



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

DAR 31

**OPERACIÓN DE GLOBOS
CAUTIVOS, COMETAS,
COHETES NO TRIPULADOS Y
VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS**

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SUBSECRETARIA DE AVIACION

Depto. I - Exp. 642/28

APRUEBA REGLAMENTO PARA OPERACIONES DE GLOBOS CAUTIVOS, COMETAS, COHETES NO TRIPULADOS Y VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS.
=====

SANTIAGO, 15 de Mayo de 1989.

Nº 361.-/

S.E. DECRETO HOY LO QUE SIGUE:

VISTOS:

Lo dispuesto en el Artículo 32, Nº 8, de la Constitución Política de la Resolución; y

CONSIDERANDO:

- a) Que el Reglamento para la operación de globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados y globos libres, aprobado por Resolución Nº 39 de la Dirección General de Aeronáutica Civil de 20.FEB.976, ha quedado desactualizado frente a la dictación del Reglamento del Aire, aprobado por Decreto Supremo (Av.) Nº 37 de fecha 13.ENE.988, se hace necesario la dictación de un nuevo texto reglamentario cuyas normas guarden armonía con la nueva reglamentación aprobada.
- b) Que por otra parte, es conveniente dictar normas mínimas que regularicen la actividad de los vehículos ultralivianos, lo que se justifica plenamente ante el aumento de estas prácticas deportivas; y
- c) Lo propuesto por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en oficio ordinario Nº 05/0/1330 de fecha 13.ABR.989.-

DECRETO:

ART. 1º **APRUEBASE** el siguiente Reglamento para la operación de globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados y vehículos ultralivianos que se individualizará en la reglamentación aeronáutica como **DAR-31**, por cuyo cumplimiento corresponde velar a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ART. 2º **DEROGASE** la Resolución Nº 39 de la Dirección General de Aeronáutica Civil de fecha 20.FEB.976, publicada en el Diario Oficial del 27.ABR.976, modificada por la Resolución Nº 273 de fecha 08.MAY.984, publicada en el Diario Oficial del 26.JUN.984.

Anótese, tómesese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial y en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile. (Fdo.) **AUGUSTO PINOCHET UGARTE**, Capitán General, Presidente de la República. (Fdo.) **PATRICIO CARVAJAL PRADO**, Ministro de Defensa Nacional.

Lo que se transcribe para su conocimiento. (Fdo.) **ALEJANDRO HUERTA FORCH**, Subsecretario de Aviación.

Este Reglamento fue aprobado por Decreto Supremo N° 361 de 15.MAY.89 y publicado en el Diario Oficial N° 33.429 de 22.JUL.89.

.....

Por Decreto Supremo (Av.) N° 388 de 16.JUL.92, publicado en el Diario Oficial N° 34.319 de 18.JUL.92, se modifica el Reglamento acorde al Código Aeronáutico respecto a Definiciones, al DAR-11 sobre Clasificación del Espacio Aéreo, y respecto a Supervisar la actividad por la DGAC en forma más específica, como indica la ENMIENDA 1.

.....

Por D.S. (AV.) N° 932 de 13.OCT.997 y publicado en el Diario Oficial N° 35.945 de 20.DIC.997, es aprobada la Segunda Edición.

INDICE

PREAMBULO

CAPITULO 1.- DEFINICIONES

CAPITULO 2.- APLICACIÓN

2.2 Restricciones

CAPITULO 3.- GLOBOS CAUTIVOS Y COMETAS

- 3.1 Limitaciones de operación
- 3.2 Excepción
- 3.3 Requisitos de notificación
- 3.4 Requisitos de iluminación y señalización
- 3.5 Dispositivos de deflación rápida

CAPITULO 4.- COHETES NO TRIPULADOS

- 4.1 Limitaciones de operación
- 4.2 Requisitos de notificación

CAPITULO 5.- VEHICULOS ULTRALIVIANOS

- 5.1 Vehículo ultraliviano no propulsado
- 5.2 Vehículo ultraliviano propulsado
- 5.3 Inspección, Certificación, Autorización y Matrícula
- 5.4 Limitaciones generales de operación
- 5.5 Operaciones sobre áreas congestionadas
- 5.6 Referencias visuales con la superficie
- 5.7 Requisitos de visibilidad y distancia de las nubes
- 5.8 Limitaciones especiales de operación

NOTA:

Capítulos 1,2,3 y 4 fueron derogados por el D.S. N° 51 del 02.Abr.2003 publicado en el Diario Oficial del 22.Ago.2003. Con respecto al Capítulo 5, referido a los vehículos ultralivianos, mantendrá la vigencia mientras se prepara una norma independiente.

