

QUINTA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS EN OPERACIONES
(Lima, Perú, 28 de noviembre al 2 de diciembre de 2011)

Asunto 4: Enmienda 1 al LAR 91

Propuesta de mejora del LAR 91 Parte I – Capítulo A según NE/01/2010 UTAR y actualización en relación a la Enmienda 28 literal a) y Enmienda 29 literal c) del Anexo 6 Parte II y Enmienda 14 literal a) y Enmienda 15 literal b) del Anexo 6 Parte III

(Nota de Estudio presentada por Jairo Salazar Manosalva (relator)
Orestes Morales y Moisés Rondón

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta la propuesta de mejora al texto de la NE UTAR 02/2010, para su evaluación.

Referencias

- NE UTAR 02/2010
- Adjunto A a la NE UTAR 02/2010
- Adjunto B a la NE UTAR 02/2010
- Enmienda 42 del Anexo 2
- Enmiendas 29 y 30 al Anexo 6 Parte II
- LAR 91, Capítulo B
- Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP
- Manual para los redactores de los LAR

1. Antecedentes

1.1 Mediante comunicación AN 13/1.1-09/11 de fecha 31 de marzo de 2009 enviada a los Estados contratantes al Convenio de Chicago, el Secretario General de la OACI informó que la Comisión de Aeronavegación en la sexta sesión de su 186° período de sesiones, celebrada el 4 de marzo de 2009, el Consejo adoptó la Enmienda 42 de las *Normas internacionales, Reglamento del Aire* (Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional).

1.2 En este sentido, esta enmienda está orientada a introducir señales manuales de emergencia normalizadas para las comunicaciones de emergencia entre el personal de salvamento y extinción de incendios de aeronaves y las tripulaciones de vuelo o de cabina, así como tablas que armonizarán los niveles de crucero en las áreas en que se utiliza el sistema métrico.

1.3 Por otra parte, mediante las comunicaciones AN 11/6.3.23-10/22 1 de abril de 2010 y AN 11/6.3.24-11/45 11 de julio de 2011 enviadas a los Estados contratantes al Convenio de Chicago, el

Secretario General de la OACI informó que, el Consejo adoptó las Enmiendas 29 y 30 respectivamente, de las *Normas y métodos recomendados internacionales, Operación de aeronaves — Aviación general internacional — Aviones* (Anexo 6, Parte II al Convenio sobre Aviación Civil Internacional).

1.4 Las enmiendas referidas en dicha comunicación, están orientadas introducir disposiciones sobre ascensos y descensos destinadas a reducir avisos de resolución ACAS II innecesarios Enmienda 28 literal b); nuevas disposiciones para los visualizadores de “cabeza alta” (HUD)/sistemas de visión mejorada (EVS), Enmienda 29 literal b); y disposiciones nuevas y actualizadas en lo que respecta a los registradores de vuelo, Enmienda 29 literal d). Adicionalmente, la Enmienda 30 referida a la utilización de un agente de sustitución de los halones en los extintores de incendios de los lavabos a partir o después del 31 de diciembre de 2011 y del 31 de diciembre de 2016 para los extintores de incendios portátiles.

1.5 Esta propuesta de mejora al Capítulo B del LAR 91, tomando como referencia las enmiendas incorporadas al Anexo 2 – Reglamentos del aire y el Anexo 6, Parte II - Aviación General Internacional – Aviones está fundamentada a lo requerido en el Reglamento del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional el cual en el literal b) del Artículo 4 – Funciones, establece, proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad compatibles con las Normas y métodos recomendados de la OACI pertinentes y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendentes a la armonización y adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes.

2. Análisis

2.1 Para que los Estados miembros del SRVSOP, puedan cumplir con sus obligaciones en virtud de lo requerido en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con respecto a la seguridad operacional de las operaciones en su Estado, es necesario que establezcan en sus Reglamentos de Aviación Civil, requisitos para autorizar operaciones a explotadores aéreos comerciales y privados de manera consistente con los requisitos establecidos en el Convenio y otros documentos pertinentes.

2.2 En este sentido, los comentarios con relación al Capítulo B del LAR 91 han sido elaborados teniendo en cuenta las disposiciones pertinentes del Convenio y sus Anexos; las enmiendas señaladas en los Antecedentes de la presente Nota de estudio, así como las instrucciones para el trabajo de Paneles de Expertos y el Manual para los redactores de los LAR.

