

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD  
OPERACIONAL**

**TERCERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE OPERACIONES**  
(Lima, Perú, 09 al 13 de junio de 2008)

Asunto 2. **LAR 91 – Reglas de vuelo y de operación general – Parte I: Aeronaves**

**b) Revisión de las Secciones 91.105 a 91.295 del Capítulo B de la Parte I del LAR 91**

(Nota de Estudio presentada por el Sr. Julio Ríos Vienrich)

**Resumen**

Esta Nota de Estudio presenta las propuestas de enmienda o de aceptación de los contenidos de las Secciones 91.105 a 91.295 del Capítulo B de la Parte I del LAR 91, una vez que han sido evaluados y analizados.

**Referencias**

- Propuesta del Reglamento LAR 91 Parte I.
- Anexos 2 y 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Reglamentos 91 de los Estados del SRVSOP.
- Parte 91 del Título 14 CFR de los Estados Unidos.
- OPS 1 de EASA.
- Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) – Parte 91
- Instrucciones para el Trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP
- Manual para los redactores de las LARs.

1. **Antecedentes**

1.1 De conformidad con el plan de actividades del SRVSOP para el año 2008, el Comité Técnico (CT) encargó a un grupo de trabajo el desarrollo de la estructura del LAR 91 en la semana comprendida del 14 al 18 de enero del año en curso. El grupo mencionado estuvo conformado por dos especialistas de operaciones de Argentina y Perú respectivamente y por un experto de aeronavegabilidad de ACSA.

1.2 A la luz de la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, la propuesta de la estructura mencionada fue circulada en su primera ronda de consulta a los miembros del Panel de Expertos de Operaciones (PEO), del 24 de enero al 15 de febrero de 2008.

1.3 Siguiendo con el cronograma de trabajo del LAR 91, del 10 de marzo al 18 de abril de 2008, un grupo de expertos del PEO desarrolló el contenido del primer borrador de la propuesta del reglamento señalado.

1.4 Una vez que el CT revisó la propuesta del LAR 91, con fecha 21 de abril de 2008, remitió a los miembros del Panel de Expertos de Operaciones las tareas correspondientes al LAR 91.

## 2. **Análisis**

2.1 Se expone a continuación la justificación y beneficios de cada propuesta de mejora, del Capítulo B, del Reglamento LAR 91, Secciones 91.105 a la 91.295.

### a. Sección 91.105 (a) (1)(2)

Justificación: - En el Párrafo (a) (1)(2) se sugiere resumir en el texto que dice:

(a) Este Capítulo se aplica:

(1) a la operación de aeronaves nacionales dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial.

(2) a la operación de aeronaves extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial.

- Se propone la siguiente redacción en un solo texto: “Este capítulo se aplica a la operación de aeronaves nacionales y extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial.

Beneficios: - Se resume el texto para una mejor comprensión y lenguaje claro.

### b. Sección 91.110 (a) (1)(2)

Justificación: - En el párrafo (a) (1)(2)(i)(ii) se sugiere resumir en el texto que dice:

(a) La operación de aeronaves se ajustará a las reglas de vuelo:

(1) en tierra, cuando se opera en el área de movimiento de los aeródromos.

(2) en vuelo, cuando se opera de acuerdo con:

- 3 -

- (i) las reglas de vuelo visual; o
- (ii) las reglas de vuelo por instrumentos.

- Se propone la siguiente redacción:

- (a) La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos, se ajustará a las reglas generales y, además, durante el vuelo:
  - (1) a las reglas de vuelo visual; o
  - (2) a las reglas de vuelo por instrumentos

Beneficios: - Se resume el texto para una mejor comprensión y lenguaje claro de acuerdo a la norma y métodos recomendados.

c. Sección 91.130

Justificación: - Se sugiere corregir el texto que dice:

El piloto al mando no operará en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente en la AIP, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso de la autoridad competente, sobre cuyo territorio se encuentran establecidas dichas zonas

- Se propone la siguiente redacción:

“Ninguna persona puede operar una aeronave en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente , a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso de la autoridad competente, sobre cuyo territorio se encuentran establecidas dichas zonas”

Beneficios: - Se resume el texto para una mejor comprensión y lenguaje claro de acuerdo a la norma y métodos recomendados.

d. Sección 91.135

Justificación: - En el texto dice:

ningún piloto debe operar una aeronave de una manera negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida, bienes propios o ajenos.

- Se propone la siguiente redacción:

“Ninguna persona puede operar una aeronave de una manera negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida , bienes propios o ajenos”.

Beneficios: - Se resume el texto para una mejor comprensión y lenguaje claro de acuerdo a la norma y métodos recomendados.

e. Sección 91.185

Justificación: - Dice en el párrafo: 91.185 (b) (6)(i)(A)(B)(C)

- Debe de decir: (b)(6)(i)(a)(b)(c)

Beneficios: - Se corrige las letras para el seguimiento respectivo.

f. Sección 91.285

Justificación: - En el título de la sección dice: Restricciones de vuelo en las proximidades del Presidente de la República y de otras autoridades.

- Se propone de la siguiente redacción: Restricciones de vuelo en las proximidades donde se encuentra el Presidente de la República y otras autoridades nacionales o extranjeras.

Beneficios: - Se corrige el texto para una mejor comprensión y lenguaje claro.

3. **Conclusiones y recomendaciones**

3.1 De acuerdo a las consideraciones expuestas se presenta en esta nota de estudio la propuesta de modificación al texto de las Secciones 91.105 a 91.295 del Capítulo B de la Parte I del LAR 91

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión del Panel de Expertos de Operaciones a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio y adjuntos;  
y
- b) aceptar o emitir los comentarios que consideren pertinentes, relacionados con las propuestas de enmienda al Capítulo B de la Parte I del LAR 91, las cuales se incorporan en los Adjuntos A y B a esta nota de estudio.

Adjunto A

<p style="text-align: center;"><b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Parte I - Aeronaves</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Secciones 91.105 a la 91.295</b></p>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
<b>91.105</b>	<p><b>Aplicación</b></p> <p>(a) Este capítulo se aplica:</p> <p style="margin-left: 20px;">(1) a la operación de aeronaves nacionales dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial.</p> <p style="margin-left: 20px;">(2) a la operación de aeronaves extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial</p>	<p><b>Comentarios del experto</b></p> <p>En el Párrafo (a) (1) (2) se sugiere resumir en el texto que dice:</p> <p>(a) Este capítulo se aplica:</p> <p style="margin-left: 20px;">(1) a la operación de aeronaves nacionales dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial.</p> <p style="margin-left: 20px;">(2) a la operación de aeronaves extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial</p> <p><b>Propuesta</b></p> <p>Se recomienda resumir en un solo texto:</p> <p>(a) Este capítulo se aplica a la operación de de aeronaves nacionales y extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial.</p>
<b>91.110</b>	<p><b>Cumplimiento de las reglas de vuelo</b></p> <p>(a) La operación de aeronaves se ajustará a las reglas de vuelo:</p> <p style="margin-left: 20px;">(1) en tierra, cuando se opera en el área de movimiento de los aeródromos.</p> <p style="margin-left: 20px;">(2) en vuelo, cuando se opera de acuerdo con:</p> <p style="margin-left: 40px;">(i) las reglas de vuelo visual; o</p> <p style="margin-left: 40px;">(ii) las reglas de vuelo por</p>	<p><b>Comentarios del experto</b></p> <p>En el Párrafo (a) (1)(2)(i)(ii) se sugiere resumir en el texto que dice:</p> <p>(a) La operación de aeronaves se ajustará a las reglas de vuelo:</p> <p style="margin-left: 20px;">(1) en tierra, cuando se opera en el área de movimiento de los aeródromos.</p> <p style="margin-left: 20px;">(2) en vuelo, cuando se opera de acuerdo con:</p> <p style="margin-left: 40px;">(i) las reglas de vuelo visual; o</p>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	instrumentos.	(ii) las reglas de vuelo por instrumentos.  <b>Propuesta</b>  Se recomienda el texto de la siguiente manera:  (a) La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos se ajustará a las reglas generales y, además, durante el vuelo:  (1) a las reglas de vuelo visual; o.  (2) a las reglas de vuelo por instrumentos
<b>91.115</b>	<b>Autoridad del piloto al mando</b>  El piloto al mando de una aeronave tiene autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.	<b>Sin comentarios</b>
<b>91.120</b>	<b>Responsabilidad del piloto al mando</b>  El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, es responsable de que la operación de ésta se realice de acuerdo con las reglas de vuelo, pero podrá dejar de seguirlas en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
<b>91.125</b>	<p><b>Medidas previas al vuelo</b></p> <p>(a) Antes de iniciar el vuelo, el piloto al mando debe familiarizarse con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado.</p> <p>(b) Cuando el vuelo proyectado salga de las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, estas medidas deben comprender el estudio minucioso de:</p> <p>(1) los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga,</p> <p>(2) cálculo de combustible necesario,</p> <p>(3) preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.</p> <p>(4) longitudes de pista de los aeródromos a ser utilizados y la información de la distancia de despegue y aterrizaje requerida, que es parte del manual de vuelo aprobado.</p> <p>(5) otra información relevante relacionada con la performance de la aeronave según los valores de elevación y gradiente de la pista del aeródromo, peso (masa) bruto de la aeronave, viento y temperatura.</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
<b>91.130</b>	<b>Zonas prohibidas y zonas restringidas</b>  El piloto al mando no operará en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente en la AIP, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso de la autoridad competente, sobre cuyo territorio se encuentran establecidas dichas zonas.	<b>Comentarios del experto</b>  Se sugiere corregir el texto que dice: El piloto al mando no operará en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente en la AIP, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso de la autoridad competente, sobre cuyo territorio se encuentran establecidas dichas zonas.  <b>Propuesta</b>  Se sugiere la siguiente redacción: “Ninguna persona puede operar una aeronave en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso de la autoridad competente, sobre cuyo territorio se encuentran establecidas dichas zonas”
<b>91.135</b>	<b>Operación negligente o temeraria de aeronaves</b>  Ningún piloto debe operar una aeronave de una manera negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.	<b>Comentarios del experto</b>  Se sugiere corregir el texto que dice:  Ningún piloto debe operar una aeronave de una manera negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.  <b>Propuesta</b>  Se sugiere la siguiente redacción:  “Ninguna persona puede operar una aeronave de una manera negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos”.