Serán reemplazados por el nuevo DAR Parte 101, "Reglamento sobre globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados y globos libres no tripulados". Aprobado por el mismo Decreto y publicado en el mismo diario oficial.

PREAMBULO

Las operaciones de globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados y vehículos ultralivianos, sean éstas con fines científicos, comerciales o deportivos, deben realizarse de manera que se reduzca al mínimo el peligro a las personas, bienes o aeronaves que utilizan el espacio aéreo.

En nuestro país, en general estos vehículos por sus especiales características, no se encuentran sometidos a régimen de matrícula y no están sujetos a control y fiscalización por lo que no se les otorga certificado de aeronavegabilidad.

Sin embargo, pese a lo anteriormente señalado, se hace necesario dictar algunas normas mínimas para la operación de estos vehículos, con la finalidad, por una parte, que no interfieran el uso del espacio aéreo que a otras aeronaves corresponda y por otra, prevenir en alguna medida los accidentes a que se ven expuestos los ocupantes de los vehículos ultralivianos.

La Dirección General de Aeronáutica Civil se había preocupado ya de esta situación, con la dictación en el año 1976, de una Resolución que pone en vigencia un "Reglamento para la operación de globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados, globos libres y cometas libres tripulados". Además, en el año 1985, este organismo dictó una Circular Aeronáutica Dispositiva (DAC) que contiene normas para las operaciones aéreas de vehículos ultralivianos.

Con la experiencia obtenida de estas operaciones y el aumento de las prácticas deportivas en vehículos ultralivianos, se ha visto que es necesario centralizar en un solo texto las normas que regulan las operaciones de globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados y vehículos ultralivianos.

Dada la necesidad de velar por la seguridad de las operaciones aéreas que se realizan en nuestro territorio, y asimismo, por el carácter de aplicación general de esta normativa y su difusión más amplia, se dicta el presente "**REGLAMENTO DE OPERACIONES DE GLOBOS CAUTIVOS, COMETAS, COHETES NO TRIPULADOS Y VEHICULOS ULTRALIVIANOS**".

Las normas aquí prescritas, de ser necesario, serán complementadas por disposiciones de características específicas que pueden sufrir cambios frecuentes y se incluirán en Procedimientos de los Reglamentos Aeronáuticos (DAP) dictados por la Dirección General de Aeronáutica Civil

CAPITULO 1 DEFINICIONES

- 1.1 En el presente Reglamento, los términos y expresiones tendrán los siguientes significados:

NOTA:

Capítulos 1,2,3 y 4 fueron derogados por el D.S. N° 51 del 02.Abr.2003 publicado en el Diario Oficial del 22.Ago.2003. Con respecto al Capítulo 5, referido a los vehículos ultralivianos, mantendrá la vigencia mientras se prepara una norma independiente. Serán reemplazados por el nuevo DAR Parte 101, "Reglamento sobre globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados y globos libres no tripulados". Aprobado por el mismo Decreto y publicado en el mismo diario oficial.

AERODROMO

Es toda área delimitada, terrestre o acuática habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie.

AERODROMO AFIS

Aeródromo no controlado en el que se facilita servicio de información de vuelo y alerta a todas las aeronaves que se dirijan a aterrizar o se propongan despegar de dicho aeródromo.

AERODROMO CONTROLADO

Aeródromo en que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo.

La expresión "aeródromo controlado" indica que se facilita el servicio de control de tránsito para el tránsito del aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control.

AERODROMO NO CONTROLADO DE USO PUBLICO

Aeródromo en el que no se facilita el Servicio de Control de Aeródromo, que puede o no tener Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo, y está destinado al uso público.

AERONAVE

Es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas, y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacciones del aire con independencia del suelo.

ALTITUD

Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar **(MSL)**.

ALTURA

Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

COHETE NO TRIPULADO

Artificio de uno o más cuerpos que se mueven en el aire por propulsión a chorro con fines científicos u otros.

COMETA

Artefacto formado por una armazón de varillas y tela o papel que se mantiene en el aire sujeta por una cuerda.

DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRANSITO AEREO

Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los Centros de Control de Area, Oficinas de Control de Aproximación o Torres de Control de Aeródromo.

ESPACIO AEREO CONTROLADO

Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos IFR y a los vuelos VFR, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

Espacio aéreo controlado es una expresión genérica que abarca las Clases A-B-C-D y E del espacio ATS (ver Apéndice "D" del DAR-11).

GLOBO CAUTIVO

Globo aerostático que permanece suspendido en el espacio, sin desplazarse, debido a una o más cuerdas que lo atan a la tierra.

GLOBO LIBRE

Globo aerostático, aparato lleno de un gas ligero que puede elevarse en la atmósfera y desplazarse por el espacio siguiendo la corriente de los vientos.

La operación de los globos libres no tripulados se rige por las normas que al efecto contiene el Reglamento de Aire.

PUBLICACION DE INFORMACION AERONAUTICA (AIP)

La publicada por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

SERVICIO DE TRANSITO AEREO (ATS)

Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromos).

TECHO DE NUBES

Altura a que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes por debajo de 6 000 m (20 000 pies) y que cubre más de la mitad del cielo.

VISIBILIDAD

Distancia, determinada por las condiciones atmosféricas y expresada en unidades de longitud, a que pueden verse e identificarse durante el día objetos prominentes no iluminados y durante la noche objetos prominentes iluminados.

VUELO CONTROLADO

Todo vuelo que esté supeditado a una autorización de control de tránsito aéreo.

ZONA DE TRANSITO DE AERODROMO (ATZ)

Espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo.

ZONA PELIGROSA

Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos, actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

ZONA PROHIBIDA

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

ZONA RESTRINGIDA

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

CAPITULO 2 APLICACION

2.1 Este Reglamento establece las normas que regulan la operación en Chile de:

2.1.1 Cualquier globo que esté amarrado a la superficie de la tierra, o a un objeto sobre ella y que tenga un diámetro de más de 2 metros (6 pies), o una capacidad de gas de más de 3,23 metros cúbicos (115 pies cúbicos).

2.1.2 Cualquier cometa que pese más de 2,27 kilos (5 libras) y que esté destinado a volar sujeto al extremo de una cuerda o cable.
Un "**autogiro**" remolcado **permanentemente** por un vehículo en la superficie de la tierra, es considerado dentro de las disposiciones del cometa.

NOTA:

Capítulos 1,2,3 y 4 fueron derogados por el D.S. N° 51 del 02.Abr.2003 publicado en el Diario Oficial del 22.Ago.2003. Con respecto al Capítulo 5, referido a los vehículos ultralivianos, mantendrá la vigencia mientras se prepara una norma independiente. Serán reemplazados por el nuevo DAR Parte 101, "Reglamento sobre globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados y globos libres no tripulados". Aprobado por el mismo Decreto y publicado en el mismo diario oficial.

Cualquier cohete no tripulado, con excepción de:

- a) Exhibición de fuegos artificiales aéreos; y
- b) Modelos de cohetes:
 - que no usen más de 113 gramos de impelente;
 - que usen un impelente de combustión lenta;
 - hechos de papel, madera o plástico quebradizo, que no contenga partes importantes de metal y no pesen, incluyendo el impelente, más de 444 gramos; y
 - que sean operados de forma tal que no creen peligro a las personas, propiedad u otras aeronaves.

2.1.4 Cualquier vehículo ultraliviano.

2.2 Restricciones.

2.2.1 Ninguna persona podrá operar un Globo Cautivo, Cometa, Cohete no Tripulado o Vehículo Ultraliviano en zonas restringidas o prohibidas, a menos que tenga un permiso escrito del organismo que controla o utiliza dichas zonas, según corresponda.

2.2.2 Ninguna persona podrá operar un Globo Cautivo, Cometa, Cohete no Tripulado o Vehículo Ultraliviano, en forma tal que provoque situaciones de peligro a las personas, bienes u otras aeronaves o infrinja las normas generales del Reglamento del Aire (DAR-02).

2.2.3 Cuando la Dirección General de Aeronáutica Civil determine, podrá emitir mediante Procedimientos de los Reglamentos Aeronáuticos (DAP), disposiciones de detalle que complementen y perfeccionen la aplicación y el cumplimiento de esta normativa.

