

DECRETADO EL REGLAMENTO DE TRÁFICO AÉREO

DECRETO EJECUTIVO N° 38, Aprobado el 22 de Abril de 1958

Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N° 121 del 02 de Junio de 1958

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,

En uso de sus facultades,

DECRETA:

El siguiente

REGLAMENTO DE TRAFICO AÉREO

CAPÍTULO I

DEFINICIONES

1.- Para los efectos de este reglamento se adoptan las definiciones siguientes:

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves.

Campo de Aterrizaje: Un área de tierra usada para aterrizar y despegar aviones.

Aeronave: Cualquier vehículo que puede sostenerse en el aire.

Avión (Aeroplano): Aeronave más pesada que el aire propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Área de Maniobras: Aquella parte del aeródromo que debe usarse para el despegue y aterrizaje de aeronaves; y también para el movimiento de éstas, relacionado con los despegues y aterrizajes.

Aeródromo Alternativo: Aeródromo especificado en el plan de vuelo, al cual puede dirigirse una aeronave cuando no sea aconsejable aterrizar en el aeródromo de destino. El aeródromo alternativo, puede ser el aeródromo de partida.

Altitud. Distancia vertical entre una aeronave y el nivel medio del mar.

Altura: Distancia vertical entre una aeronave y un punto de referencia cualquiera.

Autoridad Competente: El Director de Aeronáutica Civil del Ministerio de Guerra, Marina y Aviación.

Control de Tráfico Aéreo: Servicio operado por funcionarios delegados por la autoridad competente para promover el movimiento seguro, rápido y ordenado de las aeronaves en tierra y en el aire. El control de tráfico aéreo se designará con las siglas ATC.

Espacio Aéreo Controlado: Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tráfico aéreo a los vuelos IFR.

VFR: Símbolo usado para designar las reglas de vuelo visual.

IFR: Símbolo usado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

Vuelo VFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Vuelo IFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

VMC: Símbolo usado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual: Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que las mínimas especificadas en el Capítulo Cuarto de este reglamento.

IMC: Símbolo usado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos: Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a las mínimas especificadas para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

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

Visibilidad en Vuelos: Alcance medio de la visibilidad hacia adelante medido desde el puesto de mando de una aeronave en vuelo.

Visibilidad en Tierra: Visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente.

Aerovía: Área de control, o parte de ella, dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayudas para la navegación aérea.

Región de Información de Vuelo (FIR): Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Centro de Información de Vuelo (FIC): Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

Alertar: Dar aviso rápido al Centro Coordinador de Salvamento, o al servicio de Control de Tráfico Aéreo, de cualquier accidente aéreo.

Centro Coordinador de Salvamento: Centro establecido dentro de un área de Búsqueda y Salvamento asignada al mismo, para organizar eficientemente la búsqueda y salvamento.

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

Centro de Control de Área: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tráfico aéreo a los vuelos IFR en una área definida.

Servicio de Alerta: Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes acerca de las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y para auxiliar a dichos organismos según se necesite.

Tráfico Aéreo: Todas las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Patrón de Tráfico: El movimiento de las aeronaves que se encuentran operando en un aeródromo y en sus vecindades, durante condiciones de viento específicos; como sea establecido por la autoridad competente.

Tráfico de Aeródromo: Todo el tráfico que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todas las aeronaves que vuelan en las inmediaciones del mismo. Se considera que una aeronave está en las inmediaciones de un aeródromo cuando está dentro de un patrón de tráfico, o bien entrando o saliendo del mismo.

Torre de Control de Aeródromo: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tráfico aéreo al tránsito del aeródromo en que funciona.

Permiso de Control de Tráfico Aéreo: Autorización dada por el control de tráfico aéreo para que una aeronave proceda en condiciones especificadas.

Plan de Vuelo: Información especificada que, con respecto al vuelo proyectado de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tráfico aéreo.

Plan de Vuelo Actualizado: Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar permisos posteriores.

Zona de Control: Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre.

Control de Aproximación: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tráfico aéreo a los vuelos IFR que

lleguen a, o salgan de, uno o más aeródromos.

Hora Prevista de Aproximación: Hora en que se espera que una aeronave que llega en vuelo IFR, sea autorizada para iniciar su aproximación para aterrizar.

Punto de Reporte: Lugar geográfico para vuelos VFR, y radiogoniométrico para vuelos IFR, con referencia al cual una aeronave puede notificar su posición.

Rumbo: La dirección en que va el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al Norte Magnético.

Derrota: La proyección de la trayectoria de una aeronave en vuelo sobre la superficie terrestre, cuya dirección se expresa generalmente en grados, a partir del Norte Magnético.

Nivel o Altitud de Vuelo: Nivel al cual la altitud es constante y que se mantiene durante el vuelo o una parte considerable del mismo.

Actitudes Cuadrantes de Crucero: Altitudes de crucero especificadas en este reglamento, determinadas en relación con el rumbo magnético de una aeronave en vuelo, dentro de los cuadrantes de la brújula.

Techo de Nubes: Altura a la cual, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes debajo de los 6.000 metros (20.000 pies), que cubre más de la mitad del cielo y no está clasificado como delgado.

Horas de Oscuridad: Las horas comprendidas entre la hora oficial en que se pone el sol y la hora oficial en que sale el sol.

Vuelo Acrobático: Maniobras realizadas intencionalmente con una aeronave en vuelo, las cuales implican un cambio brusco de posición, o una posición o variación de velocidad anormales.

Zona Prohibida: Zona determinada, situada dentro de los límites territoriales de Nicaragua o en sus aguas jurisdiccionales, sobre la cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona de Peligro: Zona determinada, en la cual o sobre la cual pueden desplegarse actividades que constituyen peligro para las aeronaves que la sobrevuelen.

Zona Restringida: Zona determinada, dentro de los límites territoriales de Nicaragua o en sus aguas jurisdiccionales, designada para fines distintos del control de tráfico aéreo, sobre la cual, y en determinadas condiciones, está restringido el vuelo de aeronaves.

