En ejercicio de la atribución que me confiere el artículo 49, inciso 3º de la Constitución de la República y en atención a las disposiciones de la Ley Nº 1316, del 29 de Diciembre de 1946. sobre Pensiones Civiles del Estado, dicto el siguiente.

D E C R E T O :

Art. 1.— Se concede el beneficio de la jubilación al señor Bienvenido Espinosa y se le asigna una pensión del Estado de cuarenta y dos pesos con veinticuatro centavos oro (RD$42.24) mensuales.

Art. 2.— Dicha pensión será pagada con cargo al Fondo de Pensiones y Jubilaciones Civiles de la Ley de Gastos Públicos.

DADO en Ciudad Trujillo, Distrito de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a los dieciseis días del mes de septiembre del año mil novecientos cuarenta y nueve, años 106º de la Independencia, 87º de la Restauración y 20º de la Era de Trujillo.

RAFAEL L. TRUJILLO.

Reglamento del Aire, Nº 6030.— G. O. Nº 7014, del 23 de Octubre de 1949.

RAFAEL LEONIDAS TRUJILLO MOLINA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO 6030.

En ejercicio de la atribución que me confiere el artículo 49, inciso 3º de la Constitución de la República;

VISTA la Ley sobre Navegación Aérea Civil Nº 1915, promulgada el 28 de Enero de 1949 y publicada en la Gaceta Oficial Nº 6894, dicto el siguiente

REGLAMENTO DEL AIRE

CAPITULO I.— Definiciones.

Artículo 1.— En el presente reglamento, los siguientes términos tienen los significados que se indican:

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

Altitud de crucero.— Altitud en que la indicación altimétrica es constante y que, con relación a una referencia fija y determinada, se mantiene durante un vuelo o parte del mismo.

Area de Control.— Espacio aéreo de dimensiones difinidas, dentro del cual se ejerce el control de tránsito aéreo.

Area de Maniobras.— Aquella parte del aeródromo que debe usarse para el despegue y aterrizaje de aeronaves y tam-

bién para el movimiento de éstas, relacionado con los despegues y aterrizaje.

Control de aeródromo.— Servicio establecido para regular el tránsito aéreo en los aeródromos.

Control de tránsito aéreo.— Servicio establecido para facilitar el movimiento seguro, ordenado y rápido del tránsito aéreo.

Hora prevista de aproximación.— Hora en la cual se espera que una aeronave que se acerca será autorizada a iniciar su aproximación para aterrizar.

IFR.— Símbolo usado para designar el reglamento de vuelo por instrumentos.

Noche.— Las horas comprendidas entre la puesta y salida del sol, o cualquiera otro lapso de tiempo, comprendido entre la puesta y salida del sol, que prescriba la autoridad competente.

Permiso de tránsito aéreo.— Autorización que el control de tránsito aéreo concede a una aeronave para que ésta efectúe su vuelo en determinadas condiciones.

Plan de vuelo.— Información específica, verbal o escrita, que, respecto al vuelo proyectado de una aeronave, se somete al control de tránsito aéreo.

Punto de notificación.— Lugar especificado, usado por una aeronave como referencia para notificar su posición.

Rumbo magnético.— Angulo medio (en sentido de las agujas del reloj) desde el norte magnético y a partir de éste hasta la trayectoria seguida por la aeronave, respecto a la tierra.

Tránsito aéreo.— Todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el érea de maniobras de un aeródromo.

Tránsito de aeródromo.— Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo y todas las aeronaves que vuelan en las inmediaciones del mismo.

VFR. Símbolo usado para designar el reglamento de vuelo visual.

Visibilidad.— Facultad, determinada por las condiciones atmosféricas y expresada en unidades de distancia, de ver e identificar objetos prominentes no iluminados durante el día, y objetos prominentes iluminados durante la noche.

a) Visibilidad en vuelo. Alcance medio de visibilidad frontal, medido desde el puesto de mando de una aeronave en vuelo;

b) Visibilidad en tierra. Visibilidad en un aeródromo. según dato facilitado por un observador acreditado.

Vuelo acrobático.— Maniobras realizadas intencionalmente con una aeronave, que implican un cambio brusco en su posición, o una posición o variación de velocidad anormales.

Zona de control.— Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual, para protección del tránsito aéreo, tienen aplicación reglamentos adicionales a los que rigen el vuelo en áreas de control.

CAPITULO II.— Generalidades.

Artículo 2.— El presente reglamento se aplicará a todas las aeronaves que vuelen por sobre el territorio nacional; pero al dar cumplimiento al mismo se tendrán debidamente en cuenta todos los peligros de la navegación y colisión, así como cualesquiera circunstancias especiales que puedan obligar a apartarse de este reglamento para evitar un peligro inmediato.