CAPITULO 3 GLOBOS CAUTIVOS Y COMETAS

3.1 Limitaciones de Operación

3.1.1 Ninguna persona podrá operar un Globo Cautivo o Cometa.

NOTA:

Capítulos 1,2,3 y 4 fueron derogados por el D.S. N° 51 del 02.Abr.2003 publicado en el Diario Oficial del 22.Ago.2003. Con respecto al Capítulo 5, referido a los vehículos ultralivianos, mantendrá la vigencia mientras se prepara una norma independiente.

Serán reemplazados por el nuevo DAR Parte 101, "Reglamento sobre globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados y globos libres no tripulados". Aprobado por el mismo Decreto y publicado en el mismo diario oficial.

- a) A menos de 150 metros (500 pies) de la base de cualquier nube;
- b) a más de 150 metros (500 pies) sobre la superficie de la tierra;
- c) dentro de un área donde la visibilidad terrestre sea inferior a 5 kilómetros;
- d) dentro del área de 10 kilómetros de los límites de cualquier aeródromo.

Una persona que opere un globo cautivo o un cometa dentro de una zona restringida o prohibida, deberá cumplir además, con las limitaciones adicionales impuestas por el organismo que controla o utiliza dicha zona, según corresponda.

Excepción

Las limitaciones de operación consignadas en el párrafo 3.1.1, no se aplican cuando se opera un globo o cometa a una altura igual o inferior a la de cualquier estructura, y dentro de una distancia de 76 metros (250 pies) de ella, siempre que dicha operación no tape ninguna luz de tal estructura.

3.3 Requisitos de notificación

Ninguna persona podrá operar un Globo Cautivo o Cometa al descubierto, a más de 45 metros (150 pies) sobre la superficie de la tierra, salvo que, por lo menos 24 horas antes de iniciar dicha operación, proporcione la siguiente información a la dependencia de Control de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil más cercana del lugar de la operación:

- a) Nombre y dirección de los propietarios y operadores.
- b) Tamaño y peso del Cometa o tamaño del Globo.
- c) Ubicación de la operación o vuelo.
- d) Altura sobre la superficie de la tierra a la cual será operado el Cometa o Globo; y
- e) Fecha, hora y duración de la operación.

3.4 Requisitos de iluminación y señalización

3.4.1 Ninguna persona podrá operar un Globo Cautivo o Cometa durante la noche, a menos que el Globo Cautivo o Cometa y sus líneas de anclaje, estén iluminadas de tal manera que indiquen una advertencia visual.

3.4.2 Ninguna persona podrá operar un Globo Cautivo o Cometa durante el día, a menos que sus líneas de anclaje tengan penachos de colores o banderines amarrados a intervalos no mayores de 15 metros (50 pies), comenzando a 45 metros (150 pies) sobre la superficie de la tierra, y que sean visibles por lo menos a 2 kilómetros de distancia.

3.5 Dispositivo de deflación rápida

3.5.1 Ninguna persona podrá operar un Globo Cautivo, a menos que tenga un dispositivo que, automática y rápidamente, desinfle el Globo si éste escapa de su anclaje. Si el dispositivo no funciona adecuadamente, el operador deberá notificar inmediatamente a la dependencia de Control de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil más cercana, informando la ubicación y la hora del escape y trayectoria de vuelo estimada del Globo.

3.6 La operación de los globos libres no tripulados se rige por las normas que al efecto contiene el Reglamento del Aire (DAR-02), aprobado por Decreto Supremo (AV.) N° 37 del 13 de Enero de 1988.

CAPITULO 4 COHETES NO TRIPULADOS

4.1 Limitaciones de operación

4.1.1 Ninguna persona podrá operar un Cohete No Tripulado:

NOTA:

Capítulos 1,2,3 y 4 fueron derogados por el D.S. N° 51 del 02.Abr.2003 publicado en el Diario Oficial del 22.Ago.2003. Con respecto al Capítulo 5, referido a los vehículos ultralivianos, mantendrá la vigencia mientras se prepara una norma independiente.

Serán reemplazados por el nuevo DAR Parte 101, "Reglamento sobre globos cautivos, cometas, cohetes no tripulados y globos libres no tripulados". Aprobado por el mismo Decreto y publicado en el mismo diario oficial.

