

DAN 104



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

**OPERACIONES EN VEHÍCULOS
ULTRALIVIANOS NO
MOTORIZADOS (UL)**

[illegible]

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN

OBJ: Aprueba la Primera Edición de la Norma Aeronáutica DAN 104 "Operaciones en vehículos ultralivianos no motorizados (UL)".

EXENTA N° 1031 /

SANTIAGO, 16 OCT 2019

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS

- a) La Ley N° 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico y sus posteriores modificaciones;
- b) Ley N° 16.752, de 1968, del Ministerio de Defensa Nacional, que Fija Organización y Funciones y establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) Resolución Exenta N° 0487, de 16 de marzo de 2001, que aprueba la Edición 1 de la Norma Aeronáutica, Operación de vehículos ultralivianos, DAN 31.01.
- d) Resolución Exenta N° 0095, de 28 de enero de 2019, que aprueba la Tercera Enmienda a la Tercera Edición del PRO ADM 02, Estructura Normativa de la DGAC.
- e) Procedimiento de elaboración y mantención Normativa, PO-PSN-LOA-01.
- f) Lo propuesto por la Sección Normas – LOA, del Departamento Planificación mediante la Nota de Estudio (OPS) N° 21-2019.

CONSIDERANDO

- a) La necesidad de contar con una normativa nacional actualizada respecto de los vehículos ultralivianos no motorizados.

RESUELVO

1. **APRUÉBASE** la Edición 1 de la DAN 104 "Operaciones de vehículos ultralivianos no motorizados UL".
2. **DERÓGASE** la Edición 1 de la DAN 31 01 "Operación de vehículos ultralivianos" Resolución (E) N° 0487 de fecha 16 de marzo de 2001.

Anótese y comuníquese.


VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
Al dorso.

ÍNDICE**CAPÍTULO “A”****GENERALIDADES**

104.1	Definiciones
104.3	Aplicación
104.5	Características Técnicas de los UL
104.7	Requisitos del operador para la práctica de vuelo en UL
104.9	Responsabilidades del piloto u operador
104.11	Registro y control de UL en la DGAC
104.13	Requerimientos de inspección
104.15	Autoridad de fiscalización

CAPÍTULO “B”**NORMAS OPERATIVAS**

104.101	Generalidades
104.103	Condiciones para la operación de UL
104.105	Operaciones sobre áreas congestionadas
104.107	Limitaciones de operación de los UL
104.109	Operaciones en espacio aéreos controlados
104.111	Prevención de colisiones
104.113	Zonas de vuelo de UL
104.115	Operaciones de demostración y competición
104.117	Utilización de áreas de despegue y aterrizaje
104.119	Desempeño como Instructor de UL.
104.121	Incidentes o accidentes

PREÁMBULO

Debido a la constante evolución de las aeronaves ultralivianas no motorizadas, en los deportes, en el turismo aventura y a su incremento en las operaciones aéreas, a través de todo el territorio nacional, se ha hecho necesario normar sus operaciones dentro del espacio aéreo, ya que, se han constituido como un importante factor a ser considerado por sus capacidades y libertad de movimiento a fin de garantizar la seguridad operacional de todos los usuarios que comparten el espacio de la República.

Con la finalidad de regular la operación de estas aeronaves, se definió la elaboración de la presente normativa, DAN 104, que considera los ultralivianos no motorizados (UL). Lo más relevante en esta DAN, es que viene a establecer normas operacionales básicas para el desempeño seguro en el espacio aéreo. Dado que, dentro de estos vehículos podemos encontrar variados usos, en lo que concierne a su utilización en el turismo aventura, por ejemplo: se ha dictado un Decreto Supremo N° 222 de fecha 23 de Junio de 2011, del ministerio de Economía, fomento y turismo que viene a reglamentar la aplicación de un sistema de clasificación, calidad y seguridad de los prestadores de servicios de turismo y a la publicación de una Norma Chilena Oficial N°3014. Of2006. Del instituto nacional de normalización orientada a la regularización de los requisitos para el desarrollo del turismo aventura – Vuelo ultralivianos no motorizados biplaza o parapente biplaza.