O. A. C. I. (ICAO): La Organización de Aviación Civil Internacional.

CAPÍTULO II GENERALIDADES

2.1 Aplicación. El presente reglamento de tráfico aéreo se aplicará a todas las aeronaves civiles y militares que operen en el espacio aéreo nicaragüense o sobre las aguas territoriales de Nicaragua; excepto:

- a) Las aeronaves militares nicaragüenses; si la autoridad militar facultada para ello decide que es absolutamente necesario el no cumplimiento del reglamento y lo avisa así anticipadamente a la autoridad competente.
- b) Las aeronaves civiles que efectúen operaciones especiales que obliguen a llevar a cabo maniobras no permitidas por el reglamento, para ello el operador de la aeronave deberá tener en su poder un permiso expedido por la autoridad competente.

2.2 Autoridad y responsabilidad del piloto. El piloto al mando de la aeronave tendrá autoridad absoluta en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.

2.2.1 El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de ésta se realice de acuerdo con el presente reglamento; sin embargo, podrá desviarse de las disposiciones del mismo en circunstancias que hagan de tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad, debiendo presentar un informe escrito a la autoridad competente dentro de 48 horas si su acción resulta en el otorgamiento de prioridad para su aeronave sobre otro tráfico aéreo, en caso contrario presentará informe solamente si es requerido por la autoridad competente.

2.2.2 Cuando un piloto conduce un vuelo VFR se considera responsabilidad directa del mismo el evitar colisiones con otro tráfico aéreo. Bajo tales circunstancias las autorizaciones e informaciones que le dé cualquiera de las dependencias del control de tráfico aéreo, son encaminadas a ayudarle en lo que sea posible a evitar otro tráfico, y no relevan al piloto de su responsabilidad.

2.2.3 Operación sobre alta mar. Las aeronaves matriculadas en Nicaragua deberán cumplir con los preceptos del Anexo 2 (Reglamento del aire) a la Convención de la Aviación Civil Internacional, mientras vuelen sobre alta mar.

(NOTA: Si se cumple a cabalidad el presente reglamento sobre alta mar, se estará cumpliendo también con el Anexo 2 (Reglamento del Aire) ya que de acuerdo con el Arto. 12 del Convenio de la Aviación Civil Internacional, los Estados Miembros se obligan a emitir sus regulaciones dándoles el mayor parecido posible a los textos de los Anexos de la OACI; por lo tanto es de esperarse que las provisiones del Anexo 2 sean generalmente aplicables al vuelo sobre los estados Miembros de la OACI).

2.3 Medidas previas al vuelo. Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderán el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, y preparación de un plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

2.4 Cumplimiento del Reglamento de Tráfico Aéreo. La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de maniobras de los aeródromos, se ajustará a las reglas generales y, además, durante el vuelo:

a) a las reglas de vuelo visual; o

b) a las reglas de vuelo por instrumentos, según se aplique la una o la otra.

(NOTA: En condiciones VMC, el piloto puede hacer un vuelo ajustándose a las reglas de vuelo por instrumentos, si lo desea, o la autoridad puede exigirle que así lo haga).

2.4.1 Durante las horas de oscuridad se podrán efectuar vuelos VFR, sin embargo la autoridad competente está facultada para limitar su ejecución cuando lo estime conveniente para la seguridad aérea.

2.5 Uso de bebidas alcohólicas, narcóticos y estupefacientes. Nadie pilotará una aeronave ni actuará como miembro de su tripulación de vuelo, mientras esté bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de cualquier narcótico o estupefaciente, a consecuencia de lo cual disminuya su capacidad para desempeñar sus funciones.

CAPÍTULO III REGLAS GENERALES

3.1 Operación negligente o temeraria de aeronaves. Ninguna aeronave podrá conducirse negligente o temerariamente de modo que ponga en peligro la vida o propiedad ajenas.

3.2 Alturas mínimas de seguridad. Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o se tenga permiso de la autoridad competente, las aeronaves no volarán:

a) sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o caseríos, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que se vuele a una altura que permita, en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o la propiedad que se encuentren en la superficie; esta altura no será menor de 300 metros (1.000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros (2.000 pies) de la aeronave;

b) en lugares distintos de los especificados arriba, a una altura menor de 150 metros (500 pies) sobre tierra o agua. En el último caso la aeronave no podrá ser operada a menos de 150 metros (500 pies) de cualquier persona, embarcación, vehículo o estructura.

(NOTA: Los helicópteros podrán ser operados a alturas mínimas de seguridad inferiores a las expresadas en 3.2 a) y b), debido a sus características especiales de operación; sin embargo, si un helicóptero es operado a alturas inferiores que las prescritas, el piloto deberá proceder con sumo cuidado y mucha cautela para que su acción no constituya un peligro para la vida y propiedad de otros. Si un helicóptero volare a menos de 300 metros (1.000 pies) sobre el obstáculo más alto en una ciudad, pueblo o caserío, tal operación deberá ser conducida teniendo siempre a la vista el lugar o los lugares en los cuales se podría efectuar un aterrizaje de emergencia sin peligro para los demás).

3.3 Lanzamiento de objetos: Desde una aeronave en vuelo no se lanzará nada que pueda constituir peligro para las personas o la propiedad.

3.4 Descensos en paracaídas. Sin permiso de la autoridad competente no se harán descensos en paracaídas, excepto en casos de emergencia.

3.5 Vuelo acrobático. Ninguna aeronave realizará vuelos acrobáticos que constituyan peligro para el tráfico aéreo.

3.5.1 Ninguna aeronave realizará vuelo acrobáticos sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o sobre reuniones de personas al aire libre, a menos que se obtenga el correspondiente permiso de la autoridad competente.

3.5.1.1 Quedan absolutamente prohibidos los vuelos acrobáticos:

- i) cuando la visibilidad en vuelo es menos de 5 kilómetros (3 millas),
- ii) a una altura inferior de 450 metros (1.500 pies) sobre la superficie, y
- iii) Dentro de una área de control o un zona de control.

3.6 Restricciones en el espacio aéreo. Ninguna aeronave volará sobre áreas en que existan restricciones de vuelo, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, a no ser que el sobrevuelo se ajuste a las condiciones de la restricción, o que tenga permiso de la autoridad que tenga la jurisdicción sobre el área en referencia.

