad aerodeportiva, las operaciones en dichas áreas. Se exceptúan los parapentes, paramotores, alas deltas con y sin motor, aerostatos.

103.43 Procedimientos relacionados con operaciones en espacios aéreos controlados

- () Ninguna persona puede operar un avión deportivo y/o avión de radio control dentro de áreas de tráfico de aeródromos, zonas de control, áreas de servicio con radar de aeropuertos, áreas terminales o áreas de control aéreo positivo, a menos que esa persona tenga autorización previa de los organismos de control de tráfico aéreo (ATS) con jurisdicción sobre el espacio aéreo a ser utilizado, aprobado por la AAC.

- (a) Ninguna persona puede operar un avión deportivo y/o avión de radio control dentro del área de tráfico de aeródromos controlados, excepto en aquellos aeródromos donde exista una autorización con el organismo responsable para tales operaciones.

- (b) Los operadores de aviones deportivos, interesados en operar en aeródromos controlados deberán cumplir con un plan de vuelo, verbal o escrito.

- (c) Deberán, como mínimo, contar con un equipo de comunicación portátil, de frecuencia VHF de dos vías.

- (d) Tener conocimiento de la fraseología aeronáutica necesaria para ingresar en áreas controladas.

- (e) Las aeronaves básicas y avanzadas contarán con un equipo de radio VHF de dos vías, instalado permanentemente en el panel de instrumentos, además de

contar con un sistema de Intercomunicación (interphone) de los tripulantes.

- (f) Los aviones primarios sin motorización deberán emplear un enlace para contacto con los servicios ATS antes de iniciar sus actividades.

103.45 Procedimientos relacionados con la operación en aeródromos no controlados

- () La operación de un avión deportivo y/o avión de radio control en aeródromos no controlados, debe realizarse de acuerdo con los procedimientos establecidos en el RAB 91.
- (a) La entidad aerodeportiva coordinará con el organismo correspondiente, para establecer un criterio de tráfico especial para estas aeronaves, evitando riesgos al tránsito aéreo normal.
- (b) Los procedimientos especiales de operación para estos vehículos, serán divulgados a través de NOTAM.

103.47 Procedimientos relacionados a la operación en áreas restringidas o prohibidas

- () Ninguna persona puede operar un avión deportivo y/o avión de radio control dentro de áreas restringidas o prohibidas, a menos que esa persona esté debidamente autorizada por el organismo que utiliza y/o controla dicha área, solicitada a través de la entidad aerodeportiva responsable.

103.49 Procedimientos relacionados con restricciones de vuelo en las proximidades de áreas prohibidas por NOTAM

- () Ninguna persona puede operar un avión deportivo y/o avión de radio control, cerca o dentro de áreas prohibidas por NOTAM, según las provisiones del RAB 91, a menos que esté debidamente autorizada por el control de tráfico aéreo con jurisdicción sobre dicha área.

103.51 Procedimientos relacionados con referencias visuales con la superficie

- () Ninguna persona puede operar una aeronave deportiva primaria, excepto si mantiene, permanentemente referencias visuales con la superficie.
- (a) En casos de nubes o formaciones meteorológicas existentes bajo el nivel de vuelo, no deberán obstruir más de la mitad del campo visual del piloto.

103.53 Procedimientos relacionados con la visibilidad en vuelo y distancia de las nubes

- (a) Ninguna persona puede operar un avión deportivo cuando la visibilidad en vuelo o la distancia de nubes fuera menor que los valores de la siguiente tabla, como corresponda:

Altitud de vuelo (en relación al nivel medio del mar)	Visibilidad mínima en vuelo	Distancia mínima de nubes
Menor a 3000 m	1500 m	300 m Vertical 1500 m Horizontal
Mayor / igual a 3000 m	1800 m	300 m Vertical 1500 m Horizontal

103.55 Alturas máximas y mínimas

- () La operación de aviones deportivos debe ser realizada en una altura que permita, en caso de emergencia, efectuar aterrizaje con seguridad y sin riesgos para las personas o bienes de terceros.
- (a) Los vuelos en aviones deportivos, fuera de los espacios aéreos establecidos para su operación, deben ser conducidos a una altura máxima de:
- (0) 1000 pies bajo del nivel mínimo de la aerovía, cuando se vuela a lo largo o cruza el eje de una aerovía;

(0) 500 pies bajo del límite vertical inferior de las áreas de control terminal.

103.57 Procedimientos relacionados con competiciones y demostraciones

() La realización de competiciones, demostraciones y eventos similares por parte de los operadores de aviones deportivos y/o aviones de radio control depende de una autorización previa de la AAC, en coordinación con la institución competente, los eventos solo serán autorizados cuando sean promovidos por una entidad aerodeportiva organizada según la sección 103.29 de este reglamento.

(a) Es responsabilidad de la entidad que estuviere organizando un evento referido en el párrafo (a) de esta sección, solicitar una autorización a la AAC.

(0) El requerimiento debe ser acompañado de una descripción de las actividades que serán conducidas durante el evento, un mapa o croquis con la demarcación del área de operaciones, incluyendo área(s) de despegue, aterrizaje, de información sobre altitudes máximas a ser utilizadas, identificación de los pilotos y aeronaves participantes, fecha horas de inicio y término del evento.

(0) La solicitud debe ser presentada a la AAC con un mínimo de quince (15) días de anticipación.

(b) No podrán realizarse competiciones, demostraciones o eventos similares incluyendo operación de aeronaves deportivas y/o aviones de radio control, en áreas que exijan alteración del tránsito aéreo regular. La coordinación con los organismos de tránsito aéreo, necesariamente debe ser hecha con conocimiento de la AAC.

103.59 Otras restricciones

() Ningún avión deportivo será utilizado para prestar servicios aéreos públicos remunerados.

(a) Ningún operador de aeronaves deportivas puede programar aterrizajes o aterrizar en lugares:

(0) No autorizados para tal efecto, en los cuales haya tránsito normal de personas y/o vehículos de superficie, tales como plazas, avenidas, calles, y áreas acuáticas con navegación regular, o:

(0) Prohibidos por sus propietarios o responsables.

(0) Que ponga en riesgo a las personas o bienes de terceros.

(b) Ninguna persona puede operar un avión deportivo, a menos que el piloto y su acompañante, bajo cualquier denominación, estén conscientes de que esa aeronave no fue sometida a pruebas y/o ensayos técnicos necesarios para demostrar el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad internos del aeroclub o club de aviación.

(c) Ninguna persona puede operar un avión deportivo, a menos que el piloto y/o la aeronave tenga una póliza de seguro de responsabilidad civil y/o daños a terceros vigente, o el seguro colectivo de la entidad aerodeportiva vigente.

103.61 Atenuación de ruido

() Las operaciones de aviones deportivos motorizados deben cumplir, independientemente de las restricciones previstas por las secciones 103.23 al 103.49 de este reglamento, las siguientes normas:

(0) Cuando requiera volar sobre áreas pobladas, deberá evitarse el uso de potencias elevadas;

(0) Siempre que sea practicable, las operaciones de aterrizaje y despegue deben ser conducidas siguiendo trayectorias variadas para evitar el sobrevuelo repetido de una misma área; y

- (0) Es prohibido el sobrevuelo intencional de áreas e instalaciones sensibles al ruido tales como hospitales, templos religiosos, escuelas, asilos, jardines zoológicos, hipódromos, criaderos de animales, reservas biológicas, etc.
- () El no cumplimiento de las normas establecidas por el párrafo(a) de esta sección podrán ser base para la suspensión del certificado de piloto deportivo de la persona en si, o en su caso dependiendo de la gravedad de la falta, suspensión de la autorización de operación de la entidad aerodeportiva, sin perjuicio de otras sanciones que podrán ser aplicadas por la AAC.

103.63 Equipos de seguridad

- () Ninguna persona puede operar un avión deportivo primario motorizado básico y ala rotativa del tipo autogiro, a menos que el piloto y su acompañante, usen cascos rígidos y cinturones de seguridad. Aviones deportivos avanzados solo requerirán de cinturones de seguridad en configuración de uso aeronáutico.
- () Cuando se sobrevuele extensiones acuáticas, además de lo previsto en el párrafo (a) de esta sección, los ocupantes de aeronaves deportivas tipo básico y primario, alas rotativas en general, deberán usar chalecos salvavidas.
- () Un avión deportivo primario no motorizado tipo ala delta debe estar equipado con sistemas arnés de doble enganche.
- () Ninguna persona puede operar un Avión deportivo / ala rotativa sin que el piloto, previamente realice la verificación e inspección del estado operativo de la aeronave a volar.
- () Las operaciones en altura de aviones deportivos en general / Ala Rotativa que no cuenten con carenado completo o cabina cerrada deberán portar ropa térmica adecuada, para dicha operación.