Es necesario considerar que todas las proposiciones y modificaciones están orientadas a disminuir el riesgo de lesiones de los operadores de UL, a las personas o daños a los bienes y que estos riesgos se mantengan en un nivel aceptable o por debajo del mismo. Será fundamental que todos los involucrados en el proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos de las operaciones de los vehículos ultralivianos no motorizados, como de otras aeronaves, aporten al proceso de mejora en lo que respecta a seguridad operacional.

CAPITULO A

GENERALIDADES

104.1 Definiciones

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.

ÁREA DE DESPEGUE DE UL

Es el área desde la cual los operadores inician su despegue aprovechando las condiciones meteorológicas y topográficas locales.

ÁREA DE ATERRIZAJE DE UL

Es el área donde los operadores proceden a tomar contacto en la superficie, terminando el desplazamiento del U.L.

ALA DELTA O PARAPENTES

Aeronaves dedicadas a actividades deportivas o recreativas-turísticas, que consisten en un ala o vela o parapente de cualidades flexible ultraligera que permite volar, aprovechando las corrientes ascensionales producidas en la atmosfera.

ATC

Control de Tránsito Aéreo (dependencia).

CALIDAD CERTIFICADA

Calidad otorgada por el fabricante.

CLASES DE ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación.

CLIENTE

Persona natural que contrata un servicio de turismo aventura para lograr determinadas emociones y sensaciones de descubrimiento y de exploración que implican un empeño, una actividad física y un riesgo controlado.

CTA

Área de Control, controlador de tránsito aéreo.

DÍA

Las horas comprendidas entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el fin del crepúsculo civil vespertino.

ESPACIO AÉREO CONTROLADO

Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

GUÍA-INSTRUCTOR DE VUELO U.L BIPLAZA

Operador especializado y competente para guiar las actividades de vuelo en U.L.

NORMAS AERONÁUTICAS (DAN)

Las Normas Aeronáuticas (DAN), son disposiciones que la DGAC emite en el ejercicio de las atribuciones que le otorga la Ley, para regular aquellas materias de orden técnico u operacional, tendientes a resguardar la seguridad aérea.

NOTAM

Aviso distribuido por medio de telecomunicaciones, que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

OPERADOR/ PILOTO

Persona, que se dedica o propone dedicarse a la operación de un UL.

TURISMO AVENTURA

Turismo en que se realizan actividades específicas que utilizan el entorno o el medio natural como soporte físico y recurso para producir en los turistas determinadas emociones y sensaciones de descubrimiento y de exploración, y que implican cierto empeño, actividad física y riesgo controlado. (Ley 20.423, Art. 5°, letra i), del 12 de Febrero de 2010. “Del sistema institucional para el desarrollo del turismo”).

VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS NO MOTORIZADOS (UL)

Son vehículos aéreos sin motor, también llamados alas o velas que constituyen un planeador flexible ultraligero, que para los efectos de esta normativa se considerara a las Alas Deltas, Parapentes o vehículos similares, para el uso de uno o dos ocupantes y de un peso inferior a los 160 kilos, en cuyo despegue o aterrizaje sea necesaria la intervención directa del esfuerzo físico del o los ocupantes, cuya actuación es en sustitución de algún elemento estructural.

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, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

ZONA RESTRINGIDA

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

104.3 Aplicación

- (a) Esta Norma será aplicable a los operadores de vehículos ultralivianos no motorizados (U.L), para uso deportivo, recreativo, turismo de aventura o de instrucción.
- (b) Se entenderá por vehículo ultraliviano no motorizado a:
 - (1) Alas Delta;
 - (2) Parapente; y
 - (3) Otros no propulsados.