3.7 Proximidad de las aeronaves. Ninguna aeronave volará tan cerca de otra de modo que pueda ocasionar peligro de colisión.

3.7.1 Las aeronaves no se volarán en formación, a menos que los pilotos al mando lo hayan convenido previamente.

3.7.2 No se podrán volar aeronaves en formación cuando cualquiera de las aeronaves lleve pasajeros por un precio.

3.8 Derechos de paso. La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad, pero ninguna de las reglas abajo expresadas eximirá al piloto al mando de ella de la obligación de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión.

3.8.1 Toda aeronave obligada por las reglas siguientes a apartarse de la trayectoria de otra, evitará pasar por encima o por debajo de ella, o cruzar por delante, a menos que lo haga a suficiente distancia.

3.8.1.1 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.

3.8.1.2 Convergencia. Cuando dos aeronaves converjan a una altitud igual o aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso, con las siguientes excepciones:

- a) Las aeronaves más pesadas que el aire, propulsadas por motor, cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos.
- b) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos.
- c) Los planeadores cederán el paso a los globos.
- d) Las aeronaves propulsadas a motor cederán el paso a las que vayan remolcando a otras o a algún objeto.

3.8.1.3 Alcance. Se denomina aeronave que alcanza, a la que se aproxima a otra por detrás. Toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso, y la aeronave que alcanza ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se mantendrá fuera de la trayectoria de la otra cambiando su rumbo hacia la derecha. Ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves eximirá de esta obligación a la aeronave que alcanza a la otra, basta que la haya pasado y dejado atrás por completo.

3.8.1.4 Aterrizaje. Las aeronaves en vuelo, y también las que estén operando en tierra o agua, cederán el paso a las otras aeronaves que estén aterrizando o efectuando su aproximación final para aterrizar.

3.8.1.4a.- Cuando dos o más aeronaves más pesadas que el aire se aproximen a un aeródromo para aterrizar, la que esté a mayor altitud cederá el paso a las que estén más bajas; pero éstas últimas no se valdrán de esta regla ni para cruzar por delante de otra que esté efectuando su aproximación final para aterrizar, ni para alcanzarla. Sin embargo, las aeronaves más pesadas que el aire, propulsadas a motor, cederán el paso a los planeadores.

3.8.1.5 Despegue. Una aeronave que esté a punto de despegar no intentará hacerlo mientras al parecer exista peligro de colisión con otras aeronaves.

3.8.1.6 Emergencia. Una aeronave en emergencia tiene prioridad sobre cualquier otro tráfico, y toda aeronave que se dé cuenta que otra se ve obligada a aterrizar, le cederá el paso.

3.9 Remolque de objetos. Ninguna aeronave remolcará objeto alguno, excepto si lo hace con los requisitos que la autoridad competente prescriba.

3.10 Luces que deben ostentar las aeronaves. Durante las horas de oscuridad, o cualquier otro período durante las horas de oscuridad que prescriba la autoridad competente, todas las aeronaves que se encuentren volando y las que operen en el área de maniobras de un aeródromo, ostentarán las luces prescritas en el Apéndice B de este reglamento.

3.10.1 Tales aeronaves no ostentarán otras luces que puedan confundirse con las luces descritas en el Apéndice B.

3.10.2 Las luces para las aeronaves en el agua están descritas en la sección 2 del Apéndice B. Dichas luces son obligatorias, a menos que la aeronave se encuentre en un área especialmente exenta de ésta obligación. Tampoco las aeronaves en el agua podrán ostentar otras luces que puedan confundirse con las descritas en la Sección 2 del Apéndice B,

3.11 Vuelos simulados por instrumentos. No se volará ninguna aeronave en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que:

a) la aeronave esté provista de doble mando en completo funcionamiento; y

b) que un piloto competente ocupe un puesto de mando para actuar como piloto de seguridad respecto a la persona que vuele por instrumentos en condiciones simuladas. El piloto de seguridad tendrá suficiente visibilidad tanto hacia adelante como hacia los costados de la aeronave, o un observador competente que esté en comunicación con el piloto de seguridad ocupará un puesto en la aeronave, desde el cual su campo visual complemente adecuadamente al del piloto de seguridad.

3.12 Operaciones en un aeródromo, sobre el mismo, o en sus inmediaciones. Las aeronaves que operen en un aeródromo en tierra, sobre el mismo, o en sus inmediaciones:

a) observarán el tránsito del aeródromo a fin de evitar colisiones;

b) se ajustarán al patrón de tráfico formado por otras aeronaves en vuelo, o lo evitarán;

c) harán todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue; a menos que se les ordene lo contrario o el aeródromo ostente marcas visibles desde el aire que indiquen virajes a la derecha;

d) aterrizarán y despegarán contra el viento a menos que sea preferible otra dirección por razones de seguridad o de tráfico aéreo.

3.13 Operaciones acuáticas. 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.

3.13.1 Convergencia. Cuando una aeronave tenga a su derecha a otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.

3.13.2 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.

3.13.3 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.

3.13.4 Amaraaje 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.

3.14 Señales a usar en aviación. Al observar o recibir cualquiera de las señales indicadas en el Apéndice A de este reglamento, los pilotos obrarán de conformidad con la interpretación que se les dan a esas señales en dicho apéndice.

3.14.1 Las señales que aparecen en el Apéndice A serán usadas solamente con el objeto allí indicado, y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

3.15 Planes de vuelo e información requerida en ellos. El plan de vuelo, exigido para los vuelos IFR, o presentado para facilitar la búsqueda y salvamento o por cualquiera otra razón, se preparará dando la siguiente información:

a) Identificación que será empleada en radiocomunicación; o identificación de la aeronave cuando se trate de aeronave no provistas de radio.

b) Tipo de aeronaves si es vuelo de formación, tipo y número de unidades que la componen.

c) Aeródromo de partida.

d) Altitud de crucero; si se usa más de un altitud de crucero deben enumerarse todas junto con la porción de la ruta correspondiente a cada una de ellas, si el vuelo es VFR, debe indicarse VFR en lugar de altitud de crucero.

e) Aeródromo en que se propone hacer el primer aterrizaje.

f) Hora estimada de salida (ETD), en grupo de cuatro cifras, tiempo del Meridiano de Greenwich (GMT).

g) Velocidad con relación al viento propuesta (TAS) para altitud de crucero.

h) Tiempo que se calcula transcurrirá antes de llegar sobre el lugar en que se propone hacer el primer aterrizaje. (ETE)

i) Aeródromo o aeródromos alternos.

j) Frecuencias de transmisión que se usarán. Si la aeronave puede transmitir en todas las frecuencias usadas regionalmente, se inscribirá la abreviatura RUT en vez de las frecuencias.

k) Ayudas para la navegación aérea y para la aproximación que se pueden usar a bordo, (ILS, SBA, DECCA, DME, VOR, GEE, LORAN, RADIOCOMPAS).

l) Nombre del piloto, número de su licencia y dirección del mismo.

m) Cantidad de combustible, en horas y minutos.

n) Toda otra información que el piloto o las dependencias de tráfico aéreo estimen conveniente para fines de control

3.15.1 Para los vuelos VFR se exigirá generalmente sólo la información especificada de a) a h) y la pedida en l).

3.15.2 No se dejará de seguir el plan de vuelo sin informar, con la mayor rapidez posible, a la correspondiente dependencia de control de tráfico aéreo.

3.15.3 Cuando se haya presentado un plan de vuelo para cualquier vuelo, se deberá avisar la terminación del mismo a la correspondiente dependencia de tráfico aéreo; esto se deberá hacer lo más rápidamente posible.

3.16 Sujeción al control de tráfico aéreo. Toda aeronave volará ajustándose a las autorizaciones que reciba del control de tráfico aéreo.

3.16.1 Cuando una aeronave pida prioridad, deberá explicar la necesidad para ella, si así se lo pide la dependencia correspondiente de control de tráfico aéreo.

3.16.2 Cuando la torre de control de un aeródromo esté en servicio, toda aeronave que forme parte del tráfico de aeródromo deberá:

i) mantenerse continuamente a la escucha en la frecuencia apropiada; o si no tiene radio estará alerta para captar las

instrucciones que puedan dársele por medio de señales visuales;

ii) obtener autorización previa, por radio o por señales visuales, para cualquier maniobra de rodaje, aterrizaje o despegue.

iii) acusar recibo de las instrucciones o informaciones que reciba, si no tiene radio lo hará así: En vuelo hará alaveos; en tierra moverá las superficies de control (alergones, timón direccional de cola y elevadores).

CAPÍTULO IV REGLAS DE VUELO VISUAL (VFR)

4.0 Los vuelos VFR se realizarán de modo que las aeronaves vuelen en condiciones de visibilidad y distancia de las nubes iguales o superiores a las indicadas en este capítulo, excepto cuando se haya autorizado de otro modo por el control de tráfico aéreo a los vuelos VFR realizados dentro de una zona de control.

4.1 Techo de nubes y separación de las nubes. Las aeronaves serán operadas cumpliendo con las siguientes especificaciones, respecto a distancia de las nubes y techo de nubes:

a) Dentro del espacio aéreo controlado no se volará a menos de 600 metros (2.000 pies) horizontalmente, 300 metros (1.000 pies) verticalmente encima, y 150 metros (500 pies) verticalmente debajo de cualquier formación de nubes; o por debajo del techo de nubes cuando éste se encuentre a menos de 300 metros (1.000 pies) sobre la superficie de agua o tierra, excepto cuando el control de tráfico aéreo lo autorice.

b) Fuera del espacio aéreo controlado. Cuando se vuele a más de 900 metros (3.000 pies) sobre la superficie, las aeronaves no podrán ser operadas a menos de 600 metros horizontalmente, 300 metros verticalmente sobre la superficie, y 150 metros verticalmente debajo de cualquier formación de nubes. Cuando se vuele a menos de 900 metros sobre la superficie, la aeronave deberá mantenerse libre de nubes.

4.2 Visibilidades mínimas. Las aeronaves serán operadas cumpliendo con las siguientes especificaciones, respecto a visibilidad en vuelo y visibilidad en tierra:

a) Dentro del espacio aéreo controlado no se podrá volar cuando la visibilidad en vuelo sea menos de 5 kilómetros (3 millas), excepto los vuelos dentro de una zona de control que hayan sido autorizados por el control de tráfico aéreo. Cuando la visibilidad en vuelo dentro de un área de control sea menos de 5 kilómetros, los vuelos deberán ser conducidos de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).

b) Fuera del espacio aéreo controlado, y cuando se vuele a menos de 900 metros (3.000 pies) sobre la superficie, las aeronaves podrán ser operadas VFR cuando la visibilidad en vuelo sea menos de 5 kilómetros (3 millas), pero no menos de 1 1/2 kilómetros (1 milla). Si la visibilidad en vuelo fuera del espacio aéreo controlado se reduce a menos de 1 1/2 kilómetros, se aplicarán las reglas IFR. Cuando se vuele fuera del espacio aéreo controlado a más de 900 metros (3.000 pies) sobre la superficie, y con una visibilidad en vuelo inferior a 5 kilómetros, las aeronaves deberán ajustarse al sistema de altitudes cuadrantales de crucero especificado en 4.3 ii). Los helicópteros volando debajo de los 900 metros sobre la superficie pueden ser operados VFR aún cuando la visibilidad en vuelo sea menos de 1 1/2 kilómetros, si tal operación es efectuada a una velocidad reducida que dé tiempo al piloto para ver y evitar otro tráfico o cualquier obstrucción peligrosa.

c) Cuando la visibilidad en vuelo dentro de una zona de control sea de menos de 5 kilómetros, ninguna aeronave podrá ser operada en vuelo dentro de esa zona de control, a menos que sea autorizada para ello por la dependencia correspondiente de control de tráfico aéreo. Si una aeronave se encuentra volando fuera del espacio aéreo controlado con una visibilidad en vuelo de menos de 5 kilómetros y quiere entrar en una zona de control con las mismas condiciones de visibilidad, la aeronave está obligada a pedir autorización al control de tráfico aéreo para ello; si no tiene radiocomunicación aterrizará en un aeródromo fuera de la zona de control, y el piloto procederá a conseguir la autorización por teléfono, telégrafo, o por medio de cualquier estación de comunicaciones aeronáuticas que esté a su alcance. Lo anterior no se aplicará si se produjere un caso de emergencia a consecuencia del cual la aeronave se vea obligada a descender y aterrizar.

4.2.1 No se realizarán vuelos VFR dentro de una zona de control cuando la visibilidad en tierra sea menos de 5 kilómetros (3 millas) o cuando el techo esté a menos de 300 metros (1.000 pies) en el aeródromo que se encuentre dentro de la zona de control, salvo cuando lo autorice la dependencia correspondiente de control de tráfico aéreo. La autorización para un vuelo que se origine dentro de la zona de control deberá ser conseguida antes de comenzar a rodar hacia el área de maniobras de un aeródromo.

4.3 Altitudes de crucero. Cuando un vuelo VFR sea operado en vuelo nivelado de crucero a más de 900 metros (3.000

pies) sobre la tierra, o el agua, tal vuelo será conducido de acuerdo con lo siguiente:

i) Dentro del espacio aéreo controlado. A una altitud apropiada a la dirección del vuelo, como lo especifique la autoridad competente; o bien

ii) Fuera del espacio aéreo controlado. A cualquier altitud; si la visibilidad en vuelo es de 5 kilómetros o más y se puede cumplir con lo dispuesto en 4.2 b). Si la visibilidad en vuelo es de menos de 5 kilómetros, el vuelo se efectuará a una altitud apropiada al rumbo magnético que sigue de acuerdo con la siguiente tabla:

TABLA DE ALTITUDES CUADRANTALES DE CRUCERO

De 000 a 089		De 090 a 179		De 180 a 269		De 270 a 359	
Metros = Pies		Metros = Pies		Metros = Pies		Metros = Pies	
900	3.000	1.050	3.500	1.200	4.000	1.350	4.500
1.500	5.000	1.700	5.500	1.850	6.000	2.000	6.500
2.150	7.000	2.300	7.500	2.450	8.000	2.600	8.500
2.750	9.000	2.900	9.500	3.050	10.000	3.200	10.500
3.350	11.000	3.500	11.500	3.650	12.000	3.800	12.500
3.950	13.000	4.100	13.500	4.250	14.000	4.400	14.500
4.550	15.000	4.700	15.500	4.900	16.000	5.050	16.500
5.200	17.000	5.350	17.500	5.500	18.000	5.650	18.500
5.800	19.000	5.950	19.500	6.100	20.000	6.250	20.500
6.400	21.000	6.550	21.500	6.700	22.000	6.850	22.500
7.000	23.000	7.150	23.500	7.300	24.000	7.450	24.500

4.4 Contacto visual con el terreno. En los vuelos VFR realizados sobre tierra o agua fuera del espacio aéreo controlado a una altura inferior de 900 metros (3.000 pies) sobre la superficie, se deberá tener constantemente a la vista el suelo o el agua.

CAPÍTULO V

REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR)

5.1 Equipo de las aeronaves y aptitud del piloto. Las aeronaves estarán dotadas de instrumentos adecuados, por lo menos un receptor y un transmisor de radio en perfectas condiciones de funcionamiento y de aparatos de radionavegación apropiados a la ruta en que vayan a volar. El piloto de una aeronave que vuele o pretenda volar IFR dentro de un espacio aéreo controlado, deberá estar debidamente calificado para ello y en posesión de un certificado válido extendido por la autoridad competente, previo examen por un representante autorizado del Departamento de Seguridad Aérea del Ministerio de Aviación.

NOTA: Las disposiciones del presente capítulo son de carácter temporal en cierto aspecto, hasta que se haya implantado el FIR de Centro América.

5.2 Alturas mínimas: Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o cuando lo autorice expresamente la autoridad competente, las aeronaves volarán por lo menos a una altura de 600 metros (2.000 pies) sobre el obstáculo más alto en un radio de 8 kilómetros (5 millas), a partir de la posición estimada de la aeronave en vuelo.

5.3 Altitudes de crucero para todos los vuelos IFR operados fuera del espacio aéreo controlado. Excepto al ascender o al descender, los vuelos IFR realizados fuera de un espacio aéreo controlado se efectuarán a una altitud cuadrantal de crucero adecuada a su rumbo magnético, como se indica en 4.3 ii).

5.4 Requisitos para efectuar un vuelo IFR. Para efectuar un vuelo IFR serán indispensables los requisitos siguientes:

a) Plan de vuelo. Se deberá presentar un plan de vuelo, dando toda la información requerida en 3.15 de a) a n).

b) El plan de vuelo deberá ser presentado al control de tráfico aéreo antes de realizar un vuelo, o parte de él, como vuelo IFR dentro de un espacio aéreo controlado.

c) Autorización de tráfico aéreo. Los vuelos IFR dentro del espacio aéreo controlado necesitarán de una autorización del control de tráfico aéreo. Se observarán estrictamente las condiciones de la autorización, a menos

que se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas, en tal caso la aeronave deberá informar cuanto antes al control de tráfico aéreo de las medidas tomadas, y de ser necesario, obtendrá una autorización enmendada. Lo anterior no se aplica a los vuelos IFR fuera del espacio aéreo controlado, en tales vuelos se aplicará lo dispuesto en 4.2 b), 5.2 y 5.3.

d) Informes o reportes de posición. Se comunicarán por radio y tan pronto como sea posible, la hora y la altitud a que se pase cada uno de los puntos de notificación designados, o los que determine la dependencia correspondiente de control de tráfico aéreo.

e) Cambio de vuelo IFR a VFR. Cuando una aeronave volando dentro de un espacio aéreo controlado decida cambiar de IFR a VFR, deberá notificar tal acción a la dependencia correspondiente de control de tráfico aéreo inmediatamente. Si una aeronave volando IFR vuela en condiciones VMC, no cancelará su plan de vuelo IFR a no ser que prevea, y trate, poder continuar el vuelo durante un período razonable en condiciones VMC.

f) Terminación de control. Cuando se termine un vuelo IFR que esté atendido por el control de tráfico aéreo, o se salga de un espacio aéreo controlado debido a lo cual no se esté más sujeto al control de tráfico aéreo, se notificará el hecho a la dependencia correspondiente de control de tráfico aéreo, a la mayor brevedad posible.

g) Comunicación. Cuando una aeronave vuele IFR dentro de un espacio aéreo controlado, el piloto o el copiloto de ella deberán mantenerse a la escucha constante en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia correspondiente del control de tráfico aéreo, y dicha aeronave deberá estar capacitada para establecer comunicación con ella en ambos sentidos, cuando sea necesario. Además, se exige a las aeronaves propagar por radio toda condición meteorológica de la que no se tenga conocimiento, y cuya existencia sea un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo, (ej: turbulencia, niveles de congelación, tormentas eléctricas, etc.). Se exige lo mismo para toda otra información que redunde en más seguridad para la navegación aérea.

h) Falla de las comunicaciones. Si falla el equipo de radio de a bordo, y no se puede cumplir con lo dispuesto en g) anterior, se procederá así:

1) si el vuelo se realiza en condiciones VMC,

i) se proseguirá en dichas condiciones, y

ii) se aterrizará en el aeródromo apropiado más cercano.

2) si el vuelo se realiza en condiciones IMC, o las condiciones meteorológicas reinantes no permiten terminar el vuelo como se prescribe en 1) anterior:

x) se procederá según el plan de vuelo vigente, manteniendo la última altitud (o altitudes) de crucero que le hayan sido asignadas y de las que se ha acusado recibo; después del punto hasta el cual se haya recibido autorización del control de tráfico aéreo, se procederá a la altitud (o altitudes) de crucero indicadas en el plan de vuelo vigente;

y) se ajustará el vuelo para llegar lo más cerca posible de la hora estimada de llegada (ETA) y

z) se iniciará el descenso lo más cerca posible de la hora prevista de aproximación (EAC) últimamente recibida y de la que se haya acusado recibo, o si no, lo más cerca posible del ETA estipulado en el plan de vuelo.

5.5 Condiciones IMC mínimas para vuelos IFR dentro y fuera de zonas de control. Cada aeródromo tendrá sus condiciones mínimas IMC, debajo de las cuales no aterrizará ni despegará ninguna aeronave. Para los aeródromos fuera del espacio aéreo controlado, las condiciones IMC mínimas serán: Techo 245 metros (800 pies), Visibilidad en tierra 1 ½ kilómetro (1 milla).

APÉNDICE A. SEÑALES

1.- Señales de peligro, urgencia y seguridad.

NOTA: Ninguna de las disposiciones de esta sección se opondrá a que toda aeronave en peligro use cualquier medio de que pueda disponer para atraer la atención, dar a conocer su posición y obtener auxilio.

1.1 Señales de peligro. Las señales siguientes, usadas juntas o por separado, significan que una aeronave está amenazada de peligro grave e inminente y que pide ayuda inmediata:

a) Una señal transmitida por radiotelegrafía, o por cualquier otro medio para hacer señales, consistente en las letras

SOS (en código Morse Internacional)

- b) La palabra MAYDAY (Méidei) transmitida por radiotelefonía.
- c) Cohetes o bombas que produzcan luces rojas, lanzados a Intervalos cortos.
- d) Una luz de Bengala roja con paracaídas.
- e) Dos banderas de un mismo mástil, una con cuadrículas azul y blanco y otra con tres rayas horizontales rojas y dos blancas, la cuadriculada irá sobre la de rayas horizontales. Esta señal corresponde a las tetras NC del Código Internacional de Señales. (Ver fig. 1)
- f) Una bandera blanca cuadrada, por encima o por debajo de la cual habrá una bola o algo que se parezca. (Ver fig. 2)
- g) Disparos de arma de fuego u otra señal explosiva hechos a intervalos de un minuto aproximadamente.

1.2 Señales de urgencia. Las señales siguientes, usadas juntas o por separado, significan que una aeronave tiene dificultades que la obligan a aterrizar, pero que no necesita asistencia inmediata:

- i) Apagar y encender sucesivamente las luces de aterrizaje.
- ii) Apagar y encender sucesivamente las luces de navegación prescritas en la sección 1 del Apéndice B.
- iii) Una sucesión de luces pirotécnicas blancas

1.2.1 Las señales siguientes, usadas juntas 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 de la aeronave o a la vista del piloto:

- 1) Una señal transmitida por radiotelegrafía o por cualquier otro método de señales consistentes en las letras XXX.
- 2) La pronunciación repetida de la palabra PAN.
- 3) Una sucesión de luces pirotécnicas verdes.
- 4) Una sucesión de destellos verdes hechos con aparatos de señales luminosas.

1.3 Señales de seguridad. Las Señales siguientes, usadas juntas o por separado, significan que una aeronave está a punto de transmitir un mensaje relativo a la seguridad de la navegación aérea, o dar avisos meteorológicos importantes:

- a) El grupo de letras TTT transmitido por radiotelegrafía o por cualquier otro método de señales.
- b) La pronunciación repetida de la palabra francesa SECURITE transmitida por radiotelefonía.

2. Señales visuales empleadas para avisar al piloto que está volando en la proximidad de una zona restringida, de peligro, o prohibida. De día y de noche, una serie de proyectiles que al explotar en el aire produzcan luces o estrellas rojas y verdes, disparados a intervalos de 10 segundos, indicarán a toda aeronave que está volando muy cerca de una zona restringida, de peligro o prohibida, y que la aeronave deberá tomar las medidas necesarias para evitarla.

3. Señales de control de tráfico de aeródromo.

3.1 Las siguientes señales luminosas se usarán para el control de tráfico de aeródromo, éstas serán emitidas desde la torre de control del aeródromo que se trate:

Luz	Significado	
	AERONAVE EN VUELO	AERONAVE EN TIERRA
Verde fija	Autorizado para aterrizar	Autorizado para aterrizar
Roja fija	Ceda el paso y circule	Alto

Destellos verdes	Regrese para aterrizar	Autorizado para rodar
Destellos rojos	Aeródromo peligroso No aterrice	Apártese de la pista En uso
Destellos blancos	Regrese a su punto de partida en el aeródromo	
Destellos verdes y rojos	Señal de prevención general, significa que el piloto debe estar alerta para encontrar condiciones no corrientes	
Luz pirotécnica roja	A pesar de las instrucciones previas, no aterrice por ahora	

No constituye autorización para aterrizar, ésta se dará después con una luz verde fija.

3.2 Prohibición de aterrizar. Un cuadrado rojo con diagonales amarillas indica que están prohibidos los aterrizajes en el aeródromo en cuestión, y que es posible que dure dicha prohibición (Ver fig. 3)

3.3 Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje. Un cuadrado rojo 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 aterrizar o durante el aterrizaje (Ver fig. 4).

3.4 Uso de pistas y de calles de rodaje. Una señal blanca en forma de pesas de circo (Fig. 5) indica que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y calles de rodaje.

3.4.1 La misma señal blanca descrita anteriormente, pero con franjas negras perpendiculares al eje de las pesas en las partes redondas, (Fig. 6) indica que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas, pero que las demás maniobras no necesitan ser hechas sólo en las pistas o en las calles de rodaje.

3.5 Pista fuera de servicio o aeródromo fuera de servicio. Una X grande de un solo color llamativo, preferiblemente blanco, colocada en ambos extremos de una pista, indica que esa pista no se puede utilizar. Una X como la descrita antes, colocada en el área de señales de un aeródromo indica que ese aeródromo no se puede usar ni para despegar ni para aterrizar, excepto en caso de emergencia; en un campo de aterrizaje esta señal estará en el centro del campo. Fig. 7)

3.6 Las señales siguientes Indican la dirección que una aeronave debe seguir para aterrizar o para despegar:

a) Una T de aterrizaje, de color blanco o anaranjado, significa que la dirección a seguir es la indicada por el trazo largo de la T (Fig. 8)

b) Un tetraedro de color anaranjado o negro por el lado izquierda, y blanco o de aluminio por el lado derecho, significa que la dirección a seguir es la indicada por la punta o cúspide del tetraedro; el tetraedro puede estar diseñado para que siga la dirección del viento, cuando el viento esté a 90 de una pista única, o cuando el viento a 90 de una pista única, o cuando el viento esté calmo, se aterrizará y se despegará en la pista denominada como pista de viento calmo, que será la que se usa durante las condiciones de viento predominante. (Ver tetraedro en Fig. 9)

3.7 Tráfico hacia la derecha. Una flecha hacia la derecha de Color llamativo, en un Área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o franja en uso, indica que los virajes antes de aterrizar y después de despegar, deben hacerse a la derecha. (Fig. 10)

3.7.1 Una luz ámbar de destellos, colocada sobre el techo de una torre de control, indica que desde que se enciende dicha luz hasta que se apaga se usa tráfico a la derecha en el aeródromo respectivo.

4. Señales para dirigir el movimiento de las aeronaves en tierra. Las señales aquí descritas son para que el encargado de señales las haga mirando hacia la aeronave y situado en la siguiente posición:

a) Para aviones de tipo convencional: delante de la punta del ala izquierda y bien a la vista del piloto, hasta que no sea necesario hacer más señales.

b) para helicópteros: en el lugar donde pueda ser visto mejor por el piloto,

NOTA: Se pueden usar paletas, linternas con extensión transparente o antorchas.

Para llamar al avión a un espacio libre: Brazos levantados, manos arriba de la cabeza con las palmas hacia adentro.

Avance de frente: Los brazos, algo separados del cuerpo, se mueven hacia arriba y hacia atrás, con las Palmas de las manos hacia atrás.

VIRAJES

a) Viraje a la izq: Brazo derecho apunta un poco afuera del cuerpo hacia abajo, brazo izquierdo levantado a la altura del pecho; mover el antebrazo iz. hacia atrás con la palma de la mano hacia atrás.

b) Viraje a la derecha: Lo contrario de a), la palma de la mano siempre atrás. Mientras más rápido se mueva el brazo en alto, más veloz será el viraje.

ALTO

Se cruzan repetidamente los brazos por encima de la cabeza, palmas de las manos hacia adelante. (Mientras más rápido se crucen los brazos, más repentina será la parada)

5. Tacos

a) Poner tacos: Brazos hacia abajo, pulgares extendidos, palmas hacia atrás. Mover los brazos hacia adentro,

b) Sacar tacos:

Brazos hacia abajo, palmas hacia adelante. Mover los brazos hacia afuera.

6. Parar motores

Con la mano derecha a la altura del cuello, hacer como si se degollara.

7. Poner motores en marcha

Movimiento circular de la mano derecha a la altura de la cabeza, mientras el brazo izquierdo apunta al motor que se trató.

8. Reducir velocidad

Brazos hacia abajo con las palmas hacia el suelo, se mueven hacia arriba y abajo varias veces.

9. Reducir velocidad del motor o motores del lado que se indica

Se mueve un solo brazo en la forma indicada en la señal No. 8 Se moverá el brazo izquierdo o derecho, según se quiera reducir el motor o motores de la izquierda o derecha, respectivamente.

10. Todo listo

Brazo derecho levantado a la altura del codo, con la palma hacia adelante y el pulgar extendido.

MARCHA ATRAS

11. Hacia atrás en línea recta

Brazos por encima de la cabeza en posición vertical, palmas hacia adelante. Se bajan los brazos rápidamente hasta la altura de la cintura de y se repite la señal.

12. Virajes durante la marcha atrás

a) Para virar la cola a estribor (lado derecho del avión): Brazo izquierdo hacia abajo, brazo derecho por encima de la cabeza. Se mueve el brazo derecho hasta tenerlo extendido a la altura de la cintura.

b) Para virar la cola a babor (lado izq. del avión): Brazo derecho hacia abajo, se mueve el izq. desde encima de la cabeza hasta la altura de la cintura.

SEÑALES PARA HELICÓPTEROS (EN VUELO ESTACIONARIO)

1. Vuelo estacionario

Brazos extendidos horizontalmente hacia los lados.

2. Vuele hacia este lado

El brazo del lado que se quiere indicar se extiende hacia el lado, horizontalmente, mientras el otro se mueve como péndulo en la misma dirección repetidamente.

3. Hacia arriba

Brazos extendidos horizontalmente, palmas hacia arriba. Se suben los brazos repetidas veces. La rapidez del movimiento indica la velocidad del ascenso.

4. Hacia abajo

Lo contrario de la señal Hacia Arriba. Las palmas hacia abajo, hasta pegarlas a las costuras de los pantalones.

5. Aterrice

Los brazos cruzados y extendidos hacia abajo frente al cuerpo.

APÉNDICE B

Luces que deben ostentar las aeronaves

1. Luces que deben ostentar los aviones. (Todavía no hay normas determinadas para otras aeronaves diferentes a los aviones).

NOTA: Para los fines de este apéndice se entenderán por:

a) Eje longitudinal. El eje que es paralelo a la dirección de vuelo del avión a la velocidad normal de crucero, y que pasa por el centro de gravedad del mismo.

b) Plano horizontal. El que comprende el eje longitudinal, y que es perpendicular al eje vertical o plano de simetría del avión.

c) Planos verticales.

Los perpendiculares al plano horizontal descrito en b). 1.1 Luces de navegación: Las luces de navegación que han de ostentarse, de acuerdo con 3.10, capítulo 3 del Reglamento de Tráfico Aéreo, son las siguientes:

a) Una luz roja sin obstrucción, proyectada por encima y por debajo de un plano horizontal en un ángulo de 110 grados, desde la proa hacia la izquierda (babor).

b) Una luz verde sin obstrucción, proyectada por encima y por debajo de un plano horizontal en un ángulo de 110 grados, desde la proa hacia la derecha (estribor).

c) Una luz blanca sin obstrucción, proyectada por encima y por debajo de un plano horizontal, hacia atrás, en un ángulo de 140 grados repartido por igual a la izquierda (babor) y a la derecha (estribor). (Ver Fig. 10).

1.1.1 Las luces pueden ser fijas o de destellos, y si se usan las de destellos, se podrá ostentar una de las luces adicionales siguientes:

a) Una luz posterior roja y de destellos que alterne con la luz posterior blanca de destellos.

b) Una luz blanca de destellos, visible en todas las direcciones, que alterne con las luces verde y roja descritas en 1.1 a) y b), y con la blanca descrita en 1.1 c).

1.2 Intensidad de las luces. Las intensidades mínimas de las luces especificadas en 1.1 y en 1.1.1, serán las siguientes:

Luz	Intensidad en bujías
Roja de babor	5
Verde de estribor	5
Blanca posterior	3

1.3 Luces adicionales también se podrán instalar luces de guarda de ala, que son luces fijas de los colores descritos en 1.1 a) y b). Tales luces se podrán usar si no hay luces de navegación a menos de 1.80 metro 6 pies) de los extremos de las alas.

2. Luces que deben ostentar los aviones en el agua.

2.1 Para los fines de esta sección:

- a) Un avión que se halle sobre la superficie del agua se dice que está en movimiento cuando no está varado ni amarrado a tierra ni a ningún objeto fijo en tierra o en el agua;
- b) Un avión que se halle sobre la superficie del agua se dice que está bajo mandos cuando puede ejecutar las maniobras exigidas por este reglamento o por el Reglamento Internacional para la Prevención de Colisiones en el Mar;
- c) La palabra visible, aplicada a las luces que se detallan en esta sección, quiere decir que se trata de una luz visible en una noche oscura con atmósfera diáfana.

2.2 Las luces que se deben ostentar, de acuerdo con 3.102, Capítulo 3 del Reglamento de Tráfico Aéreo, son las siguientes:

2.2.1 Cuando estén en movimiento. Las luces fijas descritas en 1.1 como luces fijas, y además una luz blanca fija visible por delante en todo un ángulo diedro de 220, cuyo plano bisector sea el vertical que pase por el eje longitudinal de la aeronave, y visible a una distancia de por lo menos 3 millas marinas. (Fig. 11).

EXCEPTO:

- a) Cuando remolque a otra aeronave o embarcación, ostentará además una segunda luz blanca fija (Fig. 12) de la misma construcción y carácter que la luz blanca fija adicional mencionada antes y que se halle situada verticalmente por encima o por debajo de tal luz, por lo menos a dos metros (6 pies);
- b) Si va remolcada, ostentará solamente las luces fijas descritas en 1.1;
- c) Cuando no esté bajo mando, ostentará dos luces rojas fijas (Fig. 13) colocadas donde resulten más visibles, una sobre la otra, a una distancia vertical de no menos de 1 metro entre sí, y de tal naturaleza que se vean desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 2 millas marinas; cuando no esté avanzado no ostentará las luces verde y roja descritas en 1.1 a) y b).

Las luces rojas descritas en este en este acápite indican solamente que el avión no está bajo mando, y que por lo tanto no puede apartarse del lugar en que se encuentra; no se trata de señal de avión en peligro que necesita ayuda.

2.3 Cuando estén anclados.

- a) Si el avión tiene menos de 50 metros de longitud, ostentará una luz blanca fija (Fig. 14) en el lugar que sea más visible desde todos los puntos del horizonte a una distancia no menor de 2 millas marinas.
- b) Si el avión tiene 50 metros de longitud, o más, ostentará en los lugares en que puedan verse mejor, una luz blanca fija en la trasera (Fig. 15), ambas visibles desde todos los puntos del horizonte a una distancia no menor de 3 millas marinas.

2.4 Cuando estén varados. Ostentarán las luces prescritas en 2.2 y además, una luz blanca fija a cada lado, para señalar su envergadura, las cuales serán visibles desde todos los puntos del horizonte (en lo posible) a una distancia no inferior a 1 milla marina; además, 2 luces rojas fijas colocadas verticalmente una sobre otra a una

distancia no menor de 1 metro y de manera que sean visibles desde todos los puntos del horizonte.

DISPOSICIONES

El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Dado en Casa Presidencial.- Managua, D. N., a los veintidós días del mes de Abril de mil novecientos cincuenta y ocho.- **LUIS A. SOMOZA D.**- El Ministro de la Guerra, Marina y Aviación, **ALF. MEJÍA CHAMORRO**, Coronel G. N.