- a) en forma tal, que ocasione peligro de colisión con otras aeronaves;
- b) dentro del espacio aéreo controlado;
- c) dentro de 8 kilómetros de los límites de cualquier aeródromo;
- d) en cualquiera altitud donde prevalezcan nubes o fenómenos oscurecedores que cubran más de 4/8 de cielo;
- e) en cualquiera altitud donde la visibilidad horizontal sea inferior a 8 kilómetros;
- f) dentro de cualquiera nube;
- g) dentro de 500 metros de distancia de cualquiera persona o propiedad que no esté relacionada con la operación; o
- h) durante la noche.

Una persona que opere un Cohete no Tripulado dentro de zonas prohibidas o restringidas, deberá cumplir además con las limitaciones adicionales impuestas por el organismo que controla o utiliza dichas zonas.

4.2 Requisitos de notificación

Ninguna persona podrá operar un Cohete no Tripulado, a menos que con 24 horas de antelación al inicio de la operación, entregue la siguiente información a la dependencia de Control de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil que esté más cercana del lugar de la operación propuesta:

- a) Nombre y domicilio del operador;
- b) número de Cohetes que se van a operar;
- c) tamaño y peso de cada Cohete;
- d) mayor altitud que alcanzará cada Cohete;
- e) lugar de la operación;
- f) fecha, hora y duración de la operación; y
- g) cualquiera otra información que le solicite la dependencia de Control de Tránsito Aéreo correspondiente.

CAPITULO 5 VEHICULOS ULTRALIVIANOS

Este capítulo se aplicará a los vehículos ultralivianos no propulsados y vehículos ultralivianos propulsados, según las especificaciones de cada uno de ellos, como se indican más adelante.

5.1 Vehículo ultraliviano no propulsado.

5.1.1 Vehículo ultraliviano no propulsado es una aeronave que cumple todos y cada uno de los siguientes requisitos:

- a) Tiene una masa vacía máxima de 71 kilos;
- b) lleva a bordo un solo ocupante, salvo la excepción prevista en el párrafo 5.1.8.4 de esta normativa; y
- c) se utiliza en operaciones aéreas, solamente con fines deportivos o de recreación

5.2 Vehículo ultraliviano propulsado.

5.2.1 Vehículo ultraliviano propulsado es una aeronave que cumple todos y cada uno de los siguientes requisitos:

- a) Tiene una masa vacía máxima menor de 160 kilos, excluyendo flotadores y dispositivos de seguridad, destinados a ser empleados en una situación de emergencia de la aeronave;
- b) tiene una capacidad de combustible no mayor de 60 litros;
- c) desarrolla una velocidad calibrada no mayor de 65 nudos a su máxima potencia en vuelo nivelado;
- d) tiene una velocidad calibrada de stall sin potencia que no exceda los 35 nudos;
- e) lleva a bordo un solo ocupante, salvo la excepción prevista en el párrafo 5.1.8.4 de esta normativa; y
- f) se utiliza en operaciones aéreas solamente con fines deportivos o de recreación.

5.3 Inspección, Certificación, Autorización y Matrícula.

5.3.1 **Inspección.** La Dirección General de Aeronáutica Civil controlará que los vehículos ultralivianos cumplan los requisitos de este Reglamento.

5.3.2 **Certificación.** No se requerirá certificación de aeronavegabilidad para estos vehículos, sus partes, componentes o equipos.

5.3.3 **Autorización.** Los cultores de este deporte deberán poseer autorización de "Operador de vehículos ultralivianos" otorgada por la DGAC. Para obtener esta autorización, los interesados deberán registrarse en la DGAC, rendir un

examen y demostrar ante esta autoridad condiciones psicofísicas de aptitud que les permitan ejercer esta actividad.

- 5.3.4 **Matrícula.** Los vehículos ultralivianos no estarán afectos a inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, pero deberán llevar las marcas distintivas que determine la DGAC.

5.4 Limitaciones generales de operación.

- 5.4.1 Operaciones en el Espacio Aéreo:
Salvo lo indicado en el Subtítulo 5.1.8, párrafo 5.1.8.1, los vehículos ultralivianos deberán operar en el espacio aéreo no controlado. (Espacio G).
- 5.4.2 Operaciones Peligrosas:
Ninguna persona operará un vehículo ultraliviano de tal forma que ocasione peligro a otra persona o propiedad, ni lanzará objetos desde este tipo de vehículos.
- 5.4.3 Operaciones Diurnas:
Los vehículos ultralivianos sólo podrán operar entre las horas de salida y puesta de sol y de acuerdo a las Reglas de Vuelo Visual (VFR).
- 5.4.4 Derecho de paso en las cercanías de otras aeronaves:
- a) Toda persona que opere un vehículo ultraliviano mantendrá constante vigilancia para evitar aeronaves, debiendo ceder el paso a éstas.
 - b) Ninguna persona operará un vehículo ultraliviano de manera tal que cree peligro de colisión con aeronaves.
 - c) Los vehículos ultralivianos propulsados cederán el paso a los vehículos ultralivianos no propulsados.

5.5 Operaciones sobre áreas congestionadas.

Ninguna persona operará un vehículo ultraliviano sobre áreas congestionadas de ciudades, pueblos, lugares habitados o sobre una reunión de personas al aire libre, excepto en las condiciones prescritas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

5.6 Referencias visuales con la superficie.

Los vehículos ultralivianos deberán ser operados exclusivamente por referencias visuales con respecto a la superficie de la tierra o del agua.

- 5.7 Requisitos de visibilidad y distancia de las nubes.

Ninguna persona operará un vehículo ultraliviano cuando la visibilidad en vuelo, o la distancia a las nubes, sea menor que las indicadas para aviones

en la tabla siguiente: (Reglamento del Aire (DAR-02) - Capítulo 4, párrafo 4.1):

CLASES DE ESPACIO AEREO	B	C - D - E	F - G
FL 200 ----->			
VISIBILIDAD EN VUELO	8 km	8 km	8 km
DISTANCIA DE NUBES	LIBRE De Nubes	1 500 m horizontal 300 m vertical	1 500 m horizontal 300 m vertical
A FL 100 ó POR ENCIMA			
FL 100 ----->			
POR DEBAJO DE FL 100			
VISIBILIDAD EN VUELO	5 km	5 km	5 km
DISTANCIA DE NUBES	LIBRE de Nubes	1 500 m horizontal 300 m vertical	1 500 m horizontal 300 vertical (Por encima) ----- 600m (2 000') AGL ----- (A ó por debajo) 2 km de visibilidad para aviones y 500 m para helicópteros libre de nubes y a la vista de tierra o agua.

5.8 Limitaciones especiales de operación.

5.8.1 Operaciones en el espacio aéreo controlado

- a) Ninguna persona operará un vehículo ultraliviano en el espacio aéreo controlado (B, C, D, ó E), a menos que tenga autorización previa de la dependencia de Control de Tránsito Aéreo correspondiente.
- b) No se permitirá el vuelo VFR Especial para este tipo de aeronaves.

5.8.2 Operaciones en aeródromos.

- a) Aeródromo controlado:

DAR 31

Sólo podrán operar en aeródromos controlados vehículos ultralivianos motorizados, previa autorización de la dependencia de Control de Tránsito Aéreo correspondiente y de acuerdo a las condiciones que estipule la autoridad aeronáutica en los Procedimientos (DAP), respectivos.

b) Aeródromo AFIS:

Sólo podrán operar en aeródromos AFIS vehículos ultralivianos motorizados, previa autorización del encargado del Servicio AFIS del aeródromo, y de acuerdo a las condiciones que estipule la autoridad aeronáutica en los Procedimientos (DAP), respectivos.

c) Aeródromo no Controlado de uso público:

Los vehículos ultralivianos podrán operar en aeródromos de uso público que no sean controlados ni dispongan de Servicio AFIS, sin contar con autorización previa.

5.8.3 Operación en Zonas Restringidas y Prohibidas.

Ninguna persona operará un vehículo ultraliviano en zonas prohibidas o restringidas, a menos que tenga la autorización del organismo que controla o usa dichas zonas.

5.8.4 Operación de vehículos ultralivianos con dos ocupantes.

Sólo se podrá operar con dos ocupantes, un vehículo ultraliviano en vuelo de instrucción.

5.8.5 Se desempeñarán como instructores de vehículos ultralivianos, aquellos operadores con autorización para este material, que sean calificados como tales por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

5.8.6 Notificación de accidentes o incidentes.

Con el propósito que la Dirección General de Aeronáutica Civil pueda evaluar la seguridad de estas operaciones, disponiendo de la información estadística necesaria, los operadores de vehículos ultralivianos notificarán de todo accidente o incidente a este Organismo en un plazo no mayor de diez (10) días desde la fecha de su ocurrencia.