104.5 Características Técnicas de los U.L

- (a) El peso del U.L, deberá ser inferior a 160 kilogramos.
- (b) Deberán contener separadores que constituyen conjunto de elementos (cintas y tubos), de calidad certificada, que unen y separa a una distancia determinada al guía y al instructor del cliente.
- (c) Deberán contener silla o arnés de piloto de calidad certificada, con o sin protección dorsal y que puede tener un compartimento para colocar un paracaídas de emergencia.
- (d) Plazas.
 - (1) Vehículo para toda operación 1 (una).
 - (2) Vehículo de Instrucción, turismo aventura, deportivo o recreación 2 (dos).
- (e) Marcas distintivas, dimensiones y tipos de caracteres.
 - (1) Marcas.

Las marcas de identificación para vehículos ultralivianos no propulsados se pintarán o fijarán a las aeronaves, debiendo ser permanentes y estar en todo momento limpias y legibles. Su ubicación y dimensiones estarán dadas por lo siguiente:

(i) Alas.

(A) Si el material base de la superficie lo permite.

Se colocará una marca en la superficie superior del ala derecha y otra en la superficie inferior del ala izquierda, pudiendo también extenderse a través de la totalidad de ambas superficies, conservando en lo posible igual distancia de los bordes de ataque y de fuga de ambas alas.

(B) Si el material base de la superficie no lo permite, no se establecerán marcas en las alas.

(ii) Fuselaje o estructura equivalente.

(A) Alas delta. Las marcas irán a ambos lados del fuselaje, o estructura equivalente (trapecio), entre las alas y el empenaje.

(B) Parapente. En la parte posterior del asiento.

(iii) Superficie vertical de cola.

(A) Si el material base de la superficie lo permite.

Irán a ambos lados. Si hay más de un plano vertical de cola, deberán aparecer en la cara de afuera de los planos exteriores.

(B) Si el material base de la superficie no lo permite, no se establecerán marcas en la superficie vertical de cola.

(2) Dimensiones.

Las marcas deberán ser compatibles con el tamaño de la superficie.

(3) Tipos de caracteres.

(i) Las letras y números serán tipo arábico, sin adornos. Las letras deben ser mayúsculas.

(ii) El ancho de los caracteres y la longitud de los guiones, será de dos tercios la altura.

(iii) Las letras, números y guiones estarán constituidos por líneas llenas y de un color que contraste claramente con el fondo.

(iv) El ancho de las líneas por las cuales se dibuja un carácter, será de un sexto de la altura de éste.

(v) Cada carácter estará separado del que le sigue o precede por un espacio igual a la cuarta parte del ancho. Para este efecto el guion es considerado una letra o número.

104.7 Requisitos del operador para la práctica de vuelo en U.L

- (a) Podrá desempeñarse como piloto de ultraliviano no motorizado, toda persona que esté en posesión de una licencia de piloto de U.L, o de una licencia superior, de acuerdo a lo establecido en la DAN 61, Capítulo K.

- (b) La licencia deberá ser portada por el titular cada vez que opere un Vehículo Ultraliviano.

104.9 Responsabilidades del piloto u operador

- (a) Para operar un U.L, el piloto u operador deberá estar en conocimiento de:
 - (1) Que en la práctica de vuelo en U.L, se asume toda la responsabilidad por los daños que esta actividad pueda causar, incluidas a terceras personas;
 - (2) Que conoce de que, estas aeronaves no cuenta con un certificado de aeronavegabilidad otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y que en estas operaciones aéreas deberá asumir su responsabilidad ante un accidente o incidente; y
 - (3) Que la operación descuidada o dolosa podrá ser investigada por la DGAC y en evidencia de constituir un delito, la causa será remitida al Ministerio Público para su proceso.
- (b) El piloto u operador será responsable de que se ejecuten las actividades de mantenimiento requeridas para que el vehículo U.L, se encuentre en condiciones seguras para realizar los vuelos previstos; y se prevea los riesgos en su operación dentro del entorno en que se realicen estos vuelos, de manera de mantener el más alto nivel de seguridad operacional.
- (c) El piloto u operador deberá utilizar elementos de seguridad certificados por el fabricante, tanto para su uso personal, como para su cliente, en el caso de operaciones de turismo aventura, tales como: casco protector, arnés, sillas, paracaídas de emergencia y otros, que se estimen conveniente, para lograr la mayor seguridad de vuelo.
- (d) El piloto u operador en la práctica de vuelos de turismo aventura deberá dar cumplimiento a lo establecido en esta DAN 104, y a lo establecido en la DAN 91 Reglas del Aire. Del mismo modo, lo establecido en la Norma Chilena Oficial NCh. 3014. Of2006, aprobada por Resolución Exenta N° 563 de fecha 26 de Septiembre de 2006, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción (publicada en el Diario Oficial el 04 de Octubre de 2006).

