

## REGLAMENTO DE VUELO

### Reglas de vuelo visual.

El vuelo visual (VFR) es el que se realiza con tiempo igual o mejor que las mínimas meteorológicas especificadas para el aeródromo o ruta correspondiente. En esta clase de vuelos se mantiene la situación con respecto a la tierra o agua, mediante referencias visuales directas sostenidas en forma constante. Las mínimas meteorológicas VFR de aeródromo controlado son:

Visibilidad en tierra:	5 kilómetros
Techo de nubes:	300 metros

Excepto que para aeródromos determinados se hayan establecido mínimas más restrictivas por la autoridad aeronáutica competente. Para los aeródromos no controlados que se encuentren fuera de una zona de control, las mínimas son:

Visibilidad en tierra:	2,5 kilómetros
Techo de nubes:	300 metros

A menos que para aeródromos determinados se hayan establecido por la autoridad aeronáutica competente, mínimas más restrictivas. Además de las expresadas, deberán existir las siguientes visibilidades y distancias de vuelo:

a) Dentro de espacios aéreos controlados:

Visibilidad:	8 kilómetros
Distancia horizontal a las nubes:	1,5 kilómetros
Distancia vertical a las nubes:	300 metros

b) Fuera de espacios aéreos controlados:

Visibilidad:	6 kilómetros
Distancia horizontal a las nubes:	600 metros
Distancia vertical a las nubes:	150 metros

### Alturas mínimas de seguridad.

Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o cuando tenga permiso de la autoridad correspondiente, las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios de ciudades o pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que sea imprescindible y en este caso, a una altura que permita, en situación de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro para las personas o los bienes que se encuentren en la superficie; esta altura no será menor de 300 metros sobre el obstáculo más alto dentro de un radio de 600 metros de la aeronave. En lugares distintos de los

especificados anteriormente, la altura mínima no será inferior a 150 metros sobre tierra o agua.

### **Vuelo sobre zona montañosa.**

Cuando se vuela sobre zona montañosa, además de mantener la altura de seguridad, no se volará a menos de 300 metros lateralmente de las laderas de las montañas.

### **Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC).**

Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo, iguales o mejores que las mínimas especificadas.

### **Zona de tránsito de aeródromo.**

Es el espacio aéreo de dimensiones definidas establecidas alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito local. Excepto en los casos que se defina de otra forma, las zonas de tránsito de aeródromo son cilíndricas, de 4 millas náuticas de radio desde el punto de referencia del mismo, extendiéndose verticalmente al nivel del terreno hasta 750 metros de altura.

### **Zona peligrosa.**

Zona determinada, en la cual o sobre la cual pueden desplegarse actividades que constituyen peligro para las aeronaves que la sobrevuelan.

### **Zona prohibida.**

Zona determinada, situada dentro de los límites territoriales de un Estado, o en aguas jurisdiccionales adyacentes, sobre la cual está prohibido el vuelo de aeronaves.

### **Zona restringida.**

Zona determinada, situada dentro de los límites territoriales de un Estado, o en aguas jurisdiccionales adyacentes, designada para fines distintos del control de tránsito, sobre la cual y en determinadas condiciones, está restringido el vuelo de aeronaves.

### **Circuito de tránsito.**

Excepto cuando la dependencia de los servicios de control del tránsito aéreo haya indicado hacerlo de otra forma, las aeronaves que se aproximen a un aeródromo deberán ingresar al circuito de tránsito correspondiente, antes de aterrizar en el mismo. La incorporación de las aeronaves a los circuitos de tránsito antes del aterrizaje, tiene por objeto efectuar espera hasta recibir la autorización para efectuarlo.

En los aeródromos no controlados o pistas registradas, dicha maniobra tiene por objeto permitir la observación del lugar antes del aterrizaje, y hacer que la aeronave que esté en circuito se haga notar de cualquier otra que se dirija a aterrizar o que esté por partir.