Artículo 3.— Las aeronaves volarán en todo momento ajustándose a las reglas contenidas en el Capítulo 2 y en la Sección 1 de Capítulo 3 y, demás, salvo lo dispuesto en el artículo 5, volarán atendiéndose a las reglas contenidas en la Sección 2 del Capítulo 3, cuando el vuelo se efectúe en condiciones de visibilidad o distancia de las nubes, menores de aquellas que se indican en el siguiente cuadro:

	Area de control	Zona de control	Demás lugares
Visibilidad	5 kilómetros (3 millas de visibilidad en vuelo.	5 kilómetros (3 millas)	1,5 kilómetros (1 milla) de visibilidad en vuelo.
Distancia de las nubes	150 metros (500 pies) verticalmente	150 metros (500 pies) verticalmente	a 200 metros (700 pies) o más de tierra o agua; 150 metros (500 pies) verticalmente 600 metros (2000 pies) horizontalmente
	600 metros (2000 pies) horizontalmente.	600 metros (2000 pies) horizontalmente.	a menos de 200 metros (700 pies) de tierra o agua; libre de nubes.

Párrafo.— Cuando las condiciones meteorológicas permiten que un piloto realice su vuelo en condiciones de visibilidad

y distancia de las nubes iguales o mayores a las que se indican en el cuadro, se dice que se encuentra en "condiciones meteorológicas VFR"; y cuando las condiciones meteorológicas no permiten que un piloto realice su vuelo en condiciones de visibilidad y distancia de las nubes, mayores que las indicadas en el cuadro, se dice que se encuentra en "condiciones meteorológicas IFR".

Párrafo.— Las reglas contenidas en la Sección 1 del Capítulo 3 constituyen el reglamento de vuelo visual (VFR); y las reglas contenidas en las Secciones 1 y 2 del Capítulo 3, constituyen el reglamento de vuelo por instrumentos (IFR)

Artículo 4.— Será responsabilidad del piloto al mando de toda aeronave, determinar si las condiciones permiten que el vuelo se realice de acuerdo con las reglas de vuelo visual o si requieren que se observen las reglas de vuelo por instrumentos.

Artículo 5.— El vuelo podrá realizarse dentro de zonas de control en condiciones meteorológicas IFR, sin obesrvar las reglas de vuelo por instrumentos, con tal que se obtenga autorización especial del control de tránsito aéreo.

Artículo 6.— Cuando así lo disponga la Secretaria de Estado de Guerra, Marina y Aviación, todas las aeronaves que vuelen de noche dentro de área o zonas de control, lo harán de acuerdo con el reglamento de vuelo por instrumento o en la forma que autorice el control de tránsito aéreo.

Artículo 7.— La Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación designará las áreas de control, fijando sus límites horizontales y verticales respectivos. El límite inferior de las áreas de control no comenzará a una altura menor de 200 metros (700) pies sobre el terreno o el agua.

Artículo 8.— La Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación designará las zonas de control. fijando sus límites horizontales y verticales respectivos, así como los aeródromos que deben comprender las mismas. Las zonas de control se extenderán hacia arriba desde el terreno.

Artículo 9.— Uso de bebidas alcohólicas, narcóticas o estupefacientes. Ninguna persona piloteará 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.

Artículo 10.— Medidas previas al vuelo.— Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeroanve se familiarizará con toda la información disponible que corresponda al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, para todos los vuelos

IFR, comprenderán el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos en curso de que se disponga, cálculo del combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

Artículo 11.— 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 se ajusten a las condiciones de la restricción o que tengan el permiso expreso de la autoridad respectiva que la haya impuesto.

Artículo 12.— Remolque de objetos.— El piloto al mando de una aeronave no permitirá que ésta remolque cosa alguna, excepto cuando se cumpla con los requisitos prescritos por la autoridad competente.

Artículo 13.— Lanzamiento de objetos.— El piloto al mando de la aeronave no permitirá que durante el vuelo se lance desde la misma, objeto alguno que pueda constituir peligro para las personas o la propiedad en tierra o agua.

Artículo 14.— Descensos en paracaídas.— Sin permiso de la autoridad competente no se harán descensos en paracaídas, excepto en caso de emergencia.

Artículo 15.— Instrucción de vuelo.— La instrucción de vuelo y la autorización que se dé a un estudiante para que vuele solo, tenderán a garantizar que la aeronave piloteada por el estudiante no constituya un peligro para la navegación áérea.

CAPITULO 3.— Reglamento de Vuelo

Sección 1

Artículo 16.— Autoridad del piloto al mando de la aeronave.— El piloto al mando de la aeronave será directamente responsable de su conducción y tendrá autoridad absoluta en todo lo relacionado con ello, mientras esté al mando de la misma.

Artículo 17.— Instrucciones del control de tránsito aéreo. — El piloto al mando de la aeronave será responsable de la observancia de las instrucciones que reciba del control de tránsito aéreo.

Artículo 18.— Vuelos simulados por instrumentos.— No se volará en ninguna aeronave, en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que:

a) la aeronave esté provista de doble comando en completo funcionamiento; y
b) un piloto competente ocupe un puesto de comando 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 a los costados de la ae-

ronave, o un observador competente ocupará un puesto en la aeronave, desde el cual su campo visual complemente adecuadamente al piloto de seguridad.

Artículo 19.— Vuelo acrobático.— Ninguna aeronave realizará vuelos acrobáticos que constituyan peligro para el tránsito aéreo.

Artículo 20.— Vuelo negligente o temerario.— Ninguna aeronave podrá conducirse de manera negligente o temeraria, en forma que ponga en peligro la vida o propiedad ajenas.

Artículo 21.— Vuelos sobre un aeródromo y sus inmediaciones.— El piloto al mando de una aeronave que vuele sobre un aeródromo o en sus inmediaciones, estará obligado a cumplir con las siguientes reglas:

a) observar el tránsito del aeródromo con el fin de evitar colisiones;
b) ajustarse al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o evitarlo;
c) hacer todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que le ordene de otra manera el control de tránsito aéreo o la autoridad competente;
d) aterrizar y despegar contra el viento siempre que sea factible, a menos que le ordene de otra manera el control de tránsito aéreo.

Artículo 22.— Si funciona el control de aeródromo, también deberá:

a) mantener escucha constante en las radiofrecuencias designadas para las comunicaciones del control de aeródromo o, si esto no es posible, mantener vigilancia para recibir las instrucciones que puedan dársele por medios visuales;
b) Obtener, ya sea por radio o mediante señales visuales, la autorización para efectuar las maniobras que sean necesarias para proteger el tránsito del aeródromo.

Artículo 23.— Proximidad.— Ninguna aeronave evolucionará tan cerca de otras de manera que constituya peligro de colisión. Las aéronaves no volarán en formación sin previo acuerdo.

Artículo 24.— Derecho de paso.— Las aeronaves que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad, pero obligación de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión. Toda aeronave obligada por las reglas siguientes a apartarse de la trayectoría de otra, evitará pasar por encima o por debajo de ella, o cruzar por delante, a menos que lo haga a suficiente distancia.

Artículo 25.— Convergencia.— Cuando dos aeronaves lleven trayectorias convergentes a una altitud 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 a motor, cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos;
b) Los dirigibles cederán el paso a planeadores y globos;
c) los planeadores cederán el paso a los globos;
d) las aeronaves propulsadas a motor cederán el paso a las que se vea remolcando a otras.

Artículo 26.— Aproximación de frente.— Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, y haya peligro de colisión, cada una de ellas alterará su rumbo hacia la derecha.

Artículo 27.— Alcance.— Toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance, ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera, cambiando su rumbo hacia la derecha. Ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves eximirá de esta obligación a la aeronave que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo.

Párrafo.— Se denomina "aeronave que alcanza", la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de 70º con el plano de simetría de la que va delante, es decir. que está en tal posición con respecto a la otra aeronave, que de noche, no podría ver ninguna de sus luces delanteras.

Artículo 28.— Aterrizaje.— Las aeronaves en vuelo, o que operen en tierra o agua, cederán el paso a otras aeronaves que están aterrizando o se encuentren en su aproximación final para aterrizar.

Artículo 29.— 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. No obstante, las aeronaves más pesadas que el aire, propulsadas mecánicamente, cederán el paso a los planeadores.

Artículo 30.— Despegue. Una aeronave que esté a punto de despegar no intentará hacerlo mientras exista peligro aparente de colisión con otras aeronaves.

Artículo 31.— Aterrizaje de emergencia. Toda aeronave que se dé cuenta de que otra se ve obligada a aterrizar, cederá el paso a esta última.

Artículo 32.— Altitudes mínimas de seguridad. Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o cuando se

tenga permiso especial de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, las aeronaves volarán:

a) sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o caseríos, o sobre una reunión, de personas al aire libre, a altitudes que les permitan, en caso de falla de un motor, efectuar un aterrizaje de emergencia sin peligro excesivo para las personas o la propiedad que se encuentren en la superficie; y tales altitudes no serán menores de 300 metros (1,000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros (2,000 pies desde la aeronave);

b) en lugares distintos de los especificados en el párrafo anterior, a una altitud no menor de 150 metros (500 pies) sobre la tierra o agua, a menos que pueda realizarse el vuelo sin peligro para las personas o la propiedad que se encuentren sobre la tierra o el agua.

Artículo 33— Regla respecto a la altitud cuadrantal. Cuando se deba volar a una altitud de crucero adecuada al rumbo magnético. el piloto al mando de la aeronave elegirá la altitud de acuerdo con la siguiente tabla:

Rumbo Magnético	**Altitud (sobre el nivel del mar)**
De 0º a 89º inclusive	Miles impares de pies (1000 pies, 3000 pies, etc.)
De 90º a 179º inclusive	Miles impares de pies más 500 pies (1500 pies; 3500 pies; etc.)
De 180º a 269º inclusive	Miles pares de pies (2000 pies; 4000 pies, etc.)
De 270º a 359º inclusive	Miles pares de pies, más 500 pies (2500 pies; 4500 pies; etc.)

Artículo 34.— Reglas adicionales para operaciones acuáticas. En áreas donde rija el reglamento internacional para la prevención de coliciones