2.3 Para el desarrollo de la tarea, se ha evaluado el texto del Capítulo B y Apéndice B del LAR 91, sobre la base de la propuesta de mejora con la NE/02/2010, teniendo en cuenta:

- a) La comunicación a los Estados AN 13/1.1-09/11 del Anexo 2.
- b) La comunicación a los Estados AN 11/6.3.23-10/22 del Anexo 6 Parte II,
- c) La comunicación a los Estados AN 11/6.3.24-11/45 del Anexo 6 Parte II,
- d) El cumplimiento de las normas y métodos recomendados internacionalmente (SARPS) y el texto de las definiciones del Anexo 6;
- e) La Nota de estudio 02/2010 UTAR y sus Adjuntos;
- f) El principio de lenguaje claro; y

- g) La armonización mundial y regional de las reglamentaciones.

3. Conclusiones

3.1 De conformidad con las consideraciones expuestas, y dada la calidad de la nota de estudio 02/2010 UTAR propuesta, se presenta en esta Nota de Estudio algunos comentarios y pequeñas propuestas de mejora al texto de la Nota de estudio 02/2010 UTAR y sus Adjuntos.

4. Acción sugerida

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

- a) Tomar nota de la mejora propuesta que se presenta en el **Apéndice A** a esta nota de estudio; y
- b) aprobar o emitir comentarios que consideren pertinentes relacionados a la propuesta de mejora.

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
91.110	<p>91.110 Cumplimiento de las reglas de vuelo</p> <p>(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:</p> <p>(1) a las reglas de vuelo visual; o</p> <p>(2) a las reglas de vuelo por instrumentos.</p>	<p>Cumplimiento de las reglas de vuelo</p> <p>(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:</p> <p>(1) a las reglas de vuelo visual; o</p> <p>(2) a las reglas de vuelo por instrumentos.</p> <p>(3) Para poder desarrollar operaciones IFR, el piloto al mando de la aeronave deberá ser titular de una Habilitación de Vuelo por Instrumentos.</p> <p>Comentario: El agregado del Sub párrafo (3) evitaría colocar las notas que se han agregado al final de 91.350 y 91.355. Además los requisitos no deberían ubicarse en notas, sino en los párrafos principales de la regulación, por su condición de cumplimiento obligatorio; las notas son normalmente usadas para ampliar la información sobre determinado requisito .</p>
91.125	<p>Medidas previas al vuelo</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>	<p>Medidas previas al vuelo</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; y otros valores aplicables.</p> <p>Comentario: Es responsabilidad de quien despacha el vuelo, considerar todos los factores que afectan la performance de la aeronave, por lo tanto la expresión final es una forma de inducirlos a la verificación completa de dichos factores, que son de su plena responsabilidad.</p>
91.145	<p>Alturas mínimas</p> <p>(a) Cuando se tenga la autorización del ATC o salvo que sea necesario para despegar o aterrizar y se vuele a una</p>	<p>Alturas mínimas</p> <p>(b) Cuando se tenga la autorización del ATC o salvo que sea necesario para despegar o aterrizar y se vuele a una altura que</p>

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
	<p>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:</p> <p>(1) aglomeraciones de edificios en ciudades;</p> <p>(2) pueblos;</p> <p>(3) lugares habitados; y</p> <p>(4) sobre una reunión de personas al aire libre.</p>	<p>permita, en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o propiedades que se encuentren en la superficie, las aeronaves no volarán sobre:</p> <p>(1) aglomeraciones de edificios en ciudades;</p> <p>(2) pueblos;</p> <p>(3) lugares habitados; y</p> <p>(4) sobre una reunión de personas al aire libre.</p> <p>Comentario: Plural que corresponde.</p>
91.165	<p>Velocidad de las aeronaves</p> <p>(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.</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>	<p>91.165 Velocidad de las aeronaves</p> <p>(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.</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, con conocimiento del ATC.</p> <p>Comentario: El agregado asegura el reporte previo de la aeronave que sale del estándar en el área de control, y permitirá al ATC tomar medidas de separación u otras que considere pertinentes.</p>
91.170	<p>Lanzamiento de objetos y rociado</p> <p>No se hará ningún lanzamiento ni rociado desde aeronaves en vuelo salvo en las condiciones prescritas por la AAC y</p>	<p>91.170 Lanzamiento de objetos y rociado</p> <p>No se hará ningún lanzamiento ni rociado desde aeronaves en vuelo salvo en las</p>