El circuito de tránsito tipo está representado por la trayectoria que efectúa una aeronave que circunda el aeródromo, girando a la izquierda, a ciento cincuenta (150) metros de altura y quinientos (500) metros de la periferia, por lo menos. En los lugares en que se haya establecido circuitos de tránsito distintos del circuito tipo, las aeronaves deberán ajustar sus maniobras a los procedimientos locales que se hayan publicado.

### **Entrada al circuito de tránsito.**

Las aeronaves se aproximarán al aeródromo virando en el sentido del circuito, previo a incorporarse al mismo. Las aeronaves no se incorporarán por el tramo básico o el tramo final, excepto en los aeródromos controlados donde la dependencia del control autorice tal procedimiento.

### **Permiso de entrada al circuito.**

Las aeronaves que dispongan de comunicaciones aeroterrestres con la torre de control del aeródromo donde intenten aterrizar, deberán solicitar y obtener un permiso antes de ingresar al circuito de tránsito. El permiso de entrada al circuito de tránsito no debe confundirse con el permiso de aterrizaje, ya que el primero se expide cuando la aeronave está en cierta distancia del aeródromo y condiciones de tránsito no permiten la expedición de permiso de aterrizaje. Las aeronaves que no dispongan de comunicaciones aeroterrestres, ingresarán al circuito de tránsito pero no iniciarán la maniobra para el aterrizaje hasta haber recibido y acusado recibo de la autorización correspondiente del control, utilizando los procedimientos y señales necesarios.

### **Posiciones críticas.**

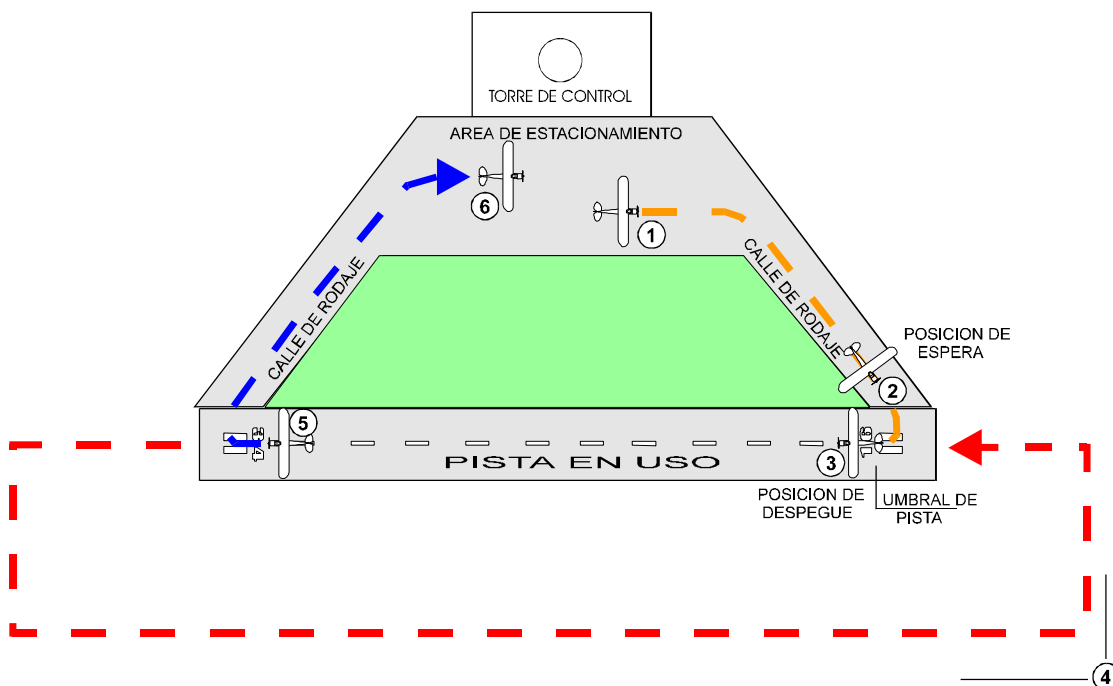
Los pilotos al mando de aeronaves, al ocupar las posiciones críticas deberán estar especialmente atentos a las posibles indicaciones que por radio o por señales visuales emitan las torres de control de los aeródromos. Las siguientes son las posiciones en las que las aeronaves reciben normalmente las instrucciones de las torres de control.