103.65 procedimientos relacionados con el Mantenimiento de aviones aerodeportivos

- () Ningún avión deportivo puede ser operado sin que su mantenimiento sea efectuado de acuerdo con las instrucciones elaboradas por el fabricante o por el fabricante del conjunto que dio origen a él.
- () El operador de un avión deportivo que observara cualquier anomalía o constatare fallas repetitivas en su aeronave deberá comunicar inmediatamente a su responsable de mantenimiento o técnico, para una inmediata corrección de los problemas.
- () Ningún avión deportivo primario, básico, avanzado o ala rotativa puede ser operado sin que este haya completado el Informe de Inspección Anual de Mantenimiento (IIAM).
- () El vencimiento del IIAM implica la invalidación inmediata de operación de la aeronave / ala rotativa deportiva.
- () Los Informes de Inspección Anual de Mantenimiento (IIAM) para avión deportivo, conforme al modelo del Apéndice F y para ala rotativa de acuerdo al Apéndice G, serán recabados en las oficinas de la entidad aerodeportiva responsable para la ejecución de servicios de mantenimiento, debiendo ser firmada por personal poseedor de una licencia de técnico en mantenimiento.
- () Los Aeroclubes presentarán a la AAC, el registro de su personal aeronáutico poseedor de una licencia de técnico en mantenimiento, además de demostrar que poseen capacidad técnica para desempeñar actividad en los tipos de aeronaves de la entidad.
- () La AAC podrá realizar inspecciones de verificación, con el objeto de mantener la supervisión técnica del mantenimiento y la actividad aerodeportiva.

103.67 Con que se deberá cumplir para ofrecer e impartir instrucción

- () Toda entidad aerodeportiva que intente o pretenda realizar cursos de instrucción para pilotos privados y técnicos en mantenimiento, deberán cumplir con el RAB 141.
- (a) En el caso que un Aeroclub efectuar, solamente cursos de pilotaje de avión deportivo y alas rotativas deportiva, los interesados deberán presentar a la ACC:
 - (0) Nombre del responsable para la coordinación de instrucción en la entidad aerodeportiva, el cual deberá obligatoriamente ser poseedor del CPD con habilitación de instructor;
 - (0) Programa de instrucción teórica y/o práctica, conforme corresponda. El contenido del programa de instrucción deberá ser aceptado por la AAC.
- (b) Toda entidad que realice instrucción en aviones deportivos o alas rotativas debe tener un departamento o sector de seguridad de vuelo.

103.69 Sanciones

- (a) El incumplimiento de las reglas de este reglamento, inclusive en cuanto a las características de la aeronave establecidas en la sección 103.3 de este reglamento, puede ser base para la aplicación de revocaciones, suspensiones, multas y otras sanciones conforme a lo dispuesto en el reglamento de faltas y sanciones de la AAC.

Intencionalmente en blanco

Subparte C Habilitación de piloto**103.101 Aplicabilidad**

- () Esta subparte establece normas y procedimientos para el otorgamiento y revalidación del certificado de piloto deportivo (CPD).

103.103 Generalidades

- (a) Ninguna persona puede actuar como piloto al mando o como instructor de vuelo de avión deportivo a menos que sea poseedor de un certificado de piloto deportivo (CPD), otorgado por la entidad aerodeportiva y registrado en la AAC.

103.105 Obtención de un certificado de piloto deportivo

- () Edad

- (0) El solicitante debe tener, como mínimo, 16 años.

- (a) Aptitud Psicofísica

- (0) En el caso de avión deportivo primario, el solicitante debe presentar certificado médico, que indique que el solicitante física o psíquicamente, no adolece de enfermedad alguna que le impida practicar vuelos en avión deportivo, de acuerdo al RAB 67.

- (0) En el caso de avión deportivo básico, avanzado o ala rotativa, el solicitante debe ser poseedor de certificado médico Clase III

- (b) Conocimientos:

- (0) Avión deportivo no motorizado:

- () Si no es poseedor de ninguna licencia de pilotaje emitida o reconocida por alguna entidad aerodeportiva, el solicitante debe efectuar una prueba de conocimientos de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, aplicada por la entidad aerodeportiva y mantener los

resultados en un registro individual de cada socio.

- () Si fuese poseedor de alguna licencia de pilotaje emitida o reconocida por alguna entidad aerodeportiva, el solicitante deberá presentar una declaración escrita a su entidad aerodeportiva, informando que está en conocimiento de los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos.

- (0) Avión deportivo motorizado o ala rotativa:

- () Si no es poseedor de ninguna licencia de pilotaje emitida o reconocida por la institución aerodeportiva, el solicitante debe tener concluido un curso teórico / práctico de pilotaje de avión deportivo, autogiro / girocóptero o helicóptero en una entidad aerodeportiva, autorizada por la AAC, o con un instructor debidamente habilitado para ese fin;

- () También deberá demostrar un nivel de conocimiento apropiado al desempeño de la función de piloto al mando de avión deportivo, autogiro / girocóptero o helicóptero, en las materias de Reglamentación Aeronáutica Boliviana, conocimientos técnicos, teoría de vuelo, meteorología y navegación.

- () Si fuese poseedor de alguna licencia de pilotaje emitida o reconocida por alguna entidad aerodeportiva, el solicitante deberá presentar una declaración escrita a la entidad aerodeportiva, informando que está en conocimiento de los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos.

- (c) Habilitaciones:

- (0) Avión Deportivo:

- () Si no fuese poseedor de alguna licencia de pilotaje emitida o

reconocida por alguna entidad aerodeportiva, el solicitante deberá tener completadas, como mínimo veinte (20) horas de vuelo, siendo dieciséis (16) horas en doble comando y cuatro (4) en vuelo solo.

- () Si fuese poseedor de alguna licencia de pilotaje emitida o reconocida por alguna entidad aerodeportiva, el solicitante deberá habilitarse como mínimo cinco (5) horas de vuelo, en vuelo de doble comando, con instructor habilitado en la aeronave de su categoría.
- () Los aviones primarios sin motorización efectuarán tres (3) despegues y aterrizajes, con diez (10) horas de vuelo como mínimo para su habilitación.
- () Homologaciones:
 - (0) Todo operador de avión deportivo que posea, mínimamente, licencia de piloto privado en ala fija, rotativa o planeador, califica para su homologación.
 - (0) Todo piloto homologado de acuerdo al RAB 103, deberá habilitarse en el tipo de avión deportivo a operar, por un mínimo de cinco (5) horas, siendo cuatro (4) en doble comando, una (1) en vuelo solo.
 - () Todas las licencias emitidas por la AAC, serán reconocidas por las instituciones aerodeportivas, de acuerdo a la sección 103.105(e)(1) de este reglamento.
 - () Para homologaciones de aviones deportivos primarios sin motorización, serán reconocidas licencias otorgadas por la AAC, de otras entidades aerodeportivas reconocidas o certificaciones extranjeras debidamente validadas, con un mínimo de veinte (20) horas de vuelo.

103.107 Privilegios de un poseedor de un CPD con habilitación en avión deportivo terrestre o acuático

- (a) Todo poseedor del CPD con habilitación en Avión Deportivo, está habilitado para operar cualquier tipo de Avión Deportivo de esta categoría, pudiendo ser este primario, básico o avanzado, dependiendo de su categorización de acuerdo a la sección 103.5 de este reglamento.
- (a) No obstante lo establecido por el párrafo (a) de esta sección, el poseedor del CPD, no podrá conducir a bordo de su aeronave ninguna persona, a menos que haya completado diez (10) horas de vuelo en la categoría de avión deportivo que opera.
- (a) La restricción del párrafo (b) de esta sección, no se aplica si es personal técnico en mantenimiento del Avión Deportivo y/o el piloto es poseedor de una licencia emitida por la AAC.

103.109 Privilegios de un poseedor de un CPD con habilitación en ala rotativa

- () Todo poseedor de un certificado de piloto deportivo (CPD) con habilitación en ala rotativa, está habilitado para operar cualquier tipo de aeronave de esta categoría, pudiendo ser esta primaria, básica o avanzada, dependiendo de su categorización de acuerdo a la sección 103.5 de este reglamento.
- () No obstante lo establecido por el párrafo (a) de esta sección, el poseedor del CPD, no podrá conducir a bordo de su aeronave ninguna persona, a menos que haya completado diez (10) horas de vuelo en la categoría de aeronave que opera.
- () La restricción del párrafo 103.109 (b) de esta sección, no se aplica si es personal técnico en mantenimiento de la aeronave y/o el piloto es poseedor de una licencia emitida por la AAC.

103.111 Habilitación como piloto instructor en avión deportivo

() Para obtener la calificación de instructor en avión deportivo, dependiendo de su categorización de acuerdo a la sección 103.5 de éste reglamento, el candidato debe:

- (0) Ser poseedor del CPD.
- (0) Ser poseedor de un examen medico Clase II o de capacidad física válida.
- (0) Poseer como mínimo, setenta y cinco (75) horas de vuelo, después de haber obtenido el CPD.