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
91.185	<p>según lo indique la información, asesoramiento o autorización pertinentes de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.</p> <p>Derecho de paso</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) <i>Aproximación de frente.</i> 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>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> <p>Comentario: Corrección ortográfica.</p> <p>91.185 Derecho de paso</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) <i>Aproximación de frente.</i> Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la su derecha.</p> <p>Comentario: Este pequeño detalle ayudaría a liberar al piloto de alguna duda que podría generarse, contribuyendo a la seguridad operacional.</p> <p>Derecho de paso</p> <p>(4) <i>Aterrizaje</i></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</p>
91.185	<p>Derecho de paso</p> <p>(4) <i>Aterrizaje</i></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</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</p>

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
91.185	<p>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>Derecho de paso</p> <p>(6) <i>Movimiento de las aeronaves en la superficie.</i></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 su derecha para mantenerse a suficiente distancia;</p>	<p>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>Comentario: Lenguaje claro, se elimina una frase innecesaria.</p> <p>Derecho de paso</p> <p>(6) <i>Movimiento de las aeronaves en la superficie.</i></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 su derecha para mantenerse a suficiente distancia;</p> <p>Comentario: Este pequeño detalle ayudaría a liberar al piloto de alguna duda que podría generarse, contribuyendo a la seguridad operacional.</p>
91.205	<p>Operaciones acuáticas</p> <p>(a) Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación, y exista peligro de colisión, las aeronaves procederán teniendo muy</p>	<p>Operaciones acuáticas</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,</p>

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
	<p>en cuenta las circunstancias y condiciones del caso, inclusive las limitaciones propias de cada una de ellas.</p> <p>(1) <i>Convergencia.</i> Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.</p> <p>(2) <i>Aproximación de frente.</i> 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>(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>	<p>inclusive las limitaciones propias de cada una de ellas.</p> <p>(1) <i>Convergencia.</i> Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.</p> <p>(2) <i>Aproximación de frente.</i> Cuando una aeronave se aproxime de frente o casi de frente a otra, o a una embarcación, variará su rumbo hacia la su derecha para mantenerse a suficiente distancia.</p> <p>Comentario: Este pequeño detalle ayudaría a liberar al piloto de alguna duda que podría generarse, contribuyendo a la seguridad operacional.</p> <p>(b) Luces que deben ostentar las aeronaves en el agua.</p> <p>(3) 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 (colisiones) 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> <p>Comentario: Es un término muy poco frecuente en aviación, que podría traer alguna confusión o por lo menos la necesidad de consulta al leer el párrafo, el agregado elimina dicha situación.</p>

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
91.240	<p>Hora</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>	<p>Hora</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 utilice en la aplicación de comunicaciones por enlace de datos, la hora será exacta, con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.</p> <p>Comentario: Empleo correcto del tiempo del verbo.</p>
91.250	<p>Observancia del plan de vuelo</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 presentado 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>Observancia del plan de vuelo</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 presentado 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 del piloto, 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>Comentario: Sustitución por términos que expresen de manera más precisa el hecho.</p>

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
91.265	<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) <i>Cambios inadvertidos.</i> En caso que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado, se hará lo siguiente:</p> <p>(1) <i>Desviación respecto a la derrota:</i> 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.</p> <p>(2) <i>Variación de la velocidad aerodinámica verdadera:</i> 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 style="text-align: center;">Comunicaciones</p> <p>(a)</p> <p>(b) <i>Falla de las comunicaciones.</i> 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</p>	<p>(d) Las divergencias respecto a lo dispuesto en el Párrafo (b) de esta sección se notificarán a la dependencia competente del servicio de tránsito aéreo.</p> <p>Comentario: Corresponde plural (Referido a las divergencias)</p> <p>(e) <i>Cambios inadvertidos.</i> En caso que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado, se hará lo siguiente:</p> <p>(1) <i>Desviación respecto a la derrota:</i> 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.</p> <p>(2) <i>Variación de la velocidad aerodinámica verdadera:</i> si el promedio de velocidad verdadera aerodinámica al nivel de crucero entre puntos de notificación varíe varía, 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>Comentario: Modificación por tiempo del verbo.</p> <p style="text-align: center;">Comunicaciones</p> <p>(a)</p> <p>(b) <i>Falla de las comunicaciones.</i> 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 El piloto intentará comunicarse con la dependencia de control de tránsito aéreo pertinente utilizando</p>