#### *Posición 1:*

Se solicita permiso para rodar para el vuelo de partida. Se darán las instrucciones relativas al rodaje y la pista en uso.

#### *Posición 2:*

Si existe tránsito que interfiera, la aeronave que vaya a partir se mantendrá en ese punto. Normalmente los motores se calentarán en él. Esta posición se denomina “**Posición de espera**”.



*Posición 3:*

En este lugar se despachará el permiso de despegue, cuando no ha sido posible hacerlo en la posición 2. Esta posición se denomina “**Posición de despegue**”.

*Posición 4:*

Aquí se expedirá el permiso de aterrizaje.

*Posición 5:*

Aquí se expedirá el permiso para rodar hasta los hangares o área de estacionamiento.

### **Servicio de control de tránsito aéreo.**

El servicio de control de tránsito aéreo es suministrado con el fin de:

- 1) Prevenir colisiones:
  - a) Entre aeronaves, y
  - b) Entre aeronaves y obstáculos en el área de maniobras, y
- 2) Acelerar y mantener ordenado el movimiento del tránsito aéreo.

*Los servicios del tránsito aéreo son:*

1.- Servicio de control del área:

Brinda servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos IFR en áreas de control.

**2.- Servicio de control de aproximación:**

Brinda servicio de control de tránsito aéreo para la llegada o salida de vuelos IFR.

**3.- Servicio de control de aeródromo:**

Brinda servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromos.

**4.- Servicio de información de vuelo:**

Brinda un servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar la información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

**5.- Servicio asesor de tránsito aéreo:**

Brinda un servicio que suministra para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según un plan de vuelo IFR, fuera del área de control, pero dentro de rutas o áreas con servicio asesor.

**6.- Servicio de alerta:**

Es un servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

**Permiso de control de tránsito aéreo.**

Autorización para que una nave proceda de acuerdo con las condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo.

**Espacio aéreo controlado.**

Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilitan esencialmente servicios de control de tránsito aéreo para los vuelos IFR.

**Area de control.**

Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde una altura especificada sobre la superficie terrestre.

**Area de control terminal.**

Parte de un área de control situada generalmente en la confluencia de aerovías en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

**Aerovías.**

Area de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayudas para la navegación. Las aerovías se definan por la proyección de sus límites laterales sobre la superficie de la tierra, generalmente en relación con radioayudas y puntos de posición.

## Torre de control de aeródromos.

Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

## Señales de peligro, urgencia y seguridad.

### *Señales de peligro:*

Las señales siguientes, utilizadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave está amenazada de peligro grave o inminente y que se pide ayuda inmediata:

- 1) Una señal transmitida por radiotelegrafía, o por cualquier otro medio para hacer señales, consiste en el grupo SOS (. . . - - - . . . del código Morse).
- 2) Una señal emitida por radiotelefonía, consiste en la palabra **MAYDAY**.
- 3) Cohetes o bombas que proyecten luces rojas, lanzados uno a uno a intervalos cortos.
- 4) Una luz de bengala roja con paracaídas.
- 5) Una señal con dos banderas, correspondientes a las letras **NC** del Código Internacional de Señales.
- 6) Una señal consistente en una bandera cuadrada, por encima o por debajo de la cual haya una bola o algo que se parezca.
- 7) Disparos de armas de fuego u otra señal explosiva hechos a intervalos de un minuto aproximadamente.

### *Señales de urgencia:*

Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave desea avisar que tiene dificultades que la obliga a aterrizar, pero no necesita asistencia inmediata:

- 1) Apagado y encendido sucesivamente de las luces de aterrizaje; o
- 2) Apagado y encendido sucesivamente de las luces de navegación; o
- 3) Una sucesión de luces pirotécnicas blancas.

Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave tiene que transmitir un mensaje urgentísimo relativo a la seguridad de un barco, aeronave u otro vehículo, o de alguna persona que esté a bordo o a la vista:

- 1) Una señal hecha con radiotelegrafía o por cualquier otro método de señales consistente en el grupo **XXX**.
- 2) Una señal transmitida por radiotelefonía consistente en la enunciación de la palabra **PAN**.
- 3) Una sucesión de luces pirotécnicas verdes.

