

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL

PARTE 91 – REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

SUBPARTE B - REGLAS GENERALES DE VUELO

91.111 Operación cerca de otras aeronaves.

- (a) El piloto al mando no operará una aeronave tan cerca de otra que pueda ocasionar peligro de colisión.
- (b) Vuelos en formación: Las aeronaves no volarán en formación a menos que se haya convenido previamente entre los pilotos al mando participantes.
- (c) Ninguna aeronave operará en formación con pasajeros por pago.

91.113 Reglas de 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; y
 - (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; y
 - (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; y

(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; y

(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.

91.115 Reglas de derecho de paso para 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; y

(4) Amara 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.

91.117 Velocidad de aeronaves.

(a) El piloto al mando no operará una aeronave por debajo de 10.000 pies sobre el nivel del mar, a una velocidad indicada de más de 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.

91.119 Alturas mínimas de seguridad

(a) Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando se tenga permiso de la autoridad competente, los vuelos VFR no se efectuarán:

(1) En cualquier lugar, 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.

(2) sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 1.000 ft (300m) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m desde la aeronave; y

(3) en cualquier otra parte distinta de la especificada en el Párrafo (a) (2) de esta sección, a una altura menor de 500 ft (150 m) sobre tierra, excepto sobre zonas poco pobladas o sobre aguas abiertas, donde la aeronave debe operar a una distancia mayor de 500 ft (150m) de cualquier persona, embarcación, vehículo o estructura.

(c) En el caso de helicópteros o aeronaves de despegue vertical, si la operación se realiza sin peligro para las personas o estructuras en superficie, se podrá operar con mínimos inferiores a los dispuestos en el Párrafo (a) (1) y (2) de esta sección.

91.128 Reglas generales de vuelo aplicables al tránsito de aeródromo.

(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; y

(4) aterrizarán o despegarán en contra de 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.

(b) Operación en áreas de movimiento y maniobras:

(1) Una aeronave no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, salvo que la persona que lo maneje:

(i) Haya sido debidamente autorizada por el explotador o por el arrendador si está arrendada o por un agente designado;

(ii) Sea competente para maniobrar el avión en rodaje;

(iii) Esté calificada para utilizar el radioteléfono si se requieren comunicaciones radiotelefónicas; y

(iv) Haya recibido instrucción de una persona competente con respecto a la disposición general del aeródromo y, cuando corresponda, información sobre rutas, letreros, señales e instrucciones del ATC, fraseología y procedimientos, y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento de los aviones en

el aeródromo.

(c) Operaciones en circuitos de tránsito: Las aeronaves que se aproximen a un aeródromo deberán ingresar al circuito de tránsito correspondiente, antes de aterrizar en el mismo. En los aeródromos no controlados o lugares aptos, dicha maniobra tiene por objeto permitir la observación del lugar antes del aterrizaje y hacer que la aeronave que esté en el circuito se haga notar de cualquier otra que se dirija a aterrizar o que esté por despegar.

(1) El circuito de tránsito tipo está representado por la trayectoria que efectúa una aeronave que circunda el aeródromo, girando hacia la izquierda, a 500 pies de altura y 500 metros de la periferia, por lo menos.

(2) En los lugares en que se hayan establecido circuitos de tránsito distintos del circuito tipo, las aeronaves deberán ajustar sus maniobras a los procedimientos locales que se hayan publicado. Los turbohélices efectuarán el circuito de tránsito a 1500 pies de altura y los reactores a 2000 pies, excepto instrucciones especiales, o que el circuito se haya publicado de otra forma.

(3) Las aeronaves se aproximarán al aeródromo virando en el sentido del tránsito del circuito, previo a incorporarse al mismo; y no podrán incorporarse por el tramo básico o el tramo final. El ingreso se hará aproximadamente a un ángulo de 45° respecto a la trayectoria del tramo inicial.

(4) Los vuelos que se desarrollen dentro de una Zona de Tránsito de Aeródromo (ATZ) deben mantener una separación mínima de 500 pies respecto al límite vertical y de 150 metros respecto al límite lateral de ésta.

91.134 Reservado

91.327 Aeronaves que poseen Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría Deportiva Liviana: Limitaciones de Operación.

(a) Ninguna persona puede operar comercialmente una aeronave que posea un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría Deportiva Liviana excepto para:

(1) Remolque de planeadores, de acuerdo a lo prescrito en la RAAC Parte 91 Sección 91.309; o

(2) Realizar instrucción, repaso o examen de pericia de vuelo.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave que posea un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría Deportiva Liviana a menos que:

(1) La aeronave sea mantenida por una organización habilitada, aceptada o autorizada por la ANAC para el tipo de tarea a realizar, conforme a la Parte 43 de las RAAC.

(2) Se haya realizado una inspección anual por condición en un Taller Aeronáutico de Reparación habilitado de acuerdo a un procedimiento desarrollado por el fabricante o una persona aceptada por la ANAC.

(3) El propietario u operador cumpla con las Directivas de Aeronavegabilidad, cuando corresponda.

(4) El propietario u operador cumpla con cada una de las Directivas de Seguridad emitidas por el fabricante, aplicables a la aeronave, a los efectos de corregir condiciones inseguras. En lugar de cumplir con las Directivas de Seguridad el propietario u operador puede:

(i) Corregir la condición insegura de una manera diferente de aquella establecida en la

Directiva de Seguridad, siempre que la persona que emitió la directiva esté de acuerdo con el cambio; u

(ii) Obtener de la ANAC una excepción al cumplimiento de la Directiva de Seguridad si se concluye que la Directiva de Seguridad fue emitida sin considerar las normas consensuadas aplicables

(5) Cada alteración o reparación cumpla con las normas consensuadas aplicables aceptadas por la ANAC y con los procedimientos de mantenimiento e inspección desarrollados por el fabricante o aceptados por la ANAC.

(6) Cada reparación mayor o alteración mayor realizada a una aeronave producida de acuerdo a las normas consensuadas, sea autorizada por el fabricante, por la ANAC y sea realizada e inspeccionada conforme a procedimientos desarrollados por el fabricante o aceptados por la ANAC.

(7) El propietario u operador cumpla con los requisitos de registrar las reparaciones mayores y alteraciones mayores realizadas a los productos certificados de acuerdo al DNAR Parte 43 Sección 43. 9 (a) y a la RAAC Parte 91 Sección 91.417.

(c) Ninguna persona puede operar comercialmente una aeronave que posea un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría Deportiva Liviana para remolcar planeadores o instrucción a menos que en las 100 horas previas de servicio la aeronave haya sido:

(1) Inspeccionada por un Taller Aeronáutico de Reparación habilitado aplicando un procedimiento desarrollado por el fabricante, o por una persona aceptable para la ANAC, y haya sido aprobada para el retorno al servicio de acuerdo a lo previsto en la Parte 43 de las RAAC, o

(2) Inspeccionado para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad de acuerdo a la Parte 21 de las RAAC.

(d) Toda persona que opere una aeronave que posea un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría Deportiva Liviana deberá hacerlo de acuerdo con sus instrucciones de operación, incluyendo las previsiones relativas al equipamiento requerido en la lista de equipamiento de la aeronave.

(e) Cada persona que opere una aeronave que posea un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría Deportiva Liviana, debe advertir a la persona transportada como pasajero que esta aeronave no cumple con los requisitos de aeronavegabilidad de una aeronave con Certificado de Aeronavegabilidad Estándar.

(f) La ANAC puede prescribir limitaciones adicionales que considere necesarias.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Enmienda RAAC 91

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.