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
91.280	<p>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>Reglas de tránsito aéreo de emergencia</p> <p>(a)</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 cuales las operaciones normales de vuelo no pudieran ser conducidas de acuerdo con los niveles de seguridad y eficiencia requeridos:</p>	<p>todos los demás medios disponibles. Además, cuando la aeronave cuando forme parte del tránsito de aeródromo, en un aeródromo controlado, el piloto se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.</p> <p><i>Comentario:</i> Cambios en la redacción para mejorar lo expresado.</p> <p>Reglas de tránsito aéreo de emergencia</p> <p>(a)</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 cuales la cual, las operaciones normales de vuelo no pudieran ser conducidas de acuerdo con los niveles de seguridad y eficiencia requeridos:</p> <p><i>Comentario:</i> Mejora en la redacción.</p>
91.310	<p>Prohibición para vuelos VFR</p> <p>No se otorgará autorización para vuelos VFR por encima del FL 290 en áreas donde se aplica una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) por encima de dicho nivel de vuelo.</p>	<p>Prohibición para vuelos VFR</p> <p>No se otorgará autorización para vuelos VFR, por encima del FL 290 en áreas donde se aplica una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) por encima de dicho nivel de vuelo. en áreas o rutas donde se haya establecido separación vertical mínima reducida (RVSM).</p> <p><i>Comentario:</i> Simplificación en la redacción.</p>
91.365	<p>Verificación del equipo VOR para operaciones IFR</p> <p>(a)</p> <p>(b)</p> <p>(c)</p> <p>(d)La persona que realiza la verificación operacional del VOR, como se</p>	<p>Verificación del equipo VOR para operaciones IFR</p> <p>(a)</p> <p>(b)</p> <p>(c)</p> <p>(d)La persona que realiza la verificación operacional del VOR, como se especifica en</p>

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
91.370	<p>especifica en el Párrafo (b) o (c) de esta sección, deberá ingresar en el registro técnico de la aeronave u otro registro:</p> <p>(1) la fecha, el lugar, el error de marcación y la firma.</p> <p>(2) además, si se utiliza la señal de prueba radiada por la estación de reparación (tal como se especifica en el Párrafo (b)(1) de esta sección), el titular del certificado de OMA, debe realizar una entrada en el registro técnico de la aeronave u otro registro, certificando la marcación transmitida por la estación de reparación para la verificación y la fecha de transmisión.</p> <p>Despegues y aterrizajes según IFR</p> <p>(a)</p> <p>(b) <i>Altitud/Altura de decisión (DA/DH) o altitud mínima de descenso (MDA) autorizados.</i></p> <p>(1) Para el propósito de esta sección, cuando el procedimiento de aproximación utilizado provea y requiera el uso de una DA/DH ó MDA, esta DA/DH ó MDA autorizada será la más alta de cualquiera de las siguientes:</p> <p>(i) la DA/DH ó MDA prescrita por el procedimiento de aproximación.</p> <p>(ii) la DA/DH ó MDA prescrita para el piloto al mando.</p> <p>(iii) la DA/DH ó MDA para la cual la aeronave está equipada y autorizada por la</p>	<p>el Párrafo (b) o (c) de esta sección, deberá ingresar en el registro técnico de la aeronave u otro registro autorizado:</p> <p>(1) la fecha, el lugar, el error de marcación y la firma.</p> <p>(2) además, si se utiliza la señal de prueba radiada por la estación de reparación (tal como se especifica en el Párrafo (b)(1) de esta sección), el titular del certificado de OMA, debe realizar una entrada en el registro técnico de la aeronave u otro registro autorizado, certificando la marcación transmitida por la estación de reparación para la verificación y la fecha de transmisión.</p> <p>Comentario: Al ser un registro de carácter técnico, debe efectuarse en un registro autorizado.</p> <p>Despegues y aterrizajes según IFR</p> <p>(a)</p> <p>(b) <i>Altitud/Altura de decisión (DA/DH) o altitud mínima de descenso (MDA) autorizados autorizadas.</i></p> <p>(1) Para el propósito de esta sección, cuando el procedimiento de aproximación utilizado provea y requiera el uso de una DA/DH ó o MDA, esta DA/DH ó o MDA autorizada será la más alta de cualquiera de las siguientes:</p> <p>(i) la DA/DH ó o MDA prescrita por el procedimiento de aproximación.</p> <p>(ii) la DA/DH ó o MDA prescrita para el piloto al mando.</p> <p>(iii) la DA/DH ó o MDA para la cual la aeronave está equipada y autorizada por la AAC.</p>