- 4) Una sucesión de destellos verdes producidos con aparatos de señales.

**Señales de seguridad.**

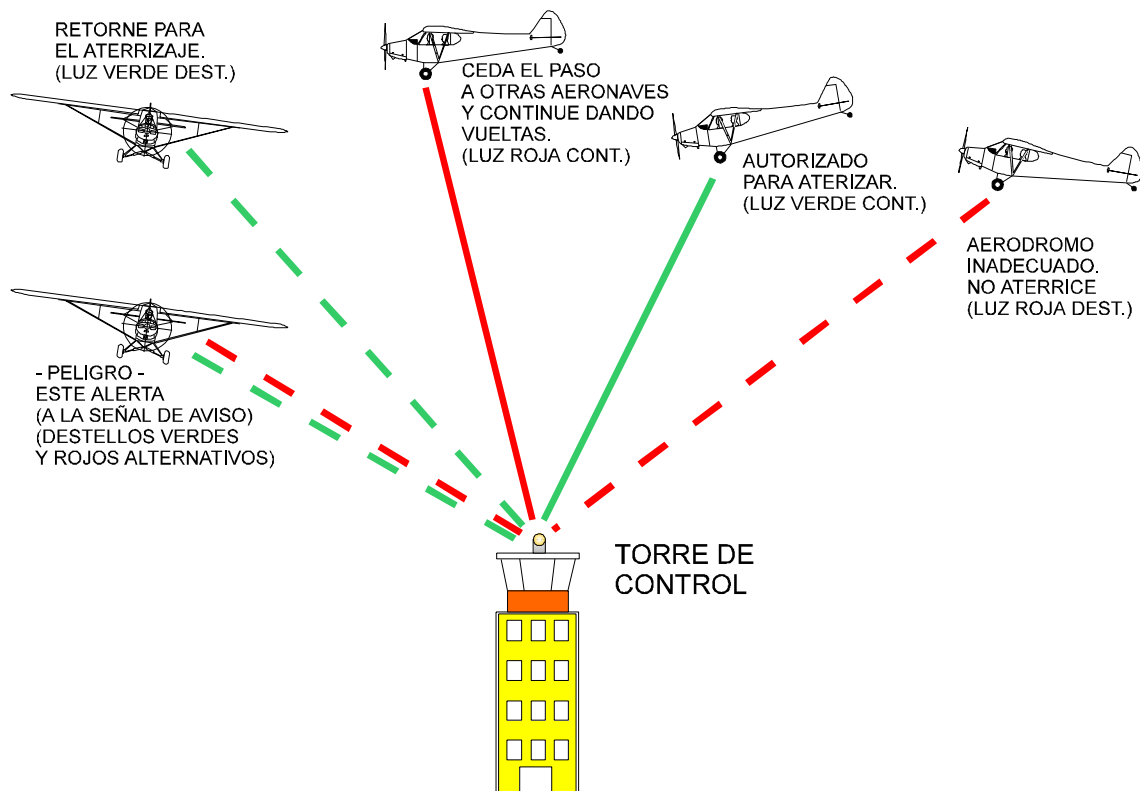
Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave está a punto de transmitir un mensaje relativo a la seguridad de la navegación o de cursar advertencias meteorológicas importantes:

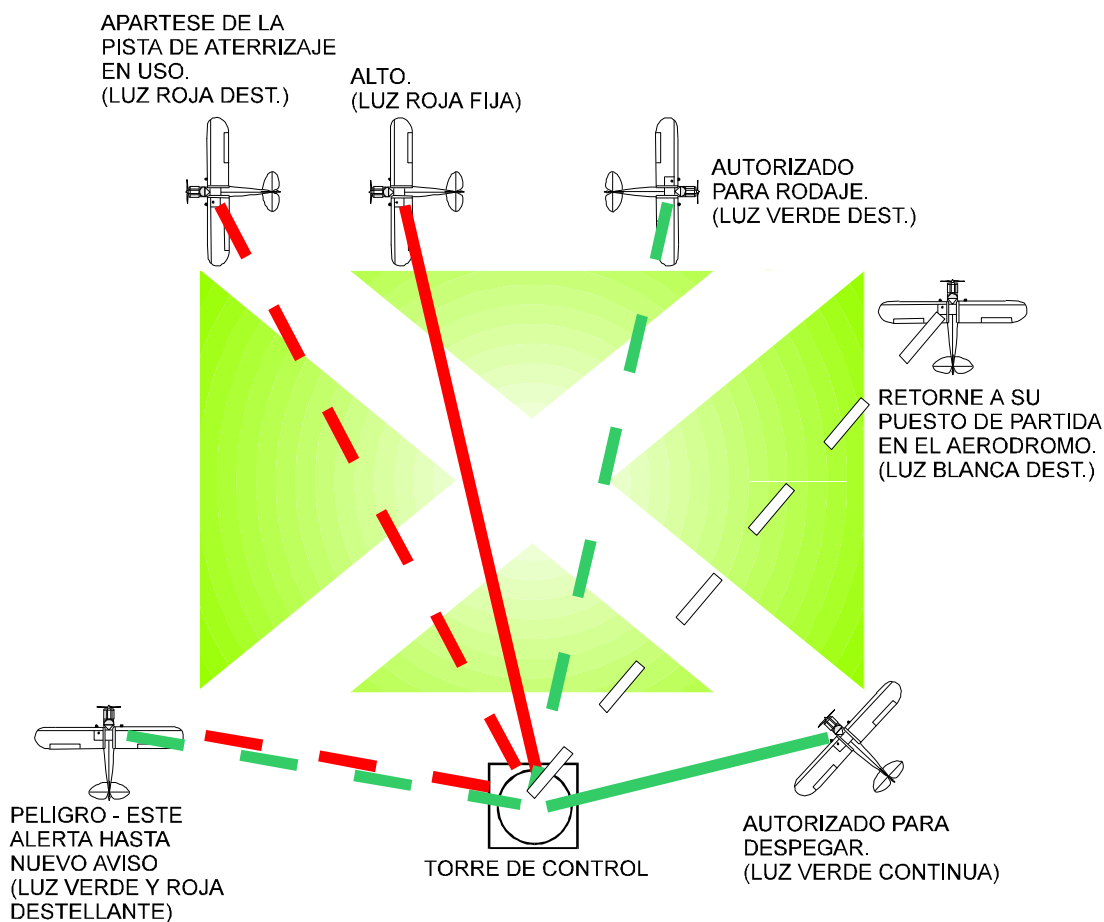
- 1) Una señal hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro método de señales consistentes en el grupo **TTT**.
- 2) Una señal transmitida por radiotelefonía consistente en la enunciaci3n de la palabra **SECURITE**.

**Señales visuales para indicar al piloto que esta volando en la proximidad de una zona restringida, prohibida o peligrosa.**

De día y de noche, una serie de proyectiles disparados a intervalos de 10 segundos, que al explotar produzcan luces o estrellas rojas y verdes, indicarán a toda aeronave que está volando en la proximidad de una zona restringida, prohibida o peligrosa, y que la aeronave ha de tomar las medidas necesarias para evitarla.

**Nota:** estas señales pueden hacerse desde tierra o desde otra aeronave.





**SEÑALES PARA EL CONTROL DE TRANSITO DE AERODROMO**

LUZ	A AERONAVE EN VUELO	A AERONAVE EN TIERRA
VERDE FIJA	AUTORIZADO PARA ATERRIZAR.	AUTORIZADO PARA DESPEGAR.
ROJA FIJA	CEDA EL PASO A OTRAS AERONAVES Y SIGA EN EL CIRCUITO.	ALTO.
SERIE DE DESTELLOS VERDES	REGRESE PARA ATERRIZAR (*)	AUTORIZADO PARA RODAJE.
SERIE DE DESTELLOS ROJOS	AERÓDROMO PELIGROSO, NO ATERRICE.	APARTESE DEL AREA DE ATERRIZAJE EN USO.
SERIE DE DESTELLOS BLANCOS		REGRESE AL PUNTO DE PARTIDA EN EL AERÓDROMO.
LUZ PIROTECNICA ROJA	A PESAR DE LAS INSTRUCCIONES PREVIAS, NO ATERRICE POR AHORA.	