Además, con el mismo objetivo, le será aplicable en estas prácticas el Decreto N° 222 de fecha 23 de Junio de 2011, que aprueba el Reglamento para la aplicación del sistema de clasificación, calidad y seguridad de los prestadores de servicios turísticos.

104.11 Registro y control de UL en la DGAC

El propietario del U.L no motorizado, deberá verificar que los datos que se indican a continuación se incorporen en el registro y control de UL no motorizado que para este efecto llevará la DGAC (Sub departamento de Aeronavegabilidad).

El propietario y/o operador deberá presentar una declaración jurada que acredite su propiedad y los siguientes antecedentes:

- (a) Datos del Propietario:
 - (1) Nombre completo;
 - (2) RUT;
 - (3) Dirección; y
 - (4) Teléfono.
- (b) Del Vehículo Ultraliviano:
 - (1) Fabricante o marca;
 - (2) Modelo;
 - (3) Número de Serie;
 - (4) Número de plazas;
 - (5) Color y distintivos más sobresalientes;
 - (6) Talla;
 - (7) Homologación, si corresponde; y
 - (8) Peso.
- (c) Una vez completado el registro, la DGAC le hará entrega de la identificación asignada (ie. UL 004).

104.13 Documento de Identificación y Control de Antecedentes.

Una vez efectuado el control o inspección física, pesaje y control de performances al UL, la DGAC (Sub departamento de Aeronavegabilidad) emitirá el documento "Identificación y Control de Antecedentes", que constituye la autorización de uso del ultraliviano comprobando que cumple los requisitos del Código Aeronáutico, que será emitida por una sola vez y no tendrá fecha de vencimiento. Este documento contendrá la siguiente información:

- (a) Identificación del propietario;
- (b) Dirección;
- (c) Identificación de la aeronave por tipo y modelo;
- (d) Código de Identificación asignado al vehículo ultraliviano;
- (e) Equipo instalado;
- (f) Velocidad máxima; y
- (g) Velocidad de Stall.

104.15 Autoridad de fiscalización

- (a) La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) a través de los Inspectores de Operaciones y de Aeronavegabilidad, tiene la facultad de controlar e inspeccionar a las aeronaves, tripulación, a las personas y cosas transportadas a bordo de ellas.
- (b) Los Inspectores serán funcionarios de la DGAC y contarán con una credencial que los identifique como Inspectores de Operaciones y de Aeronavegabilidad.
- (c) Los Inspectores tendrán durante las fiscalizaciones que efectúen, la facultad de:
 - (1) Establecer la continuidad o no de un vuelo que no reúna las condiciones exigidas por la Ley o los reglamentos.
 - (2) Prohibir por justa causa, el ejercicio de los privilegios emergentes de una licencia en el caso de observar o sospechar el no cumplimiento de algún requisito que afecte la seguridad operacional e integridad de las personas.
- (d) Los Operadores deberán otorgar facilidades a los Inspectores para que en el cumplimiento de sus funciones tengan acceso a la aeronave, cabina de mando siempre que la operación lo permita, facilidades para verificar las licencias del personal aeronáutico y tendrán el derecho de inspeccionar toda la documentación relacionada con las operaciones, tanto a bordo de los aviones como en las dependencias de tierra.
- (e) Frente a situaciones observadas que obliguen a la aplicación de la letra (c) anterior, el inspector deberá informar y poner a disposición del jefe del Subdepartamento que corresponda, toda evidencia o sospecha de no conformidad, que ponga en riesgo la seguridad operacional.