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
	<p style="text-align: center;">AAC.</p> <p>(c) <i>Operación por debajo de la DA/DH o MDA.</i></p> <p>Cuando se especifique un DA/DH ó MDA, no se operará una aeronave en cualquier aeródromo por debajo del MDA autorizada, o continuar una aproximación por debajo de la DA/DH autorizada a menos que:</p> <p>(d)</p> <p>(e)</p> <p>(f) <i>Mínimos de despegue en un aeródromo civil.</i></p> <p>(1) este párrafo se aplica a las aeronaves operadas según el LAR 121 o 135.</p> <p>(g) <i>Aeródromos militares.</i></p> <p>Cuando se opere una aeronave civil según reglas IFR ingresando o saliendo de un aeródromo militar, cumplirá con los procedimientos de aproximación por instrumentos, despegue y aterrizaje prescritos por la AAC, cuando éstos hayan sido establecidos, caso contrario se ajustará a las reglas de vuelo visual previa autorización de la autoridad militar competente.</p> <p>(h) <i>Valores comparables de RVR y visibilidad en tierra.</i></p> <p>(1) excepto para los mínimos de Categoría II y III, si los mínimos RVR para despegue ó aterrizaje son prescritos en un procedimiento de aproximación por instrumentos pero el RVR no es reportado para la pista de operación, el RVR mínimo debe ser convertido a visibilidad en</p>	<p>(c) <i>Operación por debajo de la DA/DH o MDA.</i></p> <p>Cuando se especifique un DA/DH ó o MDA, no se operará una aeronave en cualquier aeródromo por debajo del MDA autorizada, o continuar una aproximación por debajo de la DA/DH autorizada a menos que:</p> <p>(d)</p> <p>(e)</p> <p>(f) <i>Mínimos de despegue en un aeródromo civil.</i></p> <p>(1) este párrafo se aplica a las aeronaves operadas según el LAR 121 o o 135</p> <p>(g) <i>Aeródromos militares.</i></p> <p>Cuando se opere una aeronave civil según reglas IFR ingresando o saliendo de un aeródromo militar, cumplirá con los procedimientos de aproximación por instrumentos, despegue y aterrizaje prescritos por la AAC, cuando éstos hayan sido establecidos, en caso contrario se ajustará a las reglas de vuelo visual previa autorización de la autoridad militar competente.</p> <p>(h) <i>Valores comparables de RVR y visibilidad en tierra.</i></p> <p>(1) excepto para los mínimos de Categoría II y III, si los mínimos RVR para despegue ó o aterrizaje son prescritos en un procedimiento de aproximación por instrumentos pero el RVR no es reportado para la pista de operación, el RVR mínimo debe ser convertido a visibilidad en tierra, de</p>

LAR 91		
Parte I – Capítulo B: Reglas de Vuelo		
Sección	Título y contenido de la Sección	Propuesta de mejora / Comentarios
91.375	<p>tierra, de acuerdo con la tabla del Párrafo (h)(2) de esta sección y la misma deberá ser la visibilidad mínima requerida para el despegue y aterrizaje en dicha pista.</p> <p>Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: reporte de malfuncionamientos</p>	<p>acuerdo con la tabla del Párrafo (h)(2) de esta sección y la misma deberá ser la visibilidad mínima requerida para el despegue y aterrizaje en dicha pista.</p> <p>Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: reporte de malfuncionamientos mal funcionamiento</p> <p>Comentario: Correcciones ortográficas.</p>