(a) Si el candidato posee una licencia emitida por la AAC, con más de cien (100) horas en cualquier tipo de aeronave certificada, este solo requerirá de veinte (20) horas de vuelo en el tipo de habilitación a instruir.

103.113 Habilitación como piloto instructor en ala rotativa

() Para obtener la calificación de instructor en ala rotativa, dependiendo de su categorización de acuerdo a la sección 103.5 de este reglamento, el candidato debe:

- (0) Ser poseedor del CPD
- (0) Ser poseedor de un examen medico Clase II o de capacidad Psicofísica válida.
- (0) Poseer, como mínimo, cien (100) horas de vuelo, después de haber obtenido el CPD.
- (0) Si el candidato posee una licencia emitida por la AAC, cuenta con más de cien (100) horas en helicóptero certificado, este solo requerirá de veinticinco (25) horas de vuelo en el tipo de habilitación a instruir.

103.115 Habilitación como piloto de acrobacia aérea

() Para obtener la calificación de piloto de acrobacia aérea en su CPD, el solicitante deberá haber completado un curso de acrobacia aérea, con licencia emitida u homologada por la ACC, de acuerdo al apéndice E de éste reglamento.

103.117 Cuales son los designativos de habilitación en un CPD

() Los designativos de habilitación en el CPD, emitidas por el Aeroclub o Club de Aviación, deberán consignarse de la siguiente manera:

- (0) Habilitación Avión Deportivo Básico AD BAS
- (0) Habilitación Avión Deportivo primario
- (0) Habilitación Avión Deportivo avanzado ADAVZ
- (0) Habilitación Avión Deportivo Piloto Instructor Básico: INST BAS
- (0) Habilitación Avión Deportivo Piloto Instructor Primario: INST PRM
- (0) Habilitación Avión Deportivo Piloto Instructor Avanzado: INST AVZ
- (0) Habilitación Avión Deportivo Piloto Examinador Básico: EXAM BAS
- (0) Habilitación Avión Deportivo Piloto Examinador Primario: EXAM PRM
- (0) Habilitación Avión Deportivo Piloto Examinador Avanzado: EXAM AVZ
- (0) Habilitación Avión Deportivo Piloto Instructor Ala Rotativa:
 - () Autogiro/ girocóptero: INST GIRO
 - () Helicóptero: INST HELI
- (0) Habilitación Avión deportivo Piloto Examinador Ala Rotativa :

() Autogiro/ girocóptero : EXAM GIRO

procedimientos contenidos en este reglamento.

() Helicóptero: EXAM HELI

(c) La infracción a las reglas y procedimientos de este reglamento, serán base de suspensión inmediata del CPD y la entidad aerodeportiva, si corresponde, será sancionada.

103.119 Restricciones a los privilegios para el poseedor de un CPD

() El certificado de piloto deportivo (CPD), no autoriza a su poseedor, a la operación de aeronaves experimentales o de construcción casera individual (fabricadas bajo criterio personal). El poseedor del CPD solo puede operar las aeronaves definidas en la sección 103.3 (a),(b), (c) y (d) de este reglamento.

(d) La caducidad del certificado médico, automáticamente, suspende los privilegios del CPD.

(a) El poseedor del CPD no podrá operar ninguna aeronave certificada u homologada, a menos que posea como mínimo la licencia de piloto privado, emitida por la ACC.

103.123 Requisitos para ser un alumno piloto de avión deportivo

() Es considerado alumno piloto de avión deportivo aquella persona que no posea ningún tipo de habilitación de piloto de aeronave,

103.121 Validez, revalidación del CPD

() Los certificados de piloto deportivo (CPD), serán revalidados anualmente por la entidad aerodeportiva, teniendo en cuenta que:

(a) El solicitante posea un certificado médico III que confirme su integridad psicofísica,

(0) El poseedor del CPD ha efectuado por lo menos cinco (5) horas de vuelo antes de concluir el último trimestre de su habilitación.

(b) Recibir instrucción teórico / práctica de vuelo con un instructor habilitado de la entidad aerodeportiva.

(0) Su condición física esté integra, demostrable con un certificado médico clase III.

103.125 Procedimientos relacionados con cursos teórico / prácticos en avión deportivo

() Los cursos teórico / prácticos de avión deportivo en general y alas rotativas, deberán contar con un programa de instrucción específico para cada tipo de categoría y habilitación.

(a) Las habilitaciones de un CPD, tendrán una duración de:

103.127Solicitud de un certificado de piloto deportivo (CPD)

(0) Avión deportivo: 1 año.

() Una solicitud para obtener el CPD, de acuerdo a este reglamento, deberá efectuarla de manera escrita a la entidad aerodeportiva, luego de cumplir con los requisitos de edad, aptitud psicofísica, conocimiento de la reglamentación pertinente, de acuerdo a la sección 103.105 de este reglamento; curso de vuelo realizado o en realización, y aceptación de la entidad aerodeportiva como socio del mismo.

(0) Ala rotativa: 1 año.

(0) Piloto instructor avión deportivo: 2 años

(0) Piloto examinador avión deportivo en general: 2 años

(b) La AAC podrá realizar auditorias a la entidad aerodeportiva con el fin de evaluar el cumplimiento de las reglas y

(a) Todo alumno piloto no aceptado por pericia de vuelo, podrá solicitar una

nueva prueba de pericia en vuelo, luego de haber realizado entrenamiento correctivo, en un plazo no menor a treinta (30) días calendario.

- (b) En caso de no ser aceptado por segunda instancia, se procederá de manera similar al párrafo (b) de esta sección, pero con un lapso de cuarenta y cinco (45) días calendario, por un máximo de tres (3) veces.

103.129 Experiencia

- () Toda persona que solicite demostrar su experiencia como piloto al mando de un avión deportivo, deberá presentar:
- (0) Declaración de escuela o curso de pilotaje o instrucción privada con instructor autorizado por la entidad aerodeportiva, indicando horas de teoría y vuelo realizadas, tipo de aeronave, categoría y habilitación.
- (0) Solicitud escrita a la entidad aerodeportiva, solicitando un piloto examinador habilitado en categoría y habilitación de avión deportivo a volar.

103.131 Concesión de un CPD a extranjeros

- () Todo súbdito extranjero regularizado en el país, podrá optar al CPD, de acuerdo a los preceptos de este reglamento.
- (a) Si el súbdito extranjero posee licencia emitida por alguna entidad aerodeportiva extranjera, este deberá realizar un examen general escrito de conocimiento de las Regulaciones Aeronáuticas Bolivianas.
- (b) Deberá realizar, a criterio de la entidad, una demostración de pericia operativa de la aeronave especificada en su certificado de piloto deportivo o equivalente, otorgado en el extranjero.
- (c) Todo súbdito extranjero, con licencia homologada por la ACC, será regido bajo el párrafo 103.105 (e) de este reglamento.

103.133 Reconocimiento de horas de vuelo bajo un CPD en favor de una licencia de piloto privado

- () Todo piloto poseedor del CPD, podrá convalidar créditos por hora volada en aviones deportivos, solamente para piloto privado, de acuerdo a lo siguiente:
- (0) Por cada 0,30 de hora de vuelo acumulada en avión deportivo primario motorizado o ala rotativa categoría autogiro monoplaza y/o helicóptero monoplaza, para optar a una convalidación como Piloto Privado, en un máximo de 20 horas.
- (0) Por cada 0,40 de hora de vuelo acumulada en avión deportivo básico o ala rotativa categoría autogiro biplaza y/o helicóptero biplaza, para optar a una convalidación como piloto privado, en un máximo de 25 horas.
- (0) Por cada 0,50 de hora de vuelo acumulada en avión deportivo avanzado o ala rotativa categoría autogiro y/o Helicóptero triplaza en adelante, para optar a una convalidación como piloto privado, en un máximo de 30 horas.

103.135 Excepciones transitorias

- () Transitoriamente, hasta que se regularice la implantación de éste reglamento y la aviación deportiva cuente con entidades aerodeportivas operando de acuerdo al RAB 100 y existan pilotos deportivos habilitados de acuerdo a este reglamento, para la obtención del CPD, se reglamentan las siguientes excepciones:
- (0) Todo operador de avión deportivo y ala rotativa, solicitará:
- () Prueba escrita de conocimientos de las Regulaciones Aeronáuticas Bolivianas,
- () Demostración de experiencia y pericia en vuelo,

- () Si correspondiere, demostrar la instrucción y horas de vuelo realizadas en el exterior. aeronáuticos y demostración de experiencia.
- () Todo instructor o examinador, bajo esta excepción, será nominado por la AAC, basándose en licencias emitidas por esta autoridad u otras organizaciones reconocidas internacionalmente, conocimientos de los reglamentos Intencionalmente en blanco

Subparte D Control de las actividades**103.151 Aplicabilidad**

- () Toda entidad aerodeportiva dirigida a realizar operaciones en avión deportivo debe contar con un responsable denominado jefe o director de operaciones, de acuerdo al RAB 100.

103.153 Procedimientos relacionados con actividades en áreas controladas

- () Es responsabilidad del director / jefe de operaciones de la entidad aerodeportiva, cuando opera en aeródromos controlados, presentar a la AAC y organismo competente de Control Aéreo:
- (0) Plan de vuelo
 - (0) Suspensión de operación a pilotos,
 - (0) Prohibición de operación a pilotos.

103.155 Responsabilidades del director / jefe de operaciones en áreas controladas

- () Es responsabilidad del director / jefe de operaciones de una entidad aerodeportiva que opera en un aeródromo controlado:
- (0) Mantener el registro de todas las aeronaves de la entidad aerodeportiva,
 - (0) Mantener los registros al día de cada operador de avión deportivo,
 - (0) Registrar toda operación aérea efectuada por los socios,
 - (0) Verificar y sellar las bitácoras de vuelo, de cada socio,
 - (0) Permitir la consulta o inspección de la AAC de todo registro bajo su responsabilidad.
- (a) Toda infracción a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana(RAB), cometidos por los operadores de aviones deportivos motorizados o alas rotativas, serán

procesados por la comisión de faltas y sanciones de la de la AAC como también por la entidad aerodeportiva en conformidad a su reglamentación interna.

103.157 Procedimientos relacionados a actividades en áreas no controladas

- () Es responsabilidad de la entidad aerodeportiva, cuando opera en aeródromos no controlados, presentar a la AAC:
- (0) Circuitos de tráfico aéreo,
 - (0) Suspensión de operación a pilotos,
 - (0) Prohibición de operación a pilotos.

103.159 Procedimientos relacionados con actividades en áreas no controladas

- () Es responsabilidad del director / jefe de operaciones de una entidad aerodeportiva que opera en un aeródromo no controlado:
- (0) Mantener el tráfico aéreo, dentro de las aéreas designadas de operación .
 - (0) Mantener el registro de todas las aeronaves de la entidad aerodeportiva,
 - (0) Mantener los registros al día de cada operador de avión deportivo
 - (0) Registrar toda operación aérea efectuada por los socios,
 - (0) Verificar y sellar las bitácoras de vuelo, de cada socio,
 - (0) Permitir la consulta o inspección de la ACC de todo registro bajo su responsabilidad.

- (a) Toda infracción a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana(RAB), cometidos por los operadores de aviones deportivos motorizados o alas rotativas, serán procesados por la comisión de faltas y sanciones de la de la AAC como también por la entidad aerodeportiva en

conformidad a su reglamentación interna.

103.161 Documentación obligatoria que debe poseer una aeronave aerodeportiva

() Son documentos obligatorios, de las aeronaves deportivas y sus operadores:

(0) Declaración de responsabilidad civil o daños contra terceros (seguros), ó seguro colectivo vigente de la entidad aerodeportiva para sus aeronaves deportivas.

(0) Informe de inspección anual de mantenimiento de la aeronave (I.I.A.M.),

(0) Clasificación de la aeronave,

(0) Certificado de piloto deportivo(CPD) y habilitación del operador,

(0) Certificado médico de aptitud psicofísica,

(0) Bitácora de vuelo del poseedor del CPD

(0) Bitácora conjunta de mantenimiento que incluya la nave, motor y hélice.

(0) Los aviones deportivos primarios no motorizados, llevaran registro detallado de las horas de vida de la tela del AD. Esto rige a parapentes, paramotores, alas delta, aeróstatos y dirigibles.

Intencionalmente en blanco

Subparte E Acrobacia aérea

veinticinco (25) horas de vuelo en curso de acrobacia aérea, o

103.201 Aplicabilidad

() Esta subparte establece los procedimientos para la concesión y revalidación del certificado de piloto deportivo (CPD) de acrobacia aérea.

() Habilitación de acrobacia aérea en aeronave certificada, monomotor o multimotor. El solicitante debe haber completado, mínimo cien (100) horas de vuelo y quince (15) horas de vuelo en acrobacia aérea.

103.203 Obtención de un certificado de piloto deportivo de acrobacia aérea

() El solicitante debe ser poseedor de una licencia de pilotaje de aviación emitida o reconocida por la AAC, o poseer el CPD con la habilitación y categorización respectiva.

103.205 Obtención de un CPD con habilitación en demostración aérea

() El solicitante debe ser poseedor de una licencia de pilotaje emitida o reconocida por la AAC, o el CPD con habilitación en acrobacia aérea.

(a) El solicitante debe ser poseedor de un certificado de capacidad psicofísico válido o certificado médico Clase I.

() El solicitante debe ser poseedor del certificado médico Clase II.

(b) El solicitante debe haber completado un curso de acrobacia aérea autorizado por la AAC.

() El solicitante debe ser aprobado por la comisión técnica de evaluación de la entidad aerodeportiva, quién a su vez enviará un informe a la AAC

(c) Con carácter excepcional, la AAC podrá autorizar a un instructor habilitado ajeno a la entidad aerodeportiva autorizada para suministrar el curso de acrobacia aérea, debiendo el interesado presentar una solicitud a la AAC, informando:

() Experiencia:

(0) El solicitante debe haber completado, mínimo trescientas (300) horas de vuelo en aeronave monomotor o multimotor certificada, siendo ciento cincuenta (150) horas de acrobacia aérea, o

(0) Área en la cual pretende realizar la instrucción;

(0) El solicitante debe haber completado, mínimo quinientas (500) horas de vuelo en avión deportivo avanzado, siendo ciento cincuenta (150) horas de acrobacia aérea.

(0) Período previsto de duración del curso de instrucción;

(0) Nombre(s) de la(s) persona(s) a ser instruida(s); y

(0) Los motivos para dicha solicitud.

103.207 Privilegios del poseedor de un CPD con habilitación de acrobacia aérea en avión deportivo

(d) Experiencia:

() EL poseedor de un certificado de piloto deportivo con habilitación de acrobacia aérea en avión deportivo está autorizado a ejercer las funciones de piloto al mando en avión deportivo básico o avanzado, pudiendo, con equipos acrobáticos, realizar actividades de acrobacia aérea.

(0) Habilitación de acrobacia aérea en avión deportivo :

() El solicitante debe haber completado, mínimo doscientos cincuenta (250) horas de vuelo en Avión Deportivo avanzado y

103.209 Privilegios del poseedor de un CPD con habilitación de acrobacia aérea en aeronave certificada

() El poseedor de una licencia de piloto emitida u homologada por la AAC, con habilitación de acrobacia aérea en aeronave certificada, está autorizado a ejercer las funciones de piloto al mando en avión deportivo básico y avanzado, pudiendo con equipos acrobáticos realizar actividades de acrobacia aérea, de acuerdo al RAB 91.

103.211 Privilegios del poseedor de un CPD con habilitación en demostración aérea

() El poseedor de un certificado de piloto deportivo con habilitación en demostración aérea está autorizado a ejercer las funciones de piloto al mando en Avión Deportivo básico, avanzado, pudiendo realizar con equipos acrobáticos, en las áreas autorizadas por la AAC, actividades de demostración aérea.

103.213 Habilitación como instructor de acrobacia aérea en avión deportivo

() Para obtener la habilitación como instructor de acrobacia aérea en avión deportivo el candidato debe:

(0) Ser poseedor del CPD con a habilitación instructor de Avión Deportivo básico / avanzado vigente, o de un certificado de habilitación de instructor de aeronave certificada vigente;

(0) Ser poseedor del CPD con habilitación en acrobacia aérea para avión deportivo o acrobacia aérea de aeronave certificada;

(0) Ser poseedor del certificado Clase I Vigente;

(0) Poseer mínimo trescientas (300) horas de vuelo en avión deportivo básico, avanzado, o

(0) Poseer mínimo doscientas (200) horas de vuelo en aeronave certificada de acrobacia aérea autorizadas por la AAC.

(0) Ser aprobado en vuelo de verificación, debiendo demostrar su habilidad para ejecutar y enseñar a ejecutar maniobras acrobáticas.

103.215 Habilitación como examinador de acrobacia aérea

() Los examinadores serán acreditados por la entidad aerodeportiva, y registrados en la AAC.

(a) Para obtener habilitación como examinador, el piloto debe:

(0) Ser instructor de acrobacia aérea y / o demostración aérea;

(0) Poseer 500 horas como piloto deportivo en acrobacia aérea o piloto demostrador,

(0) Poseer el certificado médico vigente Clase I;

(0) Haber sido aprobado por una comisión técnica relacionada con acrobacia aérea de la institución aerodeportiva y la ACC.

103.217 Privilegios de un poseedor de un CPD con habilitación de instructor de acrobacia aérea en avión deportivo

() El poseedor de un certificado de piloto deportivo con habilitación de instructor de acrobacia aérea en avión deportivo está autorizado a ejercer las funciones de piloto al mando y/o instructor en avión deportivo básico o avanzado, pudiendo con equipos acrobáticos, realizar actividades inclusive la de instrucción de acrobacia aérea.

103.219 Privilegios de un poseedor de un CPD con habilitación de instructor de acrobacia aérea en avión deportivo

() El poseedor de un certificado de piloto deportivo con habilitación en acrobacia

aérea en aeronave certificada está autorizado a ejercer las funciones de piloto al mando y/o instructor en avión deportivo básico o avanzado pudiendo con equipos acrobáticos, realizar actividades inclusive las de instrucción en acrobacia aérea.

103.221 Habilidades de un CPD

- () Habilitación de acrobacia aérea en Avión Deportivo: ACRO AD
- (a) Habilitación en acrobacia aérea aeronave certificada para Avión Deportivo: ACRO AER
- (b) Habilitación en demostración aérea Avión Deportivo: PIL DEMO AER
- (c) Habilitación instructor de acrobacia aérea en Avión Deportivo: INST ACRO AD
- (d) Habilitación instructor de acrobacia aérea, aeronave certificada para Avión Deportivo: INST ACRO AER
- (e) Habilitación de examinador en acrobacia aérea Avión Deportivo: EXAM ACRO AER

103.223 Vigencia y revalidación de los certificados de instructor de acrobacia aérea

- () Los certificados de piloto deportivo de acrobacia aérea podrán ser revalidados por la entidad aerodeportiva siempre que el solicitante:
 - (0) Tenga aprobado un vuelo de verificación realizado por un examinador acreditado por la ACC y
 - (0) Sea portador de un certificado de capacidad física vigente, Clase I.
- (a) Los certificados de piloto deportivo de acrobacia aérea tendrá una validez de:
 - (0) Con Habilitación de examinador : Un (1) año;

(0) Con Habilitación de instructor : Dos(2) años;

(0) Con Otras habilitaciones : Tres(3) años.

(b) Infracciones la reglas y procedimientos establecidos en este reglamento serán base para la suspensión del CPD además de otras sanciones previstas en el reglamento de faltas y sanciones de la AAC, a la entidad aerodeportiva.

(c) La pérdida de vigencia de la habilitación médica, suspende inmediatamente los privilegios del poseedor de un certificado de piloto deportivo de acrobacia aérea.

103.225 Procedimientos relacionados a cursos de acrobacia aérea

- () Los cursos de acrobacia aérea citados en esta sección precisan ser aprobados por la AAC, mas no están sujetos a las previsiones del RAB 141.

103.227 Procedimientos relacionados a la demostración de experiencia

- () Los interesados en la obtención de los certificados de piloto deportivo previstos en esta subparte deberán presentar, para la demostración de experiencia, declaración de escuela, o curso de pilotaje realizado en alguna entidad aerodeportiva reconocida por la AAC, detallando las horas de vuelo realizadas.

103.229 Solicitud de certificado de piloto deportivo de acrobacia y demostración aérea

- () Una solicitud para la concesión de un certificado de piloto deportivo, en conformidad a este reglamento, debe ser realizada a través del formulario de requerimiento apropiado (Apéndice D), de acuerdo con las instrucciones específicas.
- (a) El solicitante que no obtuviera la aprobación y demostración de pericia, podrá requerir una nueva autorización después de comprobarse que realizó un entrenamiento correctivo, bajo la

supervisión de un instructor de vuelo, relativo a las deficiencias que provocaron su reprobación.

- (b) El solicitante que no obtuviera aprobación en una segunda demostración de pericia, solamente podrá requerir una nueva autorización para realizar otra demostración, después de un periodo de treinta (30) días a partir de la fecha del último rechazo y demostrar un nuevo entrenamiento correctivo de las deficiencias que provocaron su última reprobación. Nuevas tentativas para la obtención de aprobación deberán seguir el mismo proceso, en un máximo de tres(3) veces.

103.231 Obtención del CPD de acrobacia aérea para extranjeros

- () Podrán ser concedidos certificados de piloto deportivo de acrobacia aérea, de acuerdo con los preceptos de esta sección, a los extranjeros que posean los requisitos para tales concesiones, bajo situación regularizada en Bolivia.
- (a) La convalidación de licencia extranjera depende de una prueba de conocimientos de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y demostración técnica operacional, que deberá ser realizada con un vuelo de verificación.
- (b) Poseer un Certificado de Aptitud Psicofísica Clase I.

103.233 Responsabilidades delegadas por la AAC a las entidades aerodeportivas

- () Las entidades aerodeportivas están autorizadas por la AAC a:
- (0) Realizar exámenes de verificación para la concesión o revalidación del certificado de piloto deportivo de acrobacia aérea en avión deportivo; y

(0) Emitir certificado de piloto deportivo de acrobacia aérea en avión deportivo.

(0) Otorgar instrucción de vuelo en acrobacia aérea para pilotos deportivos.

103.235 Procedimientos relacionados con los representantes de las entidades aerodeportivas

- () Se podrán acreditar representantes a solicitud de las entidades aerodeportivas, para efectos legales como interlocutores ante la AAC.

103.237 Prohibiciones

- () Excepto cuando sea autorizado por la AAC, está expresamente prohibido el vuelo doble o en conducción de acompañantes, bajo cualquier denominación, a bordo de aeronaves en actividades de demostración aérea.

Intencionalmente en blanco

APENDICE A RAB-103

MODELO DE REQRIMIENTO DE AUTORIZACIÓN PARA FUNCIONAMIENTO DEL SECTOR VUELO

Señor
DIRECTOR AAC
Presente.-

En representación de....., solicitamos a su
(Nombre Entidad Aerodeportiva)
Autoridad AUTORICE la realización de operaciones de Aviones Deportivos y/o Alas Rotativas de acuerdo al RAB 103, en el(los) siguiente(s) sector(es) :

.....
Nombre del lugar /Sector/ Coordenadas

.....
Nombre del lugar /Sector/ Coordenadas

En representación de nuestra entidad Aerodeportiva.....,
(Nombre entidad aerodeportiva)
aceptamos el compromiso de aplicar y aceptar las normas internas de nuestra institución aerodeportiva y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana vigentes.

Nombre y Cargo

Nombre y Cargo

Nombre y Cargo

Nombre y Cargo

Lugar y Fecha.....

APENDICE B RAB-103

FORMULARIO PARA INFORME DE ACIDENTE / INCIDENTE

0) Información sobre el piloto de la aeronave:

Nombre: _____

Sexo: Masculino () Femenino () Edad : _____ Peso: _____

Entidad aerodeportiva a la que pertenece: _____

El piloto posee Certificado de Piloto Deportivo válido? Si () No ()

El piloto posee Habilitación médica vigente? Si () No ()

El piloto posee otra Licencia de pilotaje? Si () No ()

Total de horas de vuelo en Avión Deportivo _____

Total de horas de vuelo en Ala rotativa _____

Total de horas de vuelo en otras aeronaves _____

El piloto volaba solo? Si () No ()

El piloto llevaba puesto el casco? Si () No ()

El piloto llevaba paracaídas? Si () No ()

El acompañante llevaba puesto el casco? Si () No ()

El acompañante llevaba paracaídas ? Si () No ()

El piloto, el día del accidente, estaba con su afiliación a alguna entidad aerodeportiva vigente?

Si () No ()

Si la respuesta es No, ¿ Por que NO estaba Vigente?

0) Información sobre la aeronave.

Fabricante: _____

Tipo: _____

Marcas de registro / matrícula de la aeronave: _____

¿El Informe de Inspección Anual de Mantenimiento(IIAM) estaba vigente? Si () No ()

¿La aeronave tenía Altímetro ? Si () No ()

¿Radio /Handie VHF ? Si () No ()

¿ La aeronave contaba con paracaídas balístico? Si () No ()

¿Existe control de horas voladas de la aeronave? Si () No ()

¿Cuántas horas existen registradas? _____

APENDICE C RAB-103
TERMINOS DE RESPONSABILIDAD

.....
(Nombre del Director de Operaciones)

Responsable por el control de las actividades aéreas del (Entidad Aerodeportiva)
.....
.....
localizado(a).....
.....
(Coordenadas / Dirección)

Declara que en esta fecha asume toda responsabilidad de cumplir y hacer cumplir lo establecido en la RAB 103, concerniente a las atribuciones de Director de Operaciones de la Entidad en el Lugar de Vuelo u Operación de aeronaves, estando consciente que el incumplimiento de las normas previstas en la RAB 103 será pasible a la aplicación de sanciones previstas en esta Reglamentación y en el Reglamento de Faltas y Sanciones de la AAC.

.....
(Firma del Director de Operaciones)

.....
(Lugar y fecha)

.....
(Vo. Bo. AAC)

APENDICE D RAB-103

MODELOS DE REQUERIMIENTOS PARA SOLICITUD DEL CERTIFICADO DE PILOTO DEPORTIVO (CPD)

.....
Lugar y fecha

De:
(Nombre del solicitante)

Al Sr(es) : DIRECTORIO / PRESIDENTE (ENTIDAD AERODEPORTIVA)

Asunto: Solicitud Certificado de Piloto Deportivo

En conocimiento de lo establecido en el RAB 103, solicito a Ud. :

Emitir () Revalidar ()

CPD N^o _____

Certificado de Piloto Deportivo con habilitación en :

Avión Deportivo Motorizado ()

Avión Primario () Avión Deportivo ()

Avión Avanzado () Ala Rotativa ()

Para operación: Terrestre () Acuático () Anfibio ()

Instructor () Avión Deportivo Básico / Avanzado ()

Alas Rotativas ()

Piloto de Acrobacia Aérea Avión Deportivo ()

Piloto de Avión Deportivo Demostrador ()

Piloto Examinador ()

2. Con dicha solicitud, incluyo:

(a) Avión Deportivo Motorizado:

() Cópia del documento de identidad y del CPD del solicitante;

() Habilidadación médica vigente; y

(b) Avión Deportivo Primario, Básico, Avanzado y Alas rotativas:

() Declaración de la realización de Curso de Pilotaje, o de instructor debidamente autorizado por la Entidad Aerodeportiva;

() Copia de la habilitación médica Vigente.

(c) Piloto de Acrobacia Aérea Avión Deportivo:

- () Declaración de conclusión de curso de acrobacia aérea, expedida por una escuela, curso o instructor debidamente autorizado por la AAC;
- () Copia de la Licencia de Piloto Privado o del Certificado de Piloto Deportivo;
- () Copia de la habilitación médica Vigente;
- () Registro de las horas de Vuelo.

(d) Piloto Demostrador en Avión Deportivo

- () Declaración de conclusión de curso de acrobacia aérea, expedida por una escuela, curso o instructor debidamente autorizado por la AAC;
- () Copia de la Licencia de Piloto Privado o del Certificado de Piloto Deportivo;
- () Copia de la habilitación médica Vigente; y
- () Registro de las horas de Vuelo.

3. Dirección:

OBSERVACIONES: _____

.....
(Nombre y Firma)

Sello Recepción AAC.

APENDICE E RAB-103

(MODELO A)

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nota: Encierre en un circulo lo que corresponda.

Declaro(amos), para los fines consiguientes, ante (Entidad Aerodeportiva) _____
 _____ que el Avión Deportivo / ala Rotativa, descrito abajo en esta declaración es de mi /
 nuestra propiedad, estando por tanto, su operación bajo mi / nuestra total responsabilidad
 Declaro(amos), también, que soy / somos conocedor(es) de lo dispuesto en la Reglamentación
 Aeronáutica Boliviana RAB -103, y que comunicaré al (Entidad
 Aerodeportiva).....,en caso de transferencia o venta de la aeronave el nombre y
 dirección del nuevo propietario con el objeto de asignar una nueva Declaración de
 Responsabilidad en la cuál estará enmarcada la operación de este avión deportivo / ala rotativa
 Declaro, también que soy / somos conocedor(es) de la necesidad de contar con una póliza de
 seguro de responsabilidad civil y daños a terceros de acuerdo a la RAB -103, sin la cuál no está
 permitida la operación de Avión Deportivo / ala Rotativa.

Descripción del Avión Deportivo / ala Rotativa:

(Nombre y No. CPD)

(Firma)

(Lugar y fecha) _____

MODELO B

TRANSFERENCIA DE AVION DEPORTIVO

Declaro, para los fines consiguientes, al (Entidad Aerodeportiva)..... que
el avión deportivo, con Registro ha sido transferido / vendido a favor del
Sr/Sra/Srta....., residente en.....

.....
.....(Nombre

Completo y No. CPD)

.....

Firma

Lugar y fecha.....

Copia: AAC-RAN

APENDICE F RAB-103

INFORME DE INSPECCION ANUAL DE MANTENIMIENTO (IIAM) – AVION DEPORTIVO

1 FORMULARIO

LOGO ENTIDAD AERODEPORTIVA	INFORME DE INSPECCIÓN ANUAL DE MANTENIMIENTO APLICABLE A AVIÓN DEPORTIVO	No. Formulario
-------------------------------	---	----------------

2 AERONAVE

FABRICANTE/ CONSTRUCTOR	MODELO	N ^o DE SERIE	CPD	MATRICULA / REGISTRO
TIPO DE AERONAVE (PRIMARIO, BÁSICO O AVANZADO):				

3 SOLICITANTE (Nombre, CPD, dirección y teléfono)

--

4 INSTRUCCIONES PARA SU REALIZACIÓN

4.1 Antes de iniciar la inspección:
4.1.1 Remover o abrir todas los carenados, trampas de inspección y puertas de acceso; y
4.1.2 Limpiar cuidadosamente la aeronave.
4.2 Asignar con una "X" la opción que corresponda a "S"(Satisfactorio), "NA"(no aplicable), o "I" (Insatisfactoria);
4.3 Firmar y fechar todas las hojas

5 INSPECCIÓN

ITEMS A INSPECCIONAR (DONDE APLIQUE)	CONDICIÓN		
	S	NA	I
5.1 FUSELAJE			
5.1.1 Revestimiento (tela, madera, chapa Al, 4130, etc.) en:			
- deterioro, corrosión.			
- desprendimientos.			
- rajaduras profundas			
- ferretería en condición.			
- rasgaduras / costuras defectuosas			
5.1.2 Estructura (madera, tubo, chapa Al., 4130, etc) en:			
- ovalamiento en huecos / uniones			
5.1.3 Uniones de Ala / fuselaje			
Ovaladas / holgadas			
Desplazadas / desalineadas			
5.2 ALAS			
5.1.1 Revestimiento (tela, madera, chapa AL, etc.) en:			
- deterioro, corrosión.			
- desprendimientos.			
- rajaduras,			

- ferretería en condición			
-rasgaduras / costuras defectuosas.			
5.2.2 Estructura del Ala: Revestimiento (tela, madera, chapa AL, etc.) en :			
- deterioro, corrosión..			
- desprendimientos.			
- rajaduras profundas, .			
- ferretería en condición.			
- rasgaduras / costuras defectuosas.			
- tensión interna			
5.3 SUPERFICIES DE COMANDO (primarias y secundarias)			
Revestimiento (tela, madera, chapa AL, 4130, etc.) en :			
- deterioro, corrosión			
- desprendimientos			
- rajaduras			
- ferretería en condición.			
- rasgaduras / costuras defectuosas.			
- ovaladas / holgadas			
- Separaciones Internas			
- Separaciones externas			
5.4 CONTROL SISTEMAS DE COMANDO			
- suavidad y facilidad de operación.			
- Holguras excesivas en las uniones, poleas, etc			
- limpieza de las uniones (exentas de polvo, humedad, etc.)			
- desgaste u holguras en los flaps / alerones			
- riostras y cabos de cable acerado, rasgados o magullados			
- cables de acero sueltos / fuera de las roldanas / poleas.			
- alineamiento adecuado de roldanas con los cables			
- existencia de protección en las roldanas			
- tensión excesiva en los cables de comando			
- rozamiento o interferencia entre cables de comando			
- indicios de corrosión en los cables de comando			
- protección interna en los tubos "push-pull", de torsión, etc.			
- extensión de extremos roscados en los tubos estructurales (verificar a través de empalmes o soldaduras)			
- deterioro, suelto o fricción excesiva de comandos Teleflex.			
- lubricación adecuada de rodamientos / cojinetes de los apoyos de comando(de torsión, etc)			
- frenado ejes y otros elementos esenciales para la operación segura			
- existencia de tuerca castillo enchavetada en los en ejes de roldanas o partes móviles que poseen cojinetes /rodamientos			
5.5 TREN DE ATERRIZAJE			
- rajaduras, señales de corrosión, etc. De la trocha o estructura primaria, debido al desgaste excesivo u operación inadecuada			
- nivel del óleo de los amortiguadores			
- operación del sistema de retracción y asegurado(in/adecuada)			
- filtraciones, fugas en el sistema hidráulico			
- daños en rodamientos, rajaduras y otros defectos en las roldanas y cubo de las ruedas.			
- ajuste de los frenos (inadecuado)			
- desgaste excesivo y cortes profundos en las ruedas.			
- existencia de marca de deslizamiento en las ruedas			

- funcionamiento del sistema de freno			
- rozamiento de líneas hidráulicas, o cables de freno, en la estructura del tren o fuselaje.			
- posición y fijación de líneas hidráulicas (in/correcta)			
- condiciones de fijación / unión de los componentes(in/seguras)			
- desgaste en los tensores "sandows"			
5.6 GRUPO MOTO-PROPULSOR			
5.6.1 Compartimiento del motor:			
- filtraciones, fugas de aceite, combustible y/o fluido hidráulico			
- fricción entre líneas del sistema de aceite, combustible, hidráulico, etc			
- fricción entre el sistema eléctrico e tuberías del sistema de combustible			
- fijación de accesorios			
- condición de los filtros de aire, combustible y aceite			
- torque inadecuado de pernos, tuercas, etc			
- existencia de sistema de refrigeración de los magnetos			
- existencia de viruta, partículas metálicas u otras materias extrañas en los drenajes o filtros			
- rajaduras, fallas y/o trincas de los deflectores			
5.6.2 Sistema de alimentación de combustible:			
- fugas, filtración; fijación, estado general del tanque de combustible			
- condición de "bombas manuales", tuberías y líneas del sistema de combustible en cuanto a resacamiento, degradación, etc			
- Condición de funcionamiento de la bomba mecánica de combustible			
- Condición de funcionamiento de la bomba de diafragma de combustible			
5.6.3 Múltiples de escape a:			
- rajaduras, fallas, acople, uniones			
- filtraciones, fugas			
- soldadura defectuosa			
- fijación (in/adecuada.)			
- otras verificaciones.			
5.6.4 Carenado del motor a:			
- rajaduras, fallas, trincas			
- refrigeración inadecuada			
- otras verificaciones.			
5.6.5 Montante del motor:			
- rajaduras, golpes, estado de la pintura			
- Soltura en las uniones (motor/montante, montante/fuselaje).			
- oxidación, corrosión			
- montaje (posicionamiento, alineamiento, etc)			
- estado de las gomas/ rubber sandwiches			
5.6.6 Motor, orientado conforme al fabricante, en:			
- Colector de aceite / lubricación.			
- limpieza / descarbonización.			
- inspección si es necesario, de bielas, cigüeñal, bancadas			
- anillos, pistones, válvulas			
- condición de cojinetes/rodamientos.			
- filtraciones, fugas por las juntas del cárter y / o culata.			

- reglaje de:			
- magnetos.			
- punto de ignición / válvula rotatoria			
- carburador			
- otras verificaciones			
5.6.7 Caja de reducción, en:			
- lubricación / nivel			
- rajaduras, fallas, fugas, filtraciones			
5.6.8 Hélice, en:			
- diámetro especificado, espacio al fuselaje y al suelo			
- picaduras, golpes en las palas			
- frenado del cubo			
- rajaduras, fallas, delaminación			
- torque de tuercas y / o pernos			
- desprendimientos			
- estado general del borde de ataque			
- condiciones de operación, montaje y reglaje de los mecanismos de control de la hélice			
- otras verificaciones.			
5.6.9 Comandos del motor, en:			
- operación, montaje y reglaje			
- holguras permitidas			
- otras verificaciones			
5.7 SISTEMA ELÉCTRICO			
5.7.1 Fijación / unión de cables:			
- abrazaderas inadecuadas			
- fijación insegura			
- posicionamiento			
5.7.2 Instalación de la batería:			
- Ventilación			
- Sistema de drenaje /alivio			
- Unión de los cables de fuerza con los bornes			
- Tipo de fijación de la batería a la estructura.			
- nivel de fluido de batería.			
- otras verificaciones.			
5.8 SUPERFICIES DE COMANDO , en cuanto a la deflexión angular o lineal especificada:			
- alerón izquierdo .			
- alerón derecho			
- Timón de profundidad			
- Flaperones			
- estabilizador horizontal			
- compensador del timón de profundidad			
- flap izquierdo			
- flap derecho			
- Timón de dirección			
- compensador de timón de dirección			
- freno aerodinámico / spoiler			

5.9 EQUIPAMIENTO , de:			
- Cinturón de seguridad tipo(vehículo, aviación, etc)			
- Botiquín			
- extintor de incendio con presión / carga adecuada			
- Paracaídas balístico de la nave			
- Contrapesos			
6.1 – INSTRUMENTOS (Verificar existencia de arcos definidos por el fabricante)	—	—	—
- velocímetro			
- altímetro			
- tacómetro / RPM			
- indicador de presión de aceite			
- indicador de temperatura de aceite			
- indicador de temperatura de refrigeración de motor(agua / glicol)			
- indicador de velocidad vertical (climb)			
- indicador de banca y viraje (palo y bola)			
- Brújula magnética y tarjeta de calibración			
7.1 Existencia de las siguientes placas metálicas y estampadas a la vista del piloto:			
- Limites de velocidades y pesos máximos			
- En la toma del tanque de combustible, información del tipo de combustible y relación mezcla aceite(motores 2T)			
- plaqueta metálica especificando : fabricante / constructor, nº de serie, modelo, año de fabricación de la aeronave y de matrícula.			
- en todos los controles de comando, potencia, eléctricos, mecánicos, etc., deberán existir los respectivos identificativos (EJ: Start: ON- OFF, throttle: 25%, 50%, etc., landing gear: UP-DOWN, etc.)			

8 DOCUMENTACIÓN

- Manual de VUELO / OPERACION	CONDICIÓN	
- Manual de mantenimiento y servicio.	SIN	Al día
- Póliza de seguro personal o de la aeronave vigente, daños responsabilidad civil		
- Ficha de peso y balance actualizada		
- Cumplimiento de boletines mandatorios del fabricante		

9 MODIFICACIONES / ALTERACIONES / REPARACIONES

Tipo (Señalar con "X" y describir en 9.1)			
1 Modificaciones	<input type="checkbox"/>	4 Aterrizaje Forzoso	<input type="checkbox"/>
2 Incidente	<input type="checkbox"/>	5 Accidente	<input type="checkbox"/>
3 Parada de Motor	<input type="checkbox"/>	6 Reparaciones	<input type="checkbox"/>

9.1 DESCRIPCIÓN DE MODIFICACIONES / ALTERACIONES / REPARACIONES

10. CONTROL DE OPERACIÓN

HORAS	Total Anterior (último IIAM)	Total Período (Hasta / /)	Total Acumulado

11. RESPONSABLE DE LA INFORMACIÓN QUE LIBERA NO LIBERA

LA AERONAVE INSPECCIONADA PARA OPERACIÓN DE VUELO

Nombre, Firma y No. Licencia(Técnico en Mantenimiento)

--

Lugar	Fecha	Lugar de la Inspección

APENDICE G RAB-103

INFORME DE INSPECCION ANUAL DE MANTENIMIENTO (IIAM) – ALAS ROTATIVAS

1. FORMULARIO

LOGO ENTIDAD AERODEPORTIVA	INFORME DE INSPECCIÓN ANUAL DE MANTENIMIENTO APLICÁBLE A ALAS ROTATIVAS	Formulario No.
-------------------------------	--	------------------------

2 AERONAVE

FABRICANTE/ CONSTRUCTOR	MODELO	Nº DE SERIE	CPD	MATRÍCULA/ REGISTRO

3 SOLICITANTE (Nombre, CPD, dirección y teléfono)

--

4 INSTRUCCIONES PARA SU REALIZACIÓN

4.1 Antes de iniciar la inspección:
4.1.1 Remover o abrir todos carenados, trampas de inspección y puertas de acceso; y
4.1.2 Limpiar cuidadosamente la aeronave.
4.1.3 Asignar una "X" según corresponda a "S", "NA"(no aplica), o "I" (insatisfactorio);
4.1.4 Firmar y fechar todas las hojas

5 INSPECCIÓN

INSPECCIÓN (DONDE APLIQUE)	CONDICIÓN		
5.2 ROTOR	S	NA	I
5.2.1 PÁLAS			
- deterioro, corrosión, oxidación			
- encolado / remachado			
- rajaduras, fallas,			
- delaminación, deformación, pintura			
- borde de ataque, (desgaste de acuerdo a manual), tracking			
5.2.2 CUBO DE LAS PALAS			
- deterioro / corrosión / oxidación.			
- rajaduras, fallas,			
- Ovaladuras, holguras, etc			
- torque de pernos, tuercas			
- estado de los elementos amortiguadores (varillas, elastoméricos, etc)			
5.2.3. CABEZA DEL ROTOR / Rotor Hub			
- deterioro / corrosión / oxidación.			

- rajaduras, fallas,			
- ovaladuras, holguras, etc			
- torque de pernos, tuercas			
- Reglaje de las varillas, tracking			
5.2.4 Pasador de unión de la cabeza del cubo			
- deterioro / corrosión / oxidación.			
- rajaduras, fallas, trincas			
- Ovaladuras, holguras, etc			
- frenado			
5.2.5 Peso y Balance			
5.2.6 Deflexiones máximas			
5.3 PRÉ-ROTADOR			
- estado de los elementos de enganche al rotor			
- estado de los elementos de conexión al rotor			
- estado de los elementos de transmisión de potencia al rotor			
- condición del engranaje del prerotador			
5.4 COMANDOS DEL ROTOR			
5.4.1 Tubos de comando (Al, 4130, etc.) en:			
- deterioro, corrosión, oxidación			
- desprendimientos / delaminación			
- rajaduras, fallas e trincas			
5.4.2 Rotor De Cola			
Condición general del Rotor de Cola(aplique 5.2)			
5.4.3 Fijación / o soportes de las articulaciones:			
- frenado de chavetas ,pasadores, pernos , tuercas			
- rajaduras, fallas,			
- ovaladuras, holguras, etc			
5.3 SUPERFICIES DE COMANDO (primarias y secundarias)			
- Revestimiento (tela, madera, chapa AL, etc.) en :			
- deterioro, corrosión			
- desprendimientos			
- rajaduras			
- ferretería en condición.			
- rasgaduras / costuras defectuosas.			
- ovaladas / holgadas			
- Separaciones Internas			
- Separaciones externas			
5.4 CONTROL SISTEMAS DE COMANDO			
- suavidad y facilidad de operación.			
- Holguras excesivas en las uniones, poleas, etc			
- limpieza de las uniones (exentas de polvo, humedad, etc.)			
- desgaste u holguras en los flaps / alerones			
- riostras y cabos de cable acerado, rasgados o magullados			
- cables de acero sueltos / fuera de las roldanas / poleas.			
- alineamiento adecuado de roldanas con los cables			
- existencia de protección en las roldanas			
- tensión excesiva en los cables de comando			
- rozamiento o interferencia entre cables de comando			
- indicios de corrosión en los cables de comando			
- protección interna en los tubos "push-pull", de torsión, etc.			
- extensión de extremos roscados en los tubos estructurales (verificar a través de empalmes o soldaduras)			

- deterioro, suelto o fricción excesiva de comandos Teleflex.			
- lubricación adecuada de rodamientos / cojinetes de los apoyos de comando(de torsión, etc)			
- frenado ejes y otros elementos esenciales para la operación segura			
- existencia de tuerca castillo enchavetada en los en ejes de roldanas o partes móviles que poseen cojinetes /rodamientos			
5.5 TREN DE ATERRIZAJE / SKIES			
- rajaduras, señales de corrosión, etc., de la trocha o estructura primaria, debido al desgaste excesivo u operación inadecuada			
- nivel del óleo de los amortiguadores			
- operación del sistema de retracción y asegurado(in/adecuada)			
- filtración, fugas en las líneas del sistema hidráulico			
- daños en rodamientos, rajaduras y otros defectos en las roldanas y cubo de las ruedas.			
- ajuste de los frenos (inadecuado)			
- desgaste excesivo y cortes profundos en las ruedas.			
- existencia de marca de deslizamiento en las ruedas			
- funcionamiento del sistema de freno			
- rozamiento de líneas hidráulicas, o cables de freno, en la estructura del tren o fuselaje.			
- posición y fijación de líneas hidráulicas (in/correcta)			
- condiciones de fijación / unión de los componentes(in/seguras)			
- desgaste en los tensores “sandows”			
GRUPO MOTO-PROPULSOR			
5.6.1 Compartimiento de motor:			
- filtraciones, fugas de aceite, combustible y/o fluido hidráulico			
- fricción entre líneas del sistema de aceite, combustible, hidráulico, etc			
- fricción entre el sistema eléctrico e tuberías del sistema de combustible			
- fijación de accesorios			
- condición de los filtros de aire, combustible y aceite			
- torque adecuado de pernos, tuercas, etc			
- existencia de sistema de refrigeración de los magnetos			
- existencia de viruta, partículas metálicas u otras materias extrañas en los drenajes o filtros			
- rajaduras, fallas y / o trincas de los deflectores			
5.6.2 Sistema de alimentación de combustible:			
- fugas, filtración; fijación, estado general del tanque de combustible			
- condición de “bombas manuales”, tuberías y líneas del sistema de combustible en cuanto a resacamiento, degradación, etc			
- Condición de funcionamiento de la bomba mecánica de combustible			
- Condición de funcionamiento de la bomba de diafragma de fuel			
5.6.3 Múltiples de escape a:			
- rajaduras, fallas			
- filtraciones , fugas			
- condición de la soldadura, acople, uniones			
- fijación (in/adecuada.)			
- otras verificaciones.			
5.6.4 Carenado del motor a:			
- rajaduras, fallas, trincas			
- refrigeración inadecuada			
5.6.5 Montante del motor:			
- rozaduras, golpes, estado de la pintura			
- Soltura en las uniones (motor/montante, montante/fuselaje).			

- oxidación, corrosión			
- montaje (posicionamiento, alineamiento, etc)			
- estado de las gomas/ rubber sandwiches			
5.6.6 Motor montado conforme al fabricante, en:			
- colector, reservorio de aceite/ lubricación.			
- limpieza / descarbonización .			
- inspección si es necesario de bielas, cigüeñal, bancadas			
- anillos, pistones, válvulas			
- luces en cojinetes, rodamientos, etc.			
- filtraciones, fugas por las juntas del cárter y / o culata.			
- reglaje de:			
- magnetos.			
- punto de ignición /válvula rotativa			
- carburador			
- lubricación / filtraciones, fugas			
- rajaduras, fallas			
- otras verificaciones			
5.6.8 Hélice, en:			
- diámetro especificado /espacio entre el fuselaje y el suelo			
- frenado del cubo, pernos y tuercas			
- rajaduras, fallas.			
- torque de tuercas y/o pernos			
- desprendimientos, delaminación			
- estado general del borde de ataque			
- condiciones de operación, montaje y reglaje de los mecanismos de control de la hélice			
- otras verificaciones.			
5.6.9 Comandos del motor, en:			
- operación, montaje y reglaje			
- holguras excesivas			
- otras verificaciones			
5.7 SISTEMA ELÉCTRICO			
5.7.1 Fijación / unión de cables :			
- abrazaderas inadecuadas			
- fijación insegura			
- posicionamiento			
5.7.2 Instalación de la batería:			
- Ventilación			
- Sistema de drenaje /alivio			
- Unión de los cables de fuerza con los bornes			
- Tipo de fijación de la batería, a la estructura.			
- nivel de fluido de batería.			
- otras verificaciones.			
5.8 SUPERFICIES DE COMANDO , en cuanto a la deflexión angular o lineal especificada, de acuerdo a manuales:			
- control colectivo			
- control cíclico			
- timón de dirección			
- pedales			
- estabilizador horizontal			

- compensador del timón de profundidad			
- Rotor de cola: angulación positiva y negativa			
- compensador de timón de dirección			
- otras observaciones			
5.9 EQUIPAMIENTO, de:			
- cinturón de seguridad tipo(vehículo, aviación, etc)			
- botiquín primeros auxilios			
- extintor de incendio con presión / carga adecuada			
- contrapesos (Balast weight)			
6.1 – INSTRUMENTOS (Verificar existencia de arcos definidos por el fabricante)			
- velocímetro			
- altímetro			
- tacómetro / RPM			
- indicador de presión de aceite			
- indicador de temperatura de aceite			
- indicador de temperatura de refrigeración de motor(agua / glicol)			
- indicador de velocidad vertical (climb)			
- indicador de banca y viraje (palo y bola)			
- Brújula magnética y tarjeta de calibración			
- Otros			
7.1- PLACAS Y REGISTROS			
Existencia de las siguientes placas a la vista del piloto:			
- limites de velocidades y pesos máximos			
- En la toma del tanque de combustible, información del tipo de combustible y relación mezcla aceite(motores 2T)			
- plaqueta metálica especificando : fabricante / constructor, nº de serie, modelo, año de fabricación de la aeronave y de matrícula.			
- en todos los controles de comando, potencia, eléctricos, mecánicos, etc., deberán existir los respectivos identificativos (EJ: Start: ON- OFF, throttle: 25%, 50%, etc., landing gear: UP-DOWN)			
- otras observaciones			

8. DOCUMENTACIÓN

	CONDICIÓN	
	SIN	Al día
Documentación Requerida		
- Manual de VUELO / OPERACIÓN		
- Manual de Mantenimiento y Servicio.		
- Póliza de seguro personal o de la aeronave vigente, daños de responsabilidad civil.		
- Ficha de peso y balance actualizada		
- Cumplimiento de boletines mandatorios del fabricante		

9. MODIFICACIONES / ALTERACIONES / REPARACIONES

Tipo (Señalar con "X" y describir en 9.1)	
1 Modificaciones <input type="checkbox"/>	4 Aterrizaje Forzoso <input type="checkbox"/>

2 Incidente <input type="checkbox"/>	5 Accidente <input type="checkbox"/>
3 Parada de Motor <input type="checkbox"/>	6 Reparaciones <input type="checkbox"/>

9.1 DESCRIPCION DE MODIFICACIONES / ALTERACIONES / REPARACIONES

10. CONTROL DE OPERACIÓN

HORAS	Total Anterior (último IIAM)	Total Período (Hasta / /)	Total Acumulado

11. RESPONSABLE DE LA INFORMACIÓN QUE LIBERA NO LIBERA

LA AERONAVE INSPECCIONADA PARA OPERACIÓN DE VUELO

Nombre, Firma y No. Licencia

--

Lugar

Fecha

Lugar de la Inspección

--	--	--