CAPITULO B

NORMAS OPERATIVAS

104.101 Generalidades

- (a) Las operaciones aéreas en U.L. y su circulación en el espacio aéreo, deberán ser realizadas para propósitos recreativos, deportivos, de instrucción y de turismo aventura, estas actividades aéreas se deberán efectuar en los espacios aéreos no controlados (Espacio G).
- (b) En operaciones de turismo aventura se deberá dar cumplimiento a lo establecido en esta DAN 104, a lo establecido en la DAN 91 Reglas del Aire. También, a lo establecido en la Norma Chilena Oficial NCh. 3014. Of2006, de fecha 26 de Septiembre de 2006, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción (publicada en el Diario Oficial el 04 de Octubre de 2006). Y, a lo establecido para estas prácticas en el Decreto N° 222 de fecha 23 de Junio de 2011, que aprueba el Reglamento para la aplicación del sistema de clasificación, calidad y seguridad de los prestadores de servicios turísticos.

104.103 Condiciones para la operación de U.L

- (a) Las operaciones en un U.L. se deberán efectuar de acuerdo a las reglas de vuelo visual (VFR) diurno.
- (b) Para vuelos a altitudes superiores a los 500 pies AGL, en espacios aéreos distintos al espacio G, el piloto u operador deberá coordinar con el CTA, más cercano al lugar donde va a operar, a fin de notificar el área donde va a realizar su vuelo.

104.105 Operaciones sobre áreas congestionadas

Ninguna persona operará un vehículo U.L, sobre áreas congestionadas tales como ciudades, pueblos, asentamientos, edificaciones, embarcaciones o sobre cualquier grupo de personas que se encuentren en reunión al aire libre. Se exceptúa aquellas operaciones sobre áreas congestionadas que sean autorizadas por la DGAC.

104.107 Limitaciones de operación de los UL

- (a) Ninguna persona operará un U.L, de tal forma que ocasione peligro a otra persona, aeronaves o la propiedad, ni podrá lanzar objetos o cosas desde este tipo de aeronaves.

- (b) De acuerdo a lo establecido en el Art. 82 del Código Aeronáutico, quedan prohibidas todas las operaciones de vuelo y sobrevuelo de UL, sobre instalaciones militares, unidades de flota y bases aéreas de las Fuerzas Armadas, tanto del Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea de Chile, del mismo modo, se mantiene esta prohibición para vuelos y sobrevuelos de instalaciones carcelarias, sede del gobierno, del parlamento, de la corte suprema e instalaciones estratégicas definidas por el Estado de Chile.
- (c) El incumplimiento de lo establecido en (a) y (b) anterior, dará motivo para que la autoridad aeronáutica aplique lo establecido en el DAR 51, Reglamento de procedimientos infraccional aeronáutico y adicionalmente, se presenten los antecedentes al Ministerio Público cuando el caso constituya un delito.

104.109 Operaciones en espacio aéreo controlados

Los operadores de UL, ante situaciones especiales y que requieran operar en espacio aéreo controlado, deberán efectuar las coordinaciones pertinentes previamente con la dependencia ATC que ejerce jurisdicción sobre dicho espacio aéreo y, sólo podrán ingresar a ella, cuando hayan sido autorizados por dicha dependencia.

104.111 Prevención de colisiones

- (a) Las operaciones aéreas en U.L, se efectuarán de tal manera que no ocasionen peligro de colisión, como asimismo, el operador deberá cuidar su propia separación y mantener una constante vigilancia de manera que vea y evite a otros U.L, Drones y cualquier otra aeronave.
- (b) Reglas de derecho a paso entre UL.
 - (1) Los cruces de dos U.L no motorizados en la misma dirección y sentido contrario, se efectuarán desviándose cada uno de los aparatos de vuelo libre a su derecha.
 - (2) Si uno de los operadores de U.L no motorizados, tuviere la ladera a su derecha tendrá la preferencia. El operador de un U.L no motorizado que deje la ladera a su izquierda, deberá apartarse hacia su derecha con la suficiente antelación y ceder el paso.
 - (3) No adelantar a otro U.L no motorizado por los lados, a su misma altura y dentro de su área de maniobra.
 - (4) Entre dos operadores de U.L no motorizados volando a diferente altura, tendrá preferencia el que vuela más bajo.
 - (5) Dentro de una térmica, marca el sentido de giro el operador que hubiera comenzado a girar primero.