(\*) Después, la autorización para aterrizar se dará con luz verde fija.



**Prohibición de aterrizar.**

Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con diagonales amarillas, indica que están prohibidos los aterrizajes en el aeródromo en cuestión, y que es posible que dure dicha prohibición.

**Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje.**

Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla, indica que, debido al mal estado del área de maniobras o por cualquier otra razón, deben tomarse precauciones especiales durante la aproximación para el aterrizaje o durante el mismo.

**Uso de pistas y calles de rodaje.**

Una señal blanca y horizontal en forma de pesa indica que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y calles de rodaje. La misma señal blanca y horizontal en forma de pesa descripta anteriormente, pero con una barra negra perpendicular al eje de la pesa a través de cada una de sus porciones circulares indica que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas, pero que las demás maniobras no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje.

**Area de maniobras inutilizable.**

Cruces de un solo color llamativo, preferentemente blancas colocadas horizontalmente en el área de maniobras, indica que ésta no es utilizable para el movimiento de aeronaves.

**Instrucciones para el aterrizaje y el despegue.**

Cuando se use una o ambas de las señales siguientes, indican la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar o despegar:

- 1) Una "T" de aterrizaje, horizontal, de color blanco o anaranjado: en dirección paralela al brazo largo de la "T" y hacia su travesaño.
- 2) Un tetraedro de color anaranjado o negro por la cara izquierda y blanco o aluminio por la derecha, visto desde atrás hacia la cúspide: en la dirección hacia la cual apunta el tetraedro.
- 3) Una bola negra en el mástil claramente visible desde las aeronaves que estén en el área de maniobras, indica que la dirección de despegue debe confirmarse con la torre de control del aeródromo.
- 4) Un disco de color blanco o anaranjado colocado horizontalmente del lado del travesaño de una "T" de aterrizaje, en línea con el trozo largo de la misma es una señal de precaución para indicar que no se está empleando una sola dirección para todos los aterrizajes y despegues.

- 5) Un grupo de dos dígitos colocados verticalmente en la torre de control del aeródromo o cerca de ella, indica a las aeronaves que están en el área de maniobras, la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando el número al entero más próximo al rumbo magnético de que se trate.

### **Tránsito a la derecha.**

Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso, indica que los circuitos totales o parciales a seguir deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.

### **Información sobre vuelos.**

#### *Preparación del vuelo:*

Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave deberá familiarizarse con toda la información disponible que corresponda al que proyecta realizar. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR (vuelos por instrumentos), incluirán, entre otras cosas, el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad que se dispongan, la atención de la información NOTAM que afecte a su vuelo, cálculo de combustible y lubricante necesarios y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo tal como se ha proyectado.

#### *Verificaciones:*

No se iniciará ningún vuelo hasta que el piloto al mando de la aeronave haya comprobado que:

- 1) La aeronave reúne condiciones de aeronavegabilidad.
- 2) Los instrumentos y equipos disponibles a bordo de la aeronave son suficientes para el tipo de operación que vaya a efectuarse.
- 3) El peso de la aeronave es tal que pueda despegar y efectuar el vuelo en forma segura, teniendo en cuenta las longitudes disponibles de pista y condiciones de vuelo previstas.
- 4) La carga transportada esté distribuida de tal manera que la aeronave pueda efectuar con seguridad el vuelo.
- 5) Se ha cumplido con las medidas previas al vuelo prescritas con el número 55 del Reglamento de Vuelo (preparación del mismo).

#### *Carga de combustible y lubricante:*

El combustible y el lubricante que debe llevar a bordo la aeronave al iniciar un vuelo para el cual no se ha establecido aeródromo de alternativa, incluyendo los vuelos locales, deben ser suficientes para que, teniendo en cuenta el viento y demás condiciones meteorológicas previstas, pueda volar hasta el aeródromo de aterrizaje propuesto y prolongar el vuelo un treinta por ciento (30%) más del

tiempo calculado para la etapa; esta reserva nunca deberá ser inferior a 45 minutos de vuelo.

Si se ha establecido aeródromo de alternativa, se deberá llevar combustible y lubricante suficientes para volar hasta el aeródromo de aterrizaje propuesto y de allí al de alternativa más lejano (en el caso que haya más de uno) con cuarenta y cinco (45) minutos más de autonomía a la velocidad de crucero.

#### *Plan de vuelo:*

Por la importancia que reviste para la seguridad de los vuelos, es conveniente la presentación del plan de vuelo para la generalidad de las operaciones. El plan de vuelo compromete y pone en funcionamiento el mecanismo de los servicios que prestan protección a los vuelos IFR, para todos los vuelos facilita la búsqueda y salvamento si fuera necesario.

#### *Presentación obligatoria del plan de vuelo:*

Deberá presentarse obligatoriamente plan de vuelo, en los siguientes casos:

- 1) Cuando se proyecte o sea imperativo efectuar vuelos IFR.
- 2) Para vuelos a través de fronteras internacionales.
- 3) Para vuelos comerciales regulares.
- 4) Cuando lo requiera especialmente disposiciones expresas de la autoridad aeronáutica competente.

Además de los casos que sean establecidos en el futuro, actualmente debe presentarse plan de vuelo para aquellos realizados dentro de la jurisdicción nacional por aeronaves extranjeras, aeronaves con pasavante y aeronaves del Estado.

#### **Terminación de un plan de vuelo.**

##### *Informe de llegada:*

Al dar por finalizado un vuelo o parte del mismo para el cual se había presentado plan de vuelo, será responsabilidad del piloto notificar su llegada tan pronto como sea posible a la correspondiente dependencia de los servicios de tránsito aéreo, haciendo mención del aeródromo controlado del cual ha partido últimamente.

NOTA: Debe recordarse la obligación que tiene el piloto de hacer su presentación en forma personal o por delegación a la oficina de informaciones de vuelo de cada aeródromo controlado, con el objeto de tomar conocimiento de las informaciones que constituyen parte de las medidas previas al vuelo, actualizar las modificaciones al plan de vuelo, dar cumplimiento a la Ley de Tasas, etc.

## **Servicio de alerta para la búsqueda y salvamento.**

### *Principios generales:*

Los pilotos al mando de aeronaves, deberán evitar que se movilice innecesariamente a los organismos de búsqueda y salvamento, previniendo crear situaciones que puedan provocar que las aeronaves sean declaradas en condiciones de emergencia sin necesidad.

### *Aeronaves declaradas en emergencia:*

Normalmente una aeronave provocará ser declarada en situación de emergencia, en los siguientes casos:

- 1) Inmediatamente después de haber transcurrido treinta (30) minutos de la hora señalada para que la aeronave informara su posición sin que haya establecido comunicación con la misma.
- 2) Inmediatamente después de haber transcurrido treinta (30) minutos de la hora estimada de llegada últimamente enunciada, sin que la aeronave lo haya hecho o haya comunicado al respecto.
- 3) Cuando una aeronave ha sido autorizada para aterrizar y no lo hace dentro de los cinco (5) minutos siguientes a la hora estimada de aterrizaje, sin haber vuelto a establecer comunicación con los servicios de tránsito aéreo.
- 4) En todo otro caso en que por propia declaración del piloto al mando de la aeronave o informes de que disponga el servicio de tránsito aéreo existe certidumbre que se ha producido o se está por producir una situación de emergencia.

## **Responsabilidad del piloto al mando.**

El piloto al mando de la aeronave es responsable de los inconvenientes que origine una declaración de situación de emergencia innecesaria, cuando se pruebe que ha sido provocada por negligencia o incumplimiento de la reglamentación en vigencia por parte del piloto.

### **Operación negligente:**

Ninguna aeronave podrá conducirse negligentemente o temerariamente de modo que ponga en peligro la vida o bienes ajenos.

Algunos ejemplos de operaciones calificadas como negligentes o temerarias, son las siguientes:

- 1) Los vuelos a baja altura sobre ejidos urbanos, agrupamiento de edificios, concentraciones de personas, vehículos, antenas, etc.
- 2) Los vuelos VFR realizados a menor distancia de las nubes que las prescritas o con visibilidad de vuelo inferior a la establecida.
- 3) Los vuelos realizados a demasiada proximidad de otras aeronaves u obstáculos.

- 4) Los vuelos realizados dentro de espacios aéreos controlados en IMC, si no se cuenta con un permiso de tránsito aéreo o no se siguen las instrucciones del mismo.

### **Lanzamiento de objetos.**

Desde una aeronave en vuelo no se lanzará nada que pueda constituir peligro o daño para las personas o bienes ajenos.

### **Descenso en paracaídas.**

Sin permiso de la autoridad competente no se harán descensos en paracaídas excepto en caso de emergencia.

### **Restricciones en el espacio aéreo.**

Como norma general ninguna aeronave volará sobre áreas en que existan restricciones de vuelo, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, a no ser que se ajuste a las condiciones de la restricción o que tenga permiso de la autoridad competente.

### **Procedimiento general de sobrevuelo de instalaciones militares.**

No se podrá sobrevolar injustamente a menos de novecientos (900) metros de altura o quinientos (500) metros de distancia horizontal, instalaciones de carácter militar permanentes o transitorias, excepto cuando se vuele sin referencia visual con el terreno.

### **Procedimiento general de sobrevuelo en instalaciones críticas.**

No se podrá volar directamente sobre destilerías, depósitos de inflamables, usinas e instalaciones de elaboración o manipuleo de materiales radioactivos, excepto cuando la altura de la aeronave permita en caso de emergencia efectuar su aterrizaje sin peligro para dichas instalaciones.

### **Operaciones fuera de aeródromos habilitados.**

Las operaciones fuera de aeródromos habilitados solamente se podrán realizar en casos de emergencia o por aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones, aeronaves en misiones de búsqueda y salvamento o en misión sanitaria.

### **Operaciones en pistas registradas.**

Las aeronaves privadas que no se dediquen al transporte público de personas o cosas y las exclusivamente postales, podrán operar en pistas registradas. La franja de la superficie terrestre o acuática utilizada a estos fines deberá guardar la separación adecuada a los obstáculos vecinos, en forma de no ocasionar

riesgo alguno a la vida y bienes ajenos durante el aterrizaje y despegue y las maniobras previas y posteriores relacionadas con éstos.

### **Responsabilidad con respecto al cumplimiento del reglamento.**

El comandante de la aeronave, manipule o no los comandos, será responsable de que la operación de ésta se realice de acuerdo con el presente reglamento, pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan absolutamente necesario tal incumplimiento, por razones de seguridad que exijan tomar medidas inmediatas. Cuando este privilegio de emergencia es utilizado, deberá notificarse lo antes posible a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo adecuada y deberá presentarse un informe escrito de la desviación realizada, si así lo requiere la autoridad aeronáutica competente.

### **Requisitos para aeronaves accidentadas.**

El piloto o los tripulantes de una aeronave accidentada, que no estén impedidos, deberán comunicar el accidente de inmediato conforme a sus posibilidades, a la autoridad aeronáutica más cercana, quedándose prohibido, así como al propietario de la aeronave, mover ésta o sus restos, hasta la liberación por la autoridad aeronáutica investigadora.

### **Documentos que deben llevarse en una aeronave.**

Toda aeronave en operación debe llevar a su bordo:

- 1) Certificado de matriculación.
- 2) Certificado de aeronavegabilidad.
- 3) Certificado de habilitación.
- 4) Historial del avión y motor.
- 5) Licencia de piloto (de vuelo y psicofísica).
- 6) Libro de vuelo del piloto.
- 7) Recibo Tasa Unificada de Protección al Vuelo.
- 8) Documento de identidad del piloto,

y la correspondiente documentación de los demás tripulantes, si los hubiere.