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
<b>91.140</b>	<b>Ajustes del altímetro</b> <p>(a) Para vuelos en las proximidades de un aeródromo y dentro de las áreas de control terminal (TMA), la posición de las aeronaves en el plano vertical debe expresarse en:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) altitudes, cuando estén a la altitud de transición o por debajo de ella, y</li><li>(2) en niveles de vuelo, cuando estén en el nivel de transición o por encima de éste.</li></ul> <p>(b) Al atravesar la capa de transición la posición de la aeronave en el plano vertical debe expresarse en niveles de vuelo durante el ascenso y en altitudes durante el descenso.</p> <p>(c) Procedimientos básicos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) a la altitud de transición o por debajo: el altímetro debe estar reglado a la presión del nivel del mar (QNH); y</li><li>(2) al nivel de transición o por encima: el altímetro debe estar reglado a 1 013,2 hPa (29.92 pulg. Hg)</li></ul>	<b>Sin comentarios</b>
<b>91.145</b>	<b>Alturas mínimas</b> <p>(a) Cuando se tenga la autorización del ATC o salvo que sea necesario para despegar o aterrizar y se vuele a una altura que permita, en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>personas o propiedades que se encuentre en la superficie, las aeronaves no volarán sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) aglomeraciones de edificios en ciudades;</li><li>(2) pueblos;</li><li>(3) lugares habitados; y</li><li>(4) sobre una reunión de personas al aire libre.</li></ul>	
<b>91.150</b>	<p><b>Niveles de crucero</b></p> <p>(a) Los niveles de crucero a que ha de efectuarse un vuelo o parte de él se denominarán como:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) niveles de vuelo, para los vuelos que se efectúen a un nivel igual o superior al nivel de vuelo más bajo utilizable o, cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen por encima de la altitud de transición; y</li><li>(2) altitudes, para los vuelos que se efectúen por debajo del nivel de vuelo más bajo utilizable o, cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen a la altitud de transición o por debajo de ella.</li></ul>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
<b>91.155</b>	<p><b>Mínimas VMC de visibilidad y distancia de nubes</b></p> <p>Las mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes figuran en la Tabla A-1 del Apéndice A.</p>	<b>Sin comentarios</b>
<b>91.160</b>	<p><b>Mínimos meteorológicos para vuelo VFR especial</b></p> <p>(a) Cuando las condiciones del tránsito lo permitan, podrán autorizarse vuelos VFR especiales a reserva de la aprobación de la dependencia que suministra servicio de control de aproximación y de las disposiciones del Párrafo (c) de esta sección.</p> <p>(b) Las solicitudes para tales autorizaciones se tramitarán separadamente.</p> <p>(c) Cuando la visibilidad en tierra no sea inferior a 1 500 m, podrá autorizarse a los vuelos VFR especiales a que:</p> <p style="margin-left: 40px;">(1) entren en una zona de control para aterrizar, despegar o salir desde una zona de control;</p> <p style="margin-left: 40px;">(2) crucen la zona de control; u</p> <p style="margin-left: 40px;">(3) operen localmente dentro de una zona de control.</p>	<b>Sin comentarios</b>
<b>91.165</b>	<p><b>Velocidad de aeronaves</b></p> <p>(a) El piloto al mando no operará una aeronave por debajo de diez mil</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>(10 000 ft) pies sobre el terreno, a una velocidad indicada de más de doscientos cincuenta (250) nudos, salvo que sea autorizado de otra forma o requerido por el ATC.</p> <p>(b) Si la velocidad mínima de seguridad para cualquier operación particular es mayor que la velocidad máxima descrita en esta sección, la aeronave puede operar en esa velocidad mínima.</p>	
<b>91.170</b>	<p><b>Lanzamiento de objetos y rociado</b></p> <p>No se hará ningún lanzamiento ni rociado desde aeronaves en vuelo salvo en las condiciones prescritas por la AAC y según lo indique la información, asesoramiento o autorización pertinentes de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.</p>	<b>Sin comentarios</b>
<b>91.175</b>	<p><b>Prevención de colisiones</b></p> <p>(a) Ninguna de estas reglas de vuelo eximirán al piloto al mando de la responsabilidad de proceder en la forma más eficaz para prevenir una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolidión necesarias basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS.</p> <p>(b) El piloto al mando debe ejercer la vigilancia a bordo de una aeronave, sea cual fuere el tipo de vuelo o clase de espacio aéreo en</p>	<b>Sin comentarios</b>

<p style="text-align: center;"><b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Parte I - Aeronaves</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Secciones 91.105 a la 91.295</b></p>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>que vuele la aeronave, y mientras circule en el área de movimiento de un aeródromo</p>	
<b>91.180</b>	<p><b>Operación en la proximidad de otra aeronave</b></p> <p>El piloto al mando no operará una aeronave tan cerca de otra que pueda ocasionar peligro de colisión.</p>	<b>Sin comentarios</b>
<b>91.185</b>	<p><b>Derecho de paso</b></p> <p>(a) La aeronave que tenga derecho de paso mantendrá el rumbo y velocidad.</p> <p>(b) La aeronave que por las reglas siguientes esté obligada a mantenerse fuera de la trayectoria de otra, evitará pasar por encima, por debajo o por delante de ella, a menos que lo haga a suficiente distancia y que tenga en cuenta el efecto de estela turbulenta de la aeronave.</p> <p>(1) Aproximación de frente. Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.</p> <p>(2) Convergencia. Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso, con las siguientes excepciones:</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>(i) los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos;</p> <p>(ii) los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos;</p> <p>(iii) los planeadores cederán el paso a los globos.</p> <p>(iv) las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras o a algún objeto.</p> <p>(3) Alcance. Se denomina aeronave que alcanza la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de 70° con el plano de simetría de la que va delante, es decir, que está en tal posición con respecto a la otra aeronave que, de noche, no podría ver ninguna de sus luces de navegación a la izquierda (babor) o a la derecha (estribor).</p> <p>(i) toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso, y la aeronave que la alcance ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera, cambiando su rumbo hacia la derecha.</p> <p>(ii) ningún cambio</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves eximirá de esta obligación a la aeronave que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo.</p> <p>(4) Aterrizaje</p> <p>(i) las aeronaves en vuelo, y también las que estén operando en tierra o agua, cederán el paso a las aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar.</p> <p>(ii) cuando dos o más aerodinos se aproximen a un aeródromo para aterrizar, el que esté a mayor nivel cederá el paso a los que estén más bajos, pero estos últimos no se valdrán de esta regla ni para cruzar por delante de otro que esté en las fases finales de una aproximación, para aterrizar ni para alcanzarlo. No obstante, los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los planeadores.</p> <p>(iii) Aterrizaje de emergencia. Toda aeronave que se dé cuenta de que otra se ve obligada a aterrizar, le</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>cederá el paso.</p> <p>(5) Despegue. Toda aeronave en rodaje en el área de maniobras de un aeródromo cederá el paso a las aeronaves que estén despegando o por despegar.</p> <p>(6) Movimiento de las aeronaves en la superficie.</p> <p>(i) en el caso de que exista peligro de colisión entre dos aeronaves en rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, se aplicará lo siguiente:</p> <p>A. cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, ambas se detendrán o, de ser posible, alterarán su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia;</p> <p>B. cuando dos aeronaves se encuentren en un rumbo convergente, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso;</p> <p>C. toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance se mantendrá a suficiente distancia de</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>la trayectoria de la otra aeronave.</p> <p>(ii) cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todos los puntos de espera de la pista, a menos que la torre de control de aeródromo le autorice de otro modo.</p> <p>(iii) cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todas las barras de parada iluminadas y podrá proseguir cuando se apaguen las luces.</p>	
<b>91.190</b>	<p><b>Luces que deben ostentar las aeronaves</b></p> <p>(a) Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir la AAC, todas las aeronaves ostentarán:</p> <p>(1) en vuelo:</p> <p>(i) luces anticollisión cuyo objeto será el de llamar la atención hacia la aeronave; y</p> <p>(ii) luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no se</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>ostentarán otras luces si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas.</p> <p>(2) en tierra</p> <p>(i) todas las aeronaves que operen en el área de movimiento de un aeródromo ostentarán luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no ostentarán otras luces si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas;</p> <p>(ii) todas las aeronaves, a no ser que estén paradas y debidamente iluminadas por otro medio, en el área de movimiento de un aeródromo ostentarán luces con el fin de indicar las extremidades de su estructura;</p> <p>(iii) todas las aeronaves que operen en el área de movimiento de un aeródromo ostentarán luces destinadas a destacar su presencia; y</p> <p>(iv) todas las aeronaves que se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo y cuyos motores estén en funcionamiento, ostentarán luces que</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>indiquen este hecho.</p> <p>(b) Salvo lo establecido en el Párrafo (c) de esta sección, las aeronaves que estén dotadas de luces para satisfacer requisitos estipulados en (a) (1) y (a) (2), deben mantener encendidas dichas luces fuera del periodo especificado en (a):</p> <p>(1) en vuelo, para satisfacer el requisito de (a) (1) (i);</p> <p>(2) cuando operen en el área de movimiento de un aeródromo para satisfacer el requisito de (a) (2) (iii); o</p> <p>(3) cuando se encuentre en el área de movimiento de un aeródromo para satisfacer el requisito de (a) (2) (iv).</p> <p>(c) Se le permitirá a los pilotos apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos de a bordo para satisfacer los requisitos prescritos en los Párrafos (a) y (b) si es seguro o probable que:</p> <p>(1) afecten adversamente el desempeño satisfactorio de sus funciones; o</p> <p>(2) expongan a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial.</p>	
<b>91.195</b>	<p><b>Instrucción de vuelo: Vuelos simulados por instrumentos</b></p> <p>(a) No se volará una aeronave en condiciones simuladas de vuelo</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>por instrumentos, a menos que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) la aeronave esté provista de doble mando en completo funcionamiento;</li> <li>(2) un piloto calificado ocupe un puesto de mando para actuar como piloto de seguridad si el piloto al mando vuela por instrumentos en condiciones simuladas; y</li> <li>(3) el piloto de seguridad debe tener la suficiente visibilidad tanto hacia adelante como hacia los costados de la aeronave, o un observador competente que esté en comunicación con el piloto de seguridad ocupará un puesto en la aeronave desde el cual su campo visual complemente adecuadamente el del piloto de seguridad.</li> </ul>	
<b>91.200</b>	<p><b>Operaciones en un aeródromo o en sus cercanías</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Las aeronaves que operen en un aeródromo o en sus cercanías, tanto si se hallan o no en una zona de tránsito de aeródromo: <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) observarán el tránsito de aeródromo a fin de evitar colisiones;</li> <li>(2) se ajustarán al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o lo evitarán;</li> <li>(3) harán todos los virajes hacia</li> </ul> </li> </ul>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que se le ordene lo contrario;</p> <p>(4) aterrizarán o despegarán en la dirección del viento, a menos que por motivos de seguridad, configuración de la pista o por consideraciones de tránsito aéreo se determine que es preferible hacerlo en otra dirección.</p>	
<b>91.205</b>	<p><b>Operaciones acuáticas</b></p> <p>(a) Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación, y exista peligro de colisión, las aeronaves procederán teniendo muy en cuenta las circunstancias y condiciones del caso, inclusive las limitaciones propias de cada una de ellas.</p> <p>(1) Convergencia. Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.</p> <p>(2) Aproximación de frente. Cuando una aeronave se aproxime de frente o casi de frente a otra, o a una embarcación, variará su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia.</p> <p>(3) Alcance. Toda aeronave o</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>embarcación que sea alcanzada por otra tiene derecho de paso, y la que da alcance cambiará su rumbo para mantenerse a suficiente distancia.</p> <p>(4) Amaraje y despegue. Toda aeronave que amare o despegue del agua se mantendrá, en cuanto sea factible, alejada de todas las embarcaciones y evitará obstruir su navegación.</p> <p>(b) Luces que deben ostentar las aeronaves en el agua.</p> <p>(1) entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la autoridad competente, toda aeronave que se halle en el agua ostentará las luces prescritas por el reglamento internacional para la prevención de abordajes en el mar (revisado en 1972), a menos que sea imposible, en cuyo caso ostentará luces cuyas características y posición sean lo más parecidas posible a las que exige el reglamento internacional.</p>	
<b>91.210</b>	<p><b>Plan de vuelo: Presentación</b></p> <p>(a) La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo que ha de suministrarse al ATC, debe darse en la forma de plan de</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>vuelo.</p> <p>(b) Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;</li><li>(2) cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de asesoramiento;</li><li>(3) cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;</li><li>(4) cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación;</li><li>(5) todo vuelo a través de fronteras internacionales.</li></ul> <p>(c) Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio de control aeroterrestre competente a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.</p> <p>(d) A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, por lo menos 60 minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:</p> <p>(1) al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento; o</p> <p>(2) al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.</p>	
<b>91.215</b>	<p><b>Plan de vuelo: Contenido</b></p> <p>(a) El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad ATS competente considere pertinentes:</p> <p>(1) identificación de aeronave</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	(2) reglas de vuelo y tipo de vuelo (3) número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta (4) equipo (5) aeródromo de salida (6) hora prevista de fuera calzos (7) velocidades de crucero (8) niveles de crucero (9) ruta que ha de seguirse (10) aeródromo de destino y duración total prevista (11) aeródromos de alternativa (12) autonomía (13) número total de personas a bordo (14) equipo de emergencia y de supervivencia (15) otros datos.	
<b>91.220</b>	<b>Modo de completar el plan de vuelo</b> (a) Cualquiera que sea el objeto para el cual se presente, el plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta aeródromos de alternativa inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo. (b) Contendrá, además, la información que corresponda sobre todos los demás conceptos	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	cuando esté prescrito por la autoridad ATS competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.	
<b>91.225</b>	<b>Cambios en el plan de vuelo</b> (a) A reserva de lo dispuesto en la Sección 91.250 (e), todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. (b) Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.	<b>Sin comentarios</b>
<b>91.230</b>	<b>Expiración del plan de vuelo</b> (a) A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se dará aviso de llegada, personalmente, por radiotelefonía o por enlace de datos, tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>hasta el aeródromo de destino.</p> <p>(b) Cuando se haya presentado un plan de vuelo únicamente respecto a una parte del vuelo distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino se cancelará, cuando sea necesario, mediante un informe apropiado a la pertinente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.</p> <p>(c) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará, cuando se requiera, a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar, y por los medios más rápidos de que se disponga.</p> <p>(d) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada inmediatamente antes de aterrizar, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada, cuando se requiera tal aviso. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.</p> <p>(e) Los informes de llegada hechos por aeronaves contendrán los</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>siguientes elementos de información:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) identificación de la aeronave;</li><li>(2) aeródromo de salida;</li><li>(3) aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino);</li><li>(4) aeródromo de llegada; y</li><li>(5) hora de llegada.</li></ul>	
<b>91.235</b>	<p><b>Señales</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>(a) Al observar o recibir cualesquiera de las señales indicadas en el Apéndice B, la aeronave obrará de conformidad con la interpretación que de la señal se da en dicho Apéndice.</li><li>(b) Las señales del Apéndice B, cuando se utilicen, tendrán el significado que en él se indica. Deben utilizarse solamente para los fines indicados y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.</li><li>(c) El señalero, será responsable de proporcionar a las aeronaves en forma clara y precisa, señales normalizadas para maniobrar en tierra, utilizando las que se indican en el Apéndice B.</li><li>(d) Nadie puede guiar una aeronave a menos que esté debidamente instruido, calificado y aprobado por la autoridad competente para realizar tales funciones.</li></ul>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>(e) El señalero debe usar un chaleco de identificación fluorescente para permitir que la tripulación de vuelo determine que se trata de la persona responsable de la operación de maniobra en tierra.</p> <p>(f) Todo el personal de tierra que participe en la provisión de señales utilizará:</p> <p>(1) durante las horas diurnas, toletes, palas de tipo raqueta de tenis o guantes, todos ellos con los colores fluorescentes.</p> <p>(2) por la noche, o en condiciones de mala visibilidad, se utilizarán toletes iluminados.</p>	
<b>91.240</b>	<p><b>Hora</b></p> <p>(a) Se utilizará el tiempo universal coordinado (UTC) que debe expresarse en horas y minutos y, cuando se requiera, en segundos del día de 24 horas que comienza a medianoche.</p> <p>(b) Se verificará la hora antes de la iniciación de un vuelo controlado y en cualquier otro momento del vuelo que sea necesario.</p> <p>(c) Cuando se utiliza en la aplicación de comunicaciones por enlace de datos, la hora será exacta, con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
<b>91.245</b>	<p><b>Autorización del control de tránsito aéreo</b></p> <p>(a) Antes de realizar un vuelo controlado o una parte de un vuelo como vuelo controlado, se obtendrá la autorización del control de tránsito aéreo. Dicha autorización se solicitará presentando el plan de vuelo a una dependencia de control de tránsito aéreo.</p> <p>(b) Siempre que una aeronave haya solicitado una autorización que implique prioridad, se someterá a la dependencia correspondiente del control de tránsito aéreo, si así lo solicita, un informe explicando la necesidad de dicha prioridad.</p> <p>(c) Posible renovación en vuelo de la autorización. Si antes de la salida se prevé que, dependiendo de la autonomía de combustible y a reserva de la renovación en vuelo de la autorización, en algún punto de la ruta pudiera tomarse la decisión de dirigirse a otro aeródromo de destino, se deberá notificar de ello a las dependencias de control de tránsito aéreo pertinentes mediante la inclusión en el plan de vuelo de la información relativa a la ruta revisada (si se conoce) y al nuevo aeródromo de destino.</p> <p>(d) Toda aeronave que opere en un aeródromo controlado, no efectuará rodaje en el área de maniobras sin autorización de la torre de control del aeródromo y</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>cumplirá las instrucciones que le dé dicha dependencia.</p>	
<b>91.250</b>	<p><b>Observancia del plan de vuelo</b></p> <p>(a) Salvo lo dispuesto en los Párrafos (e) y (g) de esta sección, toda aeronave se atenderá al plan de vuelo actualizado o a la parte aplicable de un plan de vuelo actualizado presentada para un vuelo controlado, a menos que:</p> <p>(1) haya solicitado un cambio y haya conseguido autorización de la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo; o</p> <p>(2) que se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte de la aeronave, en cuyo caso, tan pronto como lo permitan las circunstancias, después de aplicadas dichas medidas, se informará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo de las medidas tomadas y del hecho que dichas medidas se debieron a una situación de emergencia.</p> <p>(b) A menos que la autoridad ATS competente autorice o que la dependencia de control de tránsito aéreo competente autorice o disponga otra cosa, los vuelos controlados, en la medida de lo posible:</p> <p>(1) cuando se efectúen en una ruta ATS establecida,</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>operarán a lo largo del eje definido de esa ruta; o</p> <p>(2) cuando se efectúen en otra ruta, operarán directamente entre las instalaciones de navegación o los puntos que definen esa ruta.</p> <p>(c) Con sujeción al requisito principal que figura en el Párrafo (b) de esta sección, si una aeronave opera a lo largo de un tramo de una ruta ATS definido por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF (VOR), cambiará, para su guía de navegación primaria, de la instalación VOR que queda por detrás de la aeronave a la que se encuentre por delante de la misma, y este cambio se efectuará en el punto de cambio o tan cerca de éste como sea posible desde el punto de vista operacional, si dicho punto de cambio se ha establecido.</p> <p>(d) Las divergencias respecto a lo dispuesto en el Párrafo (b) de esta sección se notificará a la dependencia competente del servicio de tránsito aéreo.</p> <p>(e) Cambios inadvertidos. En caso que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado, se hará lo siguiente:</p> <p>(1) Desviación respecto a la derrota: si la aeronave se desvía de la derrota, tomará medidas inmediatamente para rectificar su rumbo con objeto</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>de volver a la derrota lo antes posible.</p> <p>(2) Variación de la velocidad aerodinámica verdadera: si el promedio de velocidad verdadera aerodinámica al nivel de crucero entre puntos de notificación varíe, o se espera que varíe, en un 5% en más o en menos respecto a la consignada en el plan de vuelo, se notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.</p> <p>(3) Cambio de la hora prevista: si la hora prevista de llegada al próximo punto de notificación aplicable, al límite de región de información de vuelo o al aeródromo de destino, el que esté antes, resulta errónea en más de 3 minutos con respecto a la notificada a los servicios de tránsito aéreo, o con relación a otro período de tiempo que haya prescrito la autoridad ATS competente o que se base en acuerdos regionales de navegación aérea, la nueva hora prevista, revisada, se notificará lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.</p> <p>(4) Además, cuando exista un acuerdo ADS, se informará automáticamente a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, por enlace de datos, cuando tenga lugar un</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>cambio que sea superior a los valores de umbral establecidos en el contrato ADS relacionado con un evento.</p> <p>(f) Cambios que se intentan hacer. Las solicitudes relativas a cambios en el plan de vuelo contendrán la información que se indica a continuación:</p> <p>(1) Cambio de nivel de crucero:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) identificación de la aeronave;</li><li>(ii) nuevo nivel de crucero solicitado y velocidad de crucero a este nivel;</li><li>(iii) horas previstas revisadas (cuando proceda) sobre los límites de las regiones de información de vuelos subsiguientes.</li></ul> <p>(2) Cambio de ruta:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Sin modificación del punto de destino:<ul style="list-style-type: none"><li>A. identificación de la aeronave;</li><li>B. reglas de vuelo;</li><li>C. descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado;</li><li>D. horas previstas</li></ul></li></ul>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
Sección	Título y contenido de la sección	Comentarios
	<p>revisadas;</p> <p>E. cualquier otra información pertinente.</p> <p>(ii) Con modificación del punto de destino:</p> <p>A. identificación de la aeronave;</p> <p>B. reglas de vuelo;</p> <p>C. descripción de la ruta de vuelo revisada hasta el nuevo aeródromo de destino, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado;</p> <p>D. horas previstas revisadas;</p> <p>E. aeródromos de alternativa;</p> <p>F. cualquier otra información pertinente.</p> <p>(g) Deterioro de las condiciones meteorológicas hasta quedar por debajo de las VMC. Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en condiciones VMC de conformidad con su plan de vuelo actualizado, el vuelo que se realice como controlado deberá:</p> <p>(1) solicitar una autorización enmendada que le permita</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>continuar en VMC hasta el punto de destino o hasta un aeródromo de alternativa, o salir del espacio aéreo dentro del cual se necesita una autorización ATC; o</p> <p>(2) si no puede obtener una autorización de conformidad con el Párrafo (1) de esta sección, continuar el vuelo en VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo de que se trate o aterrizar en el aeródromo apropiado más próximo; o</p> <p>(3) si vuela dentro de una zona de control, solicitar autorización para continuar como vuelo VFR especial; o</p> <p>(4) solicitar autorización para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.</p>	
<b>91.255</b>	<p><b>Informes de posición</b></p> <p>(a) A menos que sea eximido por la autoridad ATS competente o por las dependencias correspondientes de servicios de tránsito aéreo de acuerdo a las condiciones especificadas por esa autoridad, un vuelo controlado notificará a esa dependencia, tan pronto como sea posible, la hora y nivel a que se pasa cada uno de los puntos de notificación obligatoria designados, así como</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>cualquier otro dato que sea necesario.</p> <p>(b) Análogamente, los informes de posición deberán enviarse en relación con puntos de notificación adicionales, cuando lo soliciten las dependencias correspondientes de los servicios de tránsito aéreo.</p> <p>(c) A falta de puntos de notificación designados, los informes de posición se darán a intervalos que fije la autoridad ATS competente o especificados por la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.</p> <p>(d) Los vuelos controlados que notifiquen su posición a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada, mediante comunicaciones por enlace de datos, proporcionarán informes de posición orales únicamente cuando así se solicite.</p>	
<b>91.260</b>	<p><b>Terminación del control</b></p> <p>Salvo cuando aterricen en un aeródromo controlado, los vuelos controlados, tan pronto como dejen de estar sujetos al servicio de control de tránsito aéreo, notificarán este hecho a la dependencia ATC correspondiente.</p>	<b>Sin comentarios</b>
<b>91.265</b>	<p><b>Comunicaciones</b></p> <p>(a) Toda aeronave que opere como vuelo controlado mantendrá</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>comunicaciones aeroterrestres vocales constantes por el canal apropiado de la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo y cuando sea necesario establecerá comunicación en ambos sentidos con la misma, con excepción de lo que pudiera prescribir la autoridad ATS competente en lo que respecta a las aeronaves que forman parte del tránsito de aeródromo de un aeródromo controlado.</p> <p>(b) Falla de las comunicaciones. Si la falla de las comunicaciones impide cumplir con lo dispuesto en el Párrafo (a) de esta sección, la aeronave observará los procedimientos de falla de comunicaciones orales del Anexo 10, Volumen II, y aquellos de los procedimientos siguientes que sean apropiados. La aeronave intentará comunicarse con la dependencia de control de tránsito aéreo pertinente utilizando todos los demás medios disponibles. Además, la aeronave cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.</p> <p>(1) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual, la aeronave:</p> <p>(i) proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>visual; aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo;</p> <p>(ii) completará un vuelo IFR conforme a lo establecido en Párrafo (2) de esta sección, si lo considera conveniente.</p> <p>(2) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, o si el piloto de un vuelo IFR, considera que no es conveniente terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito en el Párrafo (1) (i):</p> <p>(i) a menos que se prescriba de otro modo con base en un acuerdo regional de navegación aérea, en el espacio aéreo en el que no se utilice radar para el control de tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que el piloto al mando deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria, y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>presentado;</p> <p>(ii) en el espacio aéreo en el que se utilice radar para el control del tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de siete minutos desde el momento en que:</p> <p>(A) se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo; o</p> <p>(B) se regule el transpondedor en el Código 7600; o</p> <p>(C) la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria;</p> <p>lo que ocurra más tarde y a partir de ese momento debe ajustar el nivel y la velocidad conforme al plan de vuelo presentado;</p> <p>(iii) cuando reciba guía vectorial radar o efectúe un desplazamiento indicado por ATC utilizando RNAV sin un límite especificado, debe volver a la ruta del plan de vuelo actualizado al alcanzar el siguiente punto significativo, a más</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>tardar, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo que corresponda;</p> <p>(iv) proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda o el punto de referencia para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en el Párrafo (b) (2) (v) de esta sección, la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda o este punto de referencia hasta iniciar el descenso;</p> <p>(v) iniciará el descenso desde la ayuda o el punto de referencia para la navegación especificada en el Párrafo (b) (2) (iv), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, debe iniciar el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>dicha hora;</p> <p>(vi) realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos, especificado para la ayuda o el punto de referencia de navegación designados; y</p> <p>(vii) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en el Párrafo (b) (2) (v), o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.</p>	
<b>91.270</b>	<p><b>Intercepción</b></p> <p>(a) La interceptación de aeronaves civiles está regida por este reglamento y las directrices administrativas del Estado en cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmente en cumplimiento del Artículo 3 d), en virtud del cual los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.</p> <p>(b) En caso de interceptación de una aeronave civil su piloto al mando cumplirá con los requisitos que</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>figuran en el Apéndice K, interpretando y respondiendo a las señales visuales en la forma especificada en el mismo Apéndice.</p>	
<b>91.275</b>	<p><b>Restricciones temporales de vuelo en la proximidad de áreas de desastres o peligrosas</b></p> <p>(a) La AAC o el proveedor de los servicios ATS emitirá un aviso a los aviadores (NOTAM) designando una zona dentro de la cual se aplicarán restricciones temporales de vuelo, especificando el riesgo o condiciones que requieren su imposición cuando se determine que es necesario para:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) proteger a las personas y a la propiedad sobre la superficie o en el aire, de riesgos asociados con un incidente en la superficie.</li> <li>(2) proveer un medio ambiente seguro para la operación de rescate de aeronaves siniestradas; o</li> <li>(3) prevenir una congestión insegura de personas y de aeronaves, sobrevolando sobre un incidente o evento que puede despertar un alto grado de interés público.</li> </ol> <p>el NOTAM especificará el riesgo o la condición que exige la imposición de restricciones temporales de vuelo.</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>(b) Cuando un NOTAM ha sido emitido según el Párrafo (a) (1) de esta sección, ninguna aeronave operará dentro de la zona designada a menos que esté participando en las actividades de ayuda, y esté siendo operada bajo la dirección del oficial encargado de las actividades de respuesta a la emergencia.</p> <p>(c) Cuando un NOTAM ha sido emitido según el Párrafo (a) (2) de esta sección, la aeronave no operará dentro de la zona designada a menos que cumpla las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) esté participando en actividades de riesgo y esté siendo operada bajo la dirección de la autoridad encargada de las actividades de ayuda a la emergencia.</li><li>(2) esté llevando autoridades para el cumplimiento de la ley y con permiso de la AAC.</li><li>(3) esté operando según un plan de vuelo IFR aprobado por el ATC.</li><li>(4) la operación sea conducida directamente hacia/desde un aeródromo dentro de la zona, o sea necesario por la imposibilidad de realizar vuelos VFR sobre o alrededor de la zona, debido al mal tiempo o al terreno y la operación no ponga en peligro las actividades de rescate y no sean conducidas para el propósito de observación del</li></ul>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>desastre.</p> <p>(5) esté llevando periodistas acreditados apropiadamente, el vuelo sea autorizado por la AAC, y la operación sea conducida con la separación debida y encima de altitudes utilizadas por las aeronaves que prestan auxilio a la aeronave en desastre.</p> <p>(d) Cuando un NOTAM ha sido emitido según el Párrafo (a) (3) de esta sección, la aeronave no operará dentro de la zona designada a menos que satisfaga una de las siguientes condiciones:</p> <p>(1) la operación sea conducida directamente hacia/desde un aeródromo dentro de la zona, o sea necesaria por la imposibilidad de realizar un vuelo VFR en la zona debido a mal tiempo y la operación no sea conducida para el propósito de observación del incidente o evento.</p> <p>(2) la aeronave sea operada de acuerdo con un plan de vuelo IFR aprobado por el ATC.</p> <p>(3) la aeronave esté llevando personal de investigación del incidente o autoridades policiales.</p> <p>(4) la aeronave esté llevando representantes de noticias debidamente acreditados, y antes de entrar a esa zona, sea presentado un plan de vuelo a la dependencia ATC</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>apropiada.</p> <p>(e) Los planes de vuelo presentados y las especificaciones hechas con la dependencia ATC según esta Sección incluirán la siguiente información:</p> <p>(1) identificación de la aeronave, tipo y color.</p> <p>(2) frecuencias de radio-comunicaciones a ser utilizadas.</p> <p>(3) tiempos propuestos de ingreso y salida de la zona designada.</p> <p>(4) nombres de las organizaciones y medios de noticias y propósitos del vuelo.</p> <p>(5) cualquier otra información solicitada por el ATC.</p>	
<b>91.280</b>	<p><b>Reglas de tránsito aéreo de emergencia</b></p> <p>(a) Esta sección prescribe el proceso para la utilización de los NOTAM emitidos por el ATS u otra entidad autorizada por la AAC para advertir y operar según reglamentaciones y reglas de tránsito aéreo de emergencia específicamente establecidos.</p> <p>(b) Cuando una dependencia ATS determine que existe o existirá una condición de emergencia relacionada con su capacidad para operar el sistema de control de tránsito aéreo durante las</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
	<p>cuales las operaciones normales de vuelo no pudieran ser conducidas de acuerdo con los niveles de seguridad y eficiencia requeridos:</p> <p>(1) la dependencia ATS emitirá una regla o reglamentación de tránsito aéreo de efectividad inmediata, en respuesta a esa condición de emergencia; y</p> <p>(2) la dependencia ATS podrá utilizar el sistema de NOTAM para notificar sobre la emisión de dicha regla o reglamentación de tránsito aéreo de emergencia. Esos NOTAM se refieren a reglas o reglamentaciones concernientes a las operaciones de vuelo; al uso de las facilidades de navegación; y a la designación del espacio aéreo en el cual estas reglas y reglamentaciones se aplican.</p> <p>(c) Cuando se haya emitido un NOTAM de acuerdo con esta sección, ninguna aeronave que esté regida por la reglamentación referida operará dentro del espacio aéreo designado, excepto que esté de acuerdo con las autorizaciones, términos y condiciones prescritas en la reglamentación cubierta por el NOTAM.</p>	

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b> <b>Parte I - Aeronaves</b> <b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b> <b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
<b>91.285</b>	<p><b>Restricciones de vuelo en las proximidades del Presidente de la República y de otras autoridades</b></p> <p>Ninguna aeronave operará sobre o en la vecindad de cualquier zona a ser visitada o recorrida por el Presidente, Vice-Presidente, u otra autoridad pública, infringiendo las restricciones establecidas por la AAC y publicadas en un NOTAM.</p>	<b>Sin comentarios</b>
<b>91.290</b>	<p><b>Restricciones temporales de las operaciones de vuelo durante condiciones de presión barométrica anormalmente alta</b></p> <p>(a) Restricciones especiales de vuelo.</p> <p>Ninguna aeronave operará o iniciará un vuelo si la información disponible indica que la presión barométrica a lo largo de la ruta excede o excederá los 1049.82 hPa (31 pulgadas de Hg), a menos que cumpla con los requisitos establecidos por la AAC mediante un NOTAM.</p> <p>(b) Desviaciones.</p> <p>La AAC podrá autorizar una desviación a las restricciones establecidas en el Párrafo (a) de esta sección, con el objeto de permitir operaciones de emergencia para el abastecimiento de víveres, transporte o servicios médicos hacia áreas remotas, con tal que estas operaciones se realicen con un nivel aceptable de seguridad.</p>	<b>Sin comentarios</b>

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulo B - Reglas de vuelo</b>		
<b>Secciones 91.105 a la 91.295</b>		
<b>Sección</b>	<b>Título y contenido de la sección</b>	<b>Comentarios</b>
<b>91.295</b>	<p><b>Restricciones de las operaciones en la vecindad de demostraciones aéreas y eventos deportivos</b></p> <p>(a) La AAC emitirá un NOTAM designando el área de espacio aéreo en el cual se imponga una restricción temporal de vuelo cuando se determine que esa restricción es necesaria para proteger a las personas o propiedades en la superficie o en el aire, para:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) preservar la seguridad operacional y eficiencia; o</li><li>(2) prevenir una congestión insegura de aeronaves en situaciones tales como la vecindad de una demostración aérea o de un evento deportivo a gran escala.</li></ul>	<b>Sin comentarios</b>

**PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO**

## Adjunto B

### LAR 91 – Reglas de vuelo y operación general

#### Parte I - Aeronaves

#### Capítulo B: Reglas de vuelo

#### 91.105 Aplicación

(a) ~~Este capítulo se aplica:~~

~~(1) a la operación de aeronaves nacionales dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial.~~

~~(2) a la operación de aeronaves extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial.~~

(a) Este capítulo se aplica a la operación de aeronaves nacionales y extranjeras dentro del territorio nacional y sobre el mar territorial.

#### 91.110 Cumplimiento de las reglas de vuelo

(a) ~~La operación de aeronaves se ajustará a las reglas de vuelo:~~

~~(1) en tierra, cuando se opera en el área de movimiento de los aeródromos.~~

~~(2) en vuelo, cuando se opera de acuerdo con:~~

~~(i) las reglas de vuelo visual; o~~

~~(ii) las reglas de vuelo por instrumentos.~~

(a) La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos, se ajustará a las reglas y, además, durante el vuelo:

(1) a las reglas de vuelo visual; o

(2) a las reglas de vuelo por instrumentos.

#### 91.115 Autoridad del piloto al mando

El piloto al mando de una aeronave tiene autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.

#### 91.120 Responsabilidad del piloto al mando

El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, es responsable de que la operación de ésta se realice de acuerdo con las reglas de vuelo, pero podrá dejar de seguirlas en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.

#### 91.125 Medidas previas al vuelo

(a) Antes de iniciar el vuelo, el piloto al mando debe familiarizarse con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado.

(b) Cuando el vuelo proyectado salga de las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, estas medidas deben comprender el estudio minucioso de:

(1) los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga,

(2) cálculo de combustible necesario,

(3) preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

(4) longitudes de pista de los aeródromos a ser utilizados y la información de la distancia de despegue y aterrizaje requerida, que es parte del manual de vuelo aprobado.

(5) otra información relevante relacionada con la performance de la aeronave según los valores de elevación y gradiente de la pista del aeródromo, peso (masa) bruto de la aeronave, viento y temperatura.

#### 91.130 Zonas prohibidas y zonas restringidas

~~El piloto al mando~~ ninguna persona puede operar una aeronave ~~no operará~~ en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente en la AIP,

a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso de la autoridad competente, sobre cuyo territorio se encuentran establecidas dichas zonas.

**91.135 Operación negligente o temeraria de aeronaves**

~~Ningún piloto debe~~ Ninguna persona puede operar una aeronave de una manera negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.

**91.140 Ajustes del altímetro**

(a) Para vuelos en las proximidades de un aeródromo y dentro de las áreas de control terminal (TMA), la posición de las aeronaves en el plano vertical debe expresarse en:

- (1) altitudes, cuando estén a la altitud de transición o por debajo de ella, y
- (2) en niveles de vuelo, cuando estén en el nivel de transición o por encima de éste.

(b) Al atravesar la capa de transición la posición de la aeronave en el plano vertical debe expresarse en niveles de vuelo durante el ascenso y en altitudes durante el descenso.

(c) Procedimientos básicos:

- (1) a la altitud de transición o por debajo: el altímetro debe estar reglado a la presión del nivel del mar (QNH); y
- (2) al nivel de transición o por encima: el altímetro debe estar reglado a 1 013,2 hPa (29.92 pulg. Hg)

**91.145 Alturas mínimas**

(a) Cuando se tenga la autorización del ATC o salvo que sea necesario para despegar o aterrizar y se vuele a una altura que permita, en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o propiedades que se encuentre en la superficie, las aeronaves no volarán sobre:

- (1) aglomeraciones de edificios en ciudades;
- (2) pueblos;
- (3) lugares habitados; y

(4) sobre una reunión de personas al aire libre.

**91.150 Niveles de crucero**

(a) Los niveles de crucero a que ha de efectuarse un vuelo o parte de él se denominarán como:

- (1) niveles de vuelo, para los vuelos que se efectúen a un nivel igual o superior al nivel de vuelo más bajo utilizable o, cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen por encima de la altitud de transición; y
- (2) altitudes, para los vuelos que se efectúen por debajo del nivel de vuelo más bajo utilizable o, cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen a la altitud de transición o por debajo de ella.

**91.155 Mínimas VMC de visibilidad y distancia de nubes**

Las mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes figuran en la Tabla A-1 del Apéndice A.

**91.160 Mínimos meteorológicos para vuelo VFR especial**

(a) Cuando las condiciones del tránsito lo permitan, podrán autorizarse vuelos VFR especiales a reserva de la aprobación de la dependencia que suministra servicio de control de aproximación y de las disposiciones del Párrafo (c) de esta sección.

(b) Las solicitudes para tales autorizaciones se tramitarán separadamente.

(c) Cuando la visibilidad en tierra no sea inferior a 1 500 m, podrá autorizarse a los vuelos VFR especiales a que:

- (1) entren en una zona de control para aterrizar, despegar o salir desde una zona de control;
- (2) crucen la zona de control; u
- (3) operen localmente dentro de una zona de control.

**91.165 Velocidad de aeronaves**

(a) El piloto al mando no operará una aeronave por debajo de diez mil (10 000 ft) pies sobre el terreno, a una velocidad indicada de más de doscientos cincuenta

(250) nudos, salvo que sea autorizado de otra forma o requerido por el ATC.

- (b) Si la velocidad mínima de seguridad para cualquier operación particular es mayor que la velocidad máxima descrita en esta sección, la aeronave puede operar en esa velocidad mínima.

#### **91.170 Lanzamiento de objetos y rociado**

No se hará ningún lanzamiento ni rociado desde aeronaves en vuelo salvo en las condiciones prescritas por la AAC y según lo indique la información, asesoramiento o autorización pertinentes de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

#### **91.175 Prevención de colisiones**

- (a) Ninguna de estas reglas de vuelo eximirán al piloto al mando de la responsabilidad de proceder en la forma más eficaz para prevenir una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolidión necesarias basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS.
- (b) El piloto al mando debe ejercer la vigilancia a bordo de una aeronave, sea cual fuere el tipo de vuelo o clase de espacio aéreo en que vuele la aeronave, y mientras circule en el área de movimiento de un aeródromo.

#### **91.180 Operación en la proximidad de otra aeronave**

El piloto al mando no operará una aeronave tan cerca de otra que pueda ocasionar peligro de colisión.

#### **91.185 Derecho de paso**

- (a) La aeronave que tenga derecho de paso mantendrá el rumbo y velocidad.
- (b) La aeronave que por las reglas siguientes esté obligada a mantenerse fuera de la trayectoria de otra, evitará pasar por encima, por debajo o por delante de ella, a menos que lo haga a suficiente distancia y que tenga en cuenta el efecto de estela turbulenta de la aeronave.
- (1) *Aproximación de frente.* Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o

casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.

- (2) *Convergencia.* Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso, con las siguientes excepciones:

- (i) los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos;
- (ii) los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos;
- (iii) los planeadores cederán el paso a los globos.
- (iv) las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras o a algún objeto.

- (3) *Alcance.* Se denomina *aeronave que alcanza* la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de 70° con el plano de simetría de la que va delante, es decir, que está en tal posición con respecto a la otra aeronave que, de noche, no podría ver ninguna de sus luces de navegación a la izquierda (babor) o a la derecha (estribor).

- (i) toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso, y la aeronave que la alcance ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera, cambiando su rumbo hacia la derecha.

- (ii) ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves eximirá de esta obligación a la aeronave que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo.

- (4) *Aterrizaje*

- (i) las aeronaves en vuelo, y también las que estén operando en tierra o

agua, cederán el paso a las aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar.

- (ii) cuando dos o más aerodinos se aproximen a un aeródromo para aterrizar, el que esté a mayor nivel cederá el paso a los que estén más bajos, pero estos últimos no se valdrán de esta regla ni para cruzar por delante de otro que esté en las fases finales de una aproximación, para aterrizar ni para alcanzarlo. No obstante, los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los planeadores.
- (iii) *Aterrizaje de emergencia.* Toda aeronave que se dé cuenta de que otra se ve obligada a aterrizar, le cederá el paso.
- (5) *Despegue.* Toda aeronave en rodaje en el área de maniobras de un aeródromo cederá el paso a las aeronaves que estén despegando o por despegar.
- (6) *Movimiento de las aeronaves en la superficie.*
  - (i) en el caso de que exista peligro de colisión entre dos aeronaves en rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, se aplicará lo siguiente:
    - A. cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, ambas se detendrán o, de ser posible, alterarán su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia;
    - B. cuando dos aeronaves se encuentren en un rumbo convergente, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso;
    - C. toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance se

mantendrá a suficiente distancia de la trayectoria de la otra aeronave.

- (ii) cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todos los puntos de espera de la pista, a menos que la torre de control de aeródromo le autorice de otro modo.
- (iii) cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todas las barras de parada iluminadas y podrá proseguir cuando se apaguen las luces.

#### **91.190 Luces que deben ostentar las aeronaves**

- (a) Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir la AAC, todas las aeronaves ostentarán:
  - (1) en vuelo:
    - (i) luces anticollisión cuyo objeto será el de llamar la atención hacia la aeronave; y
    - (ii) luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no se ostentarán otras luces si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas.
  - (2) en tierra
    - (i) todas las aeronaves que operen en el área de movimiento de un aeródromo ostentarán luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no ostentarán otras luces si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas;
    - (ii) todas las aeronaves, a no ser que estén paradas y debidamente iluminadas por otro medio, en el área de movimiento de un aeródromo ostentarán luces con

el fin de indicar las extremidades de su estructura;

- (iii) todas las aeronaves que operen en el área de movimiento de un aeródromo ostentarán luces destinadas a destacar su presencia; y
  - (iv) todas las aeronaves que se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo y cuyos motores estén en funcionamiento, ostentarán luces que indiquen este hecho.
- (b) Salvo lo establecido en el Párrafo (c) de esta sección, las aeronaves que estén dotadas de luces para satisfacer requisitos estipulados en (a) (1) y (a) (2), deben mantener encendidas dichas luces fuera del periodo especificado en (a):
- (1) en vuelo, para satisfacer el requisito de (a) (1) (i);
  - (2) cuando operen en el área de movimiento de un aeródromo para satisfacer el requisito de (a) (2) (iii); o
  - (3) cuando se encuentre en el área de movimiento de un aeródromo para satisfacer el requisito de (a) (2) (iv).
- (c) Se le permitirá a los pilotos apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos de a bordo para satisfacer los requisitos prescritos en los Párrafos (a) y (b) si es seguro o probable que:
- (1) afecten adversamente el desempeño satisfactorio de sus funciones; o
  - (2) expongan a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial.

**91.195 Instrucción de vuelo:  
Vuelos simulados por  
instrumentos**

- (a) No se volará una aeronave en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que:
- (1) la aeronave esté provista de doble mando en completo funcionamiento;
  - (2) un piloto calificado ocupe un puesto de mando para actuar como piloto de seguridad si el piloto al mando vuela por instrumentos en condiciones

simuladas; y

- (3) el piloto de seguridad debe tener la suficiente visibilidad tanto hacia adelante como hacia los costados de la aeronave, o un observador competente que esté en comunicación con el piloto de seguridad ocupará un puesto en la aeronave desde el cual su campo visual completamente adecuadamente el del piloto de seguridad.

**91.200 Operaciones en un  
aeródromo o en sus  
cercanías**

- (a) Las aeronaves que operen en un aeródromo o en sus cercanías, tanto si se hallan o no en una zona de tránsito de aeródromo:
- (1) observarán el tránsito de aeródromo a fin de evitar colisiones;
  - (2) se ajustarán al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o lo evitarán;
  - (3) harán todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que se le ordene lo contrario;
  - (4) aterrizarán o despegarán en la dirección del viento, a menos que por motivos de seguridad, configuración de la pista o por consideraciones de tránsito aéreo se determine que es preferible hacerlo en otra dirección.

**91.205 Operaciones acuáticas**

- (a) Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación, y exista peligro de colisión, las aeronaves procederán teniendo muy en cuenta las circunstancias y condiciones del caso, inclusive las limitaciones propias de cada una de ellas.
- (1) *Convergencia.* Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.
  - (2) *Aproximación de frente.* Cuando una aeronave se aproxime de frente o casi de frente a otra, o a una embarcación, variará su rumbo hacia la derecha

para mantenerse a suficiente distancia.

- (3) *Alcance.* Toda aeronave o embarcación que sea alcanzada por otra tiene derecho de paso, y la que da alcance cambiará su rumbo para mantenerse a suficiente distancia.
  - (4) *Amaraje y despegue.* Toda aeronave que amare o despegue del agua se mantendrá, en cuanto sea factible, alejada de todas las embarcaciones y evitará obstruir su navegación.
- (b) Luces que deben ostentar las aeronaves en el agua.
- (1) entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la autoridad competente, toda aeronave que se halle en el agua ostentará las luces prescritas por el reglamento internacional para la prevención de abordajes en el mar (revisado en 1972), a menos que sea imposible, en cuyo caso ostentará luces cuyas características y posición sean lo más parecidas posible a las que exige el reglamento internacional.

**91.210 Plan de vuelo: Presentación**

- (a) La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo que ha de suministrarse al ATC, debe darse en la forma de plan de vuelo.
- (b) Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:
  - (1) cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;
  - (2) cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de asesoramiento;
  - (3) cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;
  - (4) cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la

autoridad ATS competente para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación;

- (5) todo vuelo a través de fronteras internacionales.
- (c) Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio de control aeroterrestre competente a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.
- (d) A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, por lo menos 60 minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

- (1) al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento; o
- (2) al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

**91.215 Plan de vuelo: Contenido**

- (a) El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad ATS competente considere pertinentes:
  - (1) identificación de aeronave
  - (2) reglas de vuelo y tipo de vuelo
  - (3) número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta
  - (4) equipo

- (5) aeródromo de salida
- (6) hora prevista de fuera calzos
- (7) velocidades de crucero
- (8) niveles de crucero
- (9) ruta que ha de seguirse
- (10) aeródromo de destino y duración total prevista
- (11) aeródromos de alternativa
- (12) autonomía
- (13) número total de personas a bordo
- (14) equipo de emergencia y de supervivencia
- (15) otros datos.

**91.220 Modo de completar el plan de vuelo**

- (a) Cualquiera que sea el objeto para el cual se presente, el plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta aeródromos de alternativa inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo.
- (b) Contendrá, además, la información que corresponda sobre todos los demás conceptos cuando esté prescrito por la autoridad ATS competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

**91.225 Cambios en el plan de vuelo**

- (a) A reserva de lo dispuesto en la Sección 91.250 (e), todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- (b) Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

**91.230 Expiración del plan de vuelo**

- (a) A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se dará

aviso de llegada, personalmente, por radiotelefonía o por enlace de datos, tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo hasta el aeródromo de destino.

- (b) Cuando se haya presentado un plan de vuelo únicamente respecto a una parte del vuelo distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino se cancelará, cuando sea necesario, mediante un informe apropiado a la pertinente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.
- (c) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará, cuando se requiera, a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar, y por los medios más rápidos de que se disponga.
- (d) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada inmediatamente antes de aterrizar, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada, cuando se requiera tal aviso. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.
- (e) Los informes de llegada hechos por aeronaves contendrán los siguientes elementos de información:
  - (1) identificación de la aeronave;
  - (2) aeródromo de salida;
  - (3) aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino);

- (4) aeródromo de llegada; y
- (5) hora de llegada.

**91.235 Señales**

- (a) Al observar o recibir cualesquiera de las señales indicadas en el Apéndice B, la aeronave obrará de conformidad con la interpretación que de la señal se da en dicho Apéndice.
- (b) Las señales del Apéndice B, cuando se utilicen, tendrán el significado que en él se indica. Deben utilizarse solamente para los fines indicados y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.
- (c) El señalero, será responsable de proporcionar a las aeronaves en forma clara y precisa, señales normalizadas para maniobrar en tierra, utilizando las que se indican en el Apéndice B.
- (d) Nadie puede guiar una aeronave a menos que esté debidamente instruido, calificado y aprobado por la autoridad competente para realizar tales funciones.
- (e) El señalero debe usar un chaleco de identificación fluorescente para permitir que la tripulación de vuelo determine que se trata de la persona responsable de la operación de maniobra en tierra.
- (f) Todo el personal de tierra que participe en la provisión de señales utilizará:
  - (1) durante las horas diurnas, toletes, palas de tipo raqueta de tenis o guantes, todos ellos con los colores fluorescentes.
  - (2) por la noche, o en condiciones de mala visibilidad, se utilizarán toletes iluminados.

**91.240 Hora**

- (a) Se utilizará el tiempo universal coordinado (UTC) que debe expresarse en horas y minutos y, cuando se requiera, en segundos del día de 24 horas que comienza a medianoche.
- (b) Se verificará la hora antes de la iniciación de un vuelo controlado y en cualquier otro momento del vuelo que sea necesario.

- (c) Cuando se utiliza en la aplicación de comunicaciones por enlace de datos, la hora será exacta, con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.

**91.245 Autorización del control de tránsito aéreo**

- (a) Antes de realizar un vuelo controlado o una parte de un vuelo como vuelo controlado, se obtendrá la autorización del control de tránsito aéreo. Dicha autorización se solicitará presentando el plan de vuelo a una dependencia de control de tránsito aéreo.
- (b) Siempre que una aeronave haya solicitado una autorización que implique prioridad, se someterá a la dependencia correspondiente del control de tránsito aéreo, si así lo solicita, un informe explicando la necesidad de dicha prioridad.
- (c) *Posible renovación en vuelo de la autorización.* Si antes de la salida se prevé que, dependiendo de la autonomía de combustible y a reserva de la renovación en vuelo de la autorización, en algún punto de la ruta pudiera tomarse la decisión de dirigirse a otro aeródromo de destino, se deberá notificar de ello a las dependencias de control de tránsito aéreo pertinentes mediante la inclusión en el plan de vuelo de la información relativa a la ruta revisada (si se conoce) y al nuevo aeródromo de destino.
- (d) Toda aeronave que opere en un aeródromo controlado, no efectuará rodaje en el área de maniobras sin autorización de la torre de control del aeródromo y cumplirá las instrucciones que le dé dicha dependencia.

**91.250 Observancia del plan de vuelo**

- (a) Salvo lo dispuesto en los Párrafos (e) y (g) de esta sección, toda aeronave se atenderá al plan de vuelo actualizado o a la parte aplicable de un plan de vuelo actualizado presentada para un vuelo controlado, a menos que:
  - (1) haya solicitado un cambio y haya conseguido autorización de la

- dependencia apropiada del control de tránsito aéreo; o
- (2) que se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte de la aeronave, en cuyo caso, tan pronto como lo permitan las circunstancias, después de aplicadas dichas medidas, se informará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo de las medidas tomadas y del hecho que dichas medidas se debieron a una situación de emergencia.
- (b) A menos que la autoridad ATS competente autorice o que la dependencia de control de tránsito aéreo competente autorice o disponga otra cosa, los vuelos controlados, en la medida de lo posible:
- (1) cuando se efectúen en una ruta ATS establecida, operarán a lo largo del eje definido de esa ruta; o
- (2) cuando se efectúen en otra ruta, operarán directamente entre las instalaciones de navegación o los puntos que definen esa ruta.
- (c) Con sujeción al requisito principal que figura en el Párrafo (b) de esta sección, si una aeronave opera a lo largo de un tramo de una ruta ATS definido por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF (VOR), cambiará, para su guía de navegación primaria, de la instalación VOR que queda por detrás de la aeronave a la que se encuentre por delante de la misma, y este cambio se efectuará en el punto de cambio o tan cerca de éste como sea posible desde el punto de vista operacional, si dicho punto de cambio se ha establecido.
- (d) Las divergencias respecto a lo dispuesto en el Párrafo (b) de esta sección se notificará a la dependencia competente del servicio de tránsito aéreo.
- (e) *Cambios inadvertidos.* En caso que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado, se hará lo siguiente:
- (1) *Desviación respecto a la derrota:* si la aeronave se desvía de la derrota, tomará medidas inmediatamente para rectificar su rumbo con objeto de volver a la derrota lo antes posible.
- (2) *Variación de la velocidad aerodinámica verdadera:* si el promedio de velocidad verdadera aerodinámica al nivel de crucero entre puntos de notificación varíe, o se espera que varíe, en un 5% en más o en menos respecto a la consignada en el plan de vuelo, se notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- (3) *Cambio de la hora prevista:* si la hora prevista de llegada al próximo punto de notificación aplicable, al límite de región de información de vuelo o al aeródromo de destino, el que esté antes, resulta errónea en más de 3 minutos con respecto a la notificada a los servicios de tránsito aéreo, o con relación a otro período de tiempo que haya prescrito la autoridad ATS competente o que se base en acuerdos regionales de navegación aérea, la nueva hora prevista, revisada, se notificará lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- (4) Además, cuando exista un acuerdo ADS, se informará automáticamente a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, por enlace de datos, cuando tenga lugar un cambio que sea superior a los valores de umbral establecidos en el contrato ADS relacionado con un evento.
- (f) *Cambios que se intentan hacer.* Las solicitudes relativas a cambios en el plan de vuelo contendrán la información que se indica a continuación:
- (1) *Cambio de nivel de crucero:*
- (i) identificación de la aeronave;
- (ii) nuevo nivel de crucero solicitado y velocidad de crucero a este nivel;
- (iii) horas previstas revisadas (cuando proceda) sobre los límites de las

regiones de información de vuelos subsiguientes.

(2) *Cambio de ruta:*

(i) *Sin modificación del punto de destino:*

- A. identificación de la aeronave;
- B. reglas de vuelo;
- C. descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado;
- D. horas previstas revisadas;
- E. cualquier otra información pertinente.

(ii) *Con modificación del punto de destino:*

- A. identificación de la aeronave;
- B. reglas de vuelo;
- C. descripción de la ruta de vuelo revisada hasta el nuevo aeródromo de destino, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado;
- D. horas previstas revisadas;
- E. aeródromos de alternativa;
- F. cualquier otra información pertinente.

(g) *Deterioro de las condiciones meteorológicas hasta quedar por debajo de las VMC.* Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en condiciones VMC de conformidad con su plan de vuelo actualizado, el vuelo que se realice como controlado deberá:

- (1) solicitar una autorización enmendada que le permita continuar en VMC hasta el punto de destino o hasta un aeródromo de alternativa, o salir del espacio aéreo dentro del cual se necesita una autorización ATC; o

(2) si no puede obtener una autorización de conformidad con el Párrafo (1) de esta sección, continuar el vuelo en VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo de que se trate o aterrizar en el aeródromo apropiado más próximo; o

(3) si vuela dentro de una zona de control, solicitar autorización para continuar como vuelo VFR especial; o

(4) solicitar autorización para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

**91.255 Informes de posición**

(a) A menos que sea eximido por la autoridad ATS competente o por las dependencias correspondientes de servicios de tránsito aéreo de acuerdo a las condiciones especificadas por esa autoridad, un vuelo controlado notificará a esa dependencia, tan pronto como sea posible, la hora y nivel a que se pasa cada uno de los puntos de notificación obligatoria designados, así como cualquier otro dato que sea necesario.

(b) Análogamente, los informes de posición deberán enviarse en relación con puntos de notificación adicionales, cuando lo soliciten las dependencias correspondientes de los servicios de tránsito aéreo.

(c) A falta de puntos de notificación designados, los informes de posición se darán a intervalos que fije la autoridad ATS competente o especificados por la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

(d) Los vuelos controlados que notifiquen su posición a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada, mediante comunicaciones por enlace de datos, proporcionarán informes de posición orales únicamente cuando así se solicite.

**91.260 Terminación del control**

Salvo cuando aterricen en un aeródromo controlado, los vuelos controlados, tan pronto como dejen de estar sujetos al servicio de control de tránsito aéreo, notificarán este hecho a la dependencia ATC correspondiente.

**91.265 Comunicaciones**

(a) Toda aeronave que opere como vuelo controlado mantendrá comunicaciones aeroterrestres vocales constantes por el canal apropiado de la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo y cuando sea necesario establecerá comunicación en ambos sentidos con la misma, con excepción de lo que pudiera prescribir la autoridad ATS competente en lo que respecta a las aeronaves que forman parte del tránsito de aeródromo de un aeródromo controlado.

(b) *Falla de las comunicaciones.* Si la falla de las comunicaciones impide cumplir con lo dispuesto en el Párrafo (a) de esta sección, la aeronave observará los procedimientos de falla de comunicaciones orales del Anexo 10, Volumen II, y aquellos de los procedimientos siguientes que sean apropiados. La aeronave intentará comunicarse con la dependencia de control de tránsito aéreo pertinente utilizando todos los demás medios disponibles. Además, la aeronave cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.

(1) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual, la aeronave:

(i) proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual; aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo;

(ii) completará un vuelo IFR conforme a lo establecido en Párrafo (2) de esta sección, si lo considera conveniente.

(2) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, o si el piloto de un vuelo IFR, considera que no es conveniente terminar el vuelo de acuerdo con lo

prescrito en el Párrafo (1) (i):

(i) a menos que se prescriba de otro modo con base en un acuerdo regional de navegación aérea, en el espacio aéreo en el que no se utilice radar para el control de tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que el piloto al mando deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria, y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

(ii) en el espacio aéreo en el que se utilice radar para el control del tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de siete minutos desde el momento en que:

(A) se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo; o

(B) se regule el transpondedor en el Código 7600; o

(C) la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria;

lo que ocurra más tarde y a partir de ese momento debe ajustar el nivel y la velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

(iii) cuando reciba guía vectorial radar o efectúe un desplazamiento indicado por ATC utilizando RNAV sin un límite especificado, debe volver a la ruta del plan de vuelo actualizado al alcanzar el siguiente punto significativo, a más tardar, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo que corresponda;

- (iv) proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda o el punto de referencia para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en el Párrafo (b) (2) (v) de esta sección, la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda o este punto de referencia hasta iniciar el descenso;
- (v) iniciará el descenso desde la ayuda o el punto de referencia para la navegación especificada en el Párrafo (b) (2) (iv), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, debe iniciar el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;
- (vi) realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos, especificado para la ayuda o el punto de referencia de navegación designados; y
- (vii) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en el Párrafo (b) (2) (v), o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

**91.270 Interceptación**

- (a) La interceptación de aeronaves civiles está regida por este reglamento y las directrices administrativas del Estado en cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmente en cumplimiento del Artículo 3 d), en virtud del cual los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en

cuenta la seguridad de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

- (b) En caso de interceptación de una aeronave civil su piloto al mando cumplirá con los requisitos que figuran en el Apéndice K, interpretando y respondiendo a las señales visuales en la forma especificada en el mismo Apéndice.

**91.275 Restricciones temporales de vuelo en la proximidad de áreas de desastres o peligrosas**

- (a) La AAC o el proveedor de los servicios ATS emitirá un aviso a los aviadores (NOTAM) designando una zona dentro de la cual se aplicarán restricciones temporales de vuelo, especificando el riesgo o condiciones que requieren su imposición cuando se determine que es necesario para:
  - (1) proteger a las personas y a la propiedad sobre la superficie o en el aire, de riesgos asociados con un incidente en la superficie.
  - (2) proveer un medio ambiente seguro para la operación de rescate de aeronaves siniestradas; o
  - (3) prevenir una congestión insegura de personas y de aeronaves, sobrevolando sobre un incidente o evento que puede despertar un alto grado de interés público.

el NOTAM especificará el riesgo o la condición que exige la imposición de restricciones temporales de vuelo.

- (b) Cuando un NOTAM ha sido emitido según el Párrafo (a) (1) de esta sección, ninguna aeronave operará dentro de la zona designada a menos que esté participando en las actividades de ayuda, y esté siendo operada bajo la dirección del oficial encargado de las actividades de respuesta a la emergencia.
- (c) Cuando un NOTAM ha sido emitido según el Párrafo (a) (2) de esta sección, la aeronave no operará dentro de la zona designada a menos que cumpla las siguientes condiciones:

- (1) esté participando en actividades de riesgo y esté siendo operada bajo la dirección de la autoridad encargada de las actividades de ayuda a la emergencia.
  - (2) esté llevando autoridades para el cumplimiento de la ley y con permiso de la AAC.
  - (3) esté operando según un plan de vuelo IFR aprobado por el ATC.
  - (4) la operación sea conducida directamente hacia/desde un aeródromo dentro de la zona, o sea necesario por la imposibilidad de realizar vuelos VFR sobre o alrededor de la zona, debido al mal tiempo o al terreno y la operación no ponga en peligro las actividades de rescate y no sean conducidas para el propósito de observación del desastre.
  - (5) esté llevando periodistas acreditados apropiadamente, el vuelo sea autorizado por la AAC, y la operación sea conducida con la separación debida y encima de altitudes utilizadas por las aeronaves que prestan auxilio a la aeronave en desastre.
- (d) Cuando un NOTAM ha sido emitido según el Párrafo (a) (3) de esta sección, la aeronave no operará dentro de la zona designada a menos que satisfaga una de las siguientes condiciones:
- (1) la operación sea conducida directamente hacia/desde un aeródromo dentro de la zona, o sea necesaria por la imposibilidad de realizar un vuelo VFR en la zona debido a mal tiempo y la operación no sea conducida para el propósito de observación del incidente o evento.
  - (2) la aeronave sea operada de acuerdo con un plan de vuelo IFR aprobado por el ATC.
  - (3) la aeronave esté llevando personal de investigación del incidente o autoridades policiales.
  - (4) la aeronave esté llevando representantes de noticias debidamente acreditados, y antes de entrar a esa zona, sea presentado un plan de vuelo a la dependencia ATC apropiada.
- (e) Los planes de vuelo presentados y las especificaciones hechas con la dependencia ATC según esta Sección incluirán la siguiente información:
- (1) identificación de la aeronave, tipo y color.
  - (2) frecuencias de radio-comunicaciones a ser utilizadas.
  - (3) tiempos propuestos de ingreso y salida de la zona designada.
  - (4) nombres de las organizaciones y medios de noticias y propósitos del vuelo.
  - (5) cualquier otra información solicitada por el ATC.

**91.280 Reglas de tránsito aéreo de emergencia**

- (a) Esta sección prescribe el proceso para la utilización de los NOTAM emitidos por el ATS u otra entidad autorizada por la AAC para advertir y operar según reglamentaciones y reglas de tránsito aéreo de emergencia específicamente establecidos.
- (b) Cuando una dependencia ATS determine que existe o existirá una condición de emergencia relacionada con su capacidad para operar el sistema de control de tránsito aéreo durante las cuales las operaciones normales de vuelo no pudieran ser conducidas de acuerdo con los niveles de seguridad y eficiencia requeridos:
- (1) la dependencia ATS emitirá una regla o reglamentación de tránsito aéreo de efectividad inmediata, en respuesta a esa condición de emergencia; y
  - (2) la dependencia ATS podrá utilizar el sistema de NOTAM para notificar sobre la emisión de dicha regla o reglamentación de tránsito aéreo de emergencia. Esos NOTAM se refieren a reglas o reglamentaciones concernientes a las operaciones de vuelo; al uso de las facilidades de navegación; y a la designación del

espacio aéreo en el cual estas reglas y reglamentaciones se aplican.

- (c) Cuando se haya emitido un NOTAM de acuerdo con esta sección, ninguna aeronave que esté regida por la reglamentación referida operará dentro del espacio aéreo designado, excepto que esté de acuerdo con las autorizaciones, términos y condiciones prescritas en la reglamentación cubierta por el NOTAM.

**91.285 Restricciones de vuelo en las proximidades donde se encuentra del Presidente de la República y de otras autoridades nacionales y extranjeras**

Ninguna aeronave operará sobre o en la vecindad de cualquier zona a ser visitada o recorrida por el Presidente, Vice-Presidente, u otra autoridad pública, infringiendo las restricciones establecidas por la AAC y publicadas en un NOTAM.

**91.290 Restricciones temporales de las operaciones de vuelo durante condiciones de presión barométrica anormalmente alta**

- (a) *Restricciones especiales de vuelo.*

Ninguna aeronave operará o iniciará un vuelo si la información disponible indica que la presión barométrica a lo largo de la ruta excede o excederá los 1049.82 hPa (31 pulgadas de Hg), a menos que cumpla con los requisitos establecidos por la AAC mediante un NOTAM.

- (b) *Desviaciones.*

La AAC podrá autorizar una desviación a las restricciones establecidas en el Párrafo (a) de esta sección, con el objeto de permitir operaciones de emergencia para el abastecimiento de víveres, transporte o servicios médicos hacia áreas remotas, con tal que estas operaciones se realicen con un nivel aceptable de seguridad.

**91.295 Restricciones de las operaciones en la vecindad de demostraciones aéreas y eventos deportivos**

- (a) La AAC emitirá un NOTAM designando el área de espacio aéreo en el cual se imponga una restricción temporal de vuelo cuando se determine que esa restricción es necesaria para proteger a las personas o propiedades en la superficie o en el aire, para:

- (1) preservar la seguridad operacional y eficiencia; o
- (2) prevenir una congestión insegura de aeronaves en situaciones tales como la vecindad de una demostración aérea o de un evento deportivo a gran escala.

-----