- (6) Al incorporarse a una térmica, se deberá girar en el mismo sentido de los U.L no motorizados, que ya estuvieren en su interior y no se podrá interferir sus trayectorias. Si fuere necesario, se esperará fuera de la térmica hasta que los U.L no motorizados, que se encuentren en su interior, completen su operación y luego se podrá acceder a ella.
- (7) En caso de trayectorias laterales convergentes, tendrá preferencia la aeronave más lenta o que tenga un menor margen de maniobra.
- (8) Se deberá evitar efectuar aterrizajes simultáneos sobre un mismo punto, debiendo en todo caso, guardar la suficiente distancia y ajustar la maniobra a la de la aeronave que se encuentre volando más bajo.

104.113 Zonas de vuelo de U.L

- (a) La DGAC excepcionalmente y en forma ocasional, podrá autorizar zonas de vuelo de U.L no motorizados, en espacios aéreos controlados de acuerdo a las normas y procedimientos que la autoridad Aeronáutica dicte para este efecto.

Estas zonas, podrán ser solicitadas a la DGAC, por una Asociación, un Club Aéreo, un Centro de Instrucción de UL no motorizados y centros de turismo aventura, que cuente con una personalidad Jurídica vigente.

- (b) Cuando una Asociación, Club Aéreo, Centro de Instrucción de UL no motorizados, persona natural u operadores de turismo aventura, requieran establecer una zona de UL no motorizados, en el espacio aéreo no controlado, con el fin de realizar operaciones en forma regular o periódica, estas organizaciones o personas deberán previamente solicitar una autorización a la DGAC.
- (c) Cuando las operaciones se realicen bajo los 500 pies AGL, el piloto u operador deberá tener especial consideración con lo siguiente:
 - (1) Que se cuente con la autorización del dueño/administrador del terreno o lugar que se va a ocupar para sus operaciones de despegue o aterrizaje;
 - (2) Evitar la violación de la privacidad de terceros; y
 - (3) A menos que se cuente con una autorización previa, no se deberá sobrevolar sobre comunidades indígenas o áreas del patrimonio cultural que puedan resultar afectadas por las operaciones de un U.L.

104.115 Operaciones de demostración y competición

La organización, supervisión, verificación de las competencias de los participantes y del control de todo evento demostrativo o de competición a nivel nacional e internacional, será de exclusiva responsabilidad de la asociación, club aéreo, persona natural o jurídica que lo organice.

El organizador del evento deberá solicitar la autorización correspondiente a la DGAC, para la designación de una zona y la publicación del NOTAM correspondiente (Ver web DGAC, la DAC 06 00 23 D).

104.117 Utilización de áreas de despegue y aterrizaje

Las operaciones de despegue y aterrizaje de UL, podrán ser realizadas en lugares no definidos como aeródromos, siempre que las condiciones del terreno, atmosféricas y de obstáculos existentes permitan la operación segura y:

- (a) Se cuente previamente con la autorización de quien ejerza el derecho de uso o goce del lugar; o
- (b) Tratándose de terrenos que sean bienes de uso públicos o bienes fiscales, se deberá obtener previamente la autorización por escrito de la autoridad competente del lugar.

104.119 Desempeño como Instructor de UL

Para ejercer las atribuciones de Instructor de vuelo de piloto de UL, se deberá dar cumplimiento a lo establecido en la DAN 61 Licencias para pilotos y sus habilitaciones, Capítulo M, párrafo 61.1107, número 6.

104.121 Incidentes o accidentes

Ante la ocurrencia de un incidente o accidente, el piloto u operador, asociación, club aéreo u operador de servicios de turismo aventura de U.L, deberán notificar del hecho a la DGAC, o realizar una denuncia según lo establecido en el DAR 51, antes de veinticuatro (24) horas de ocurrido el hecho y luego, poder dar cumplimiento a lo establecido en el DAR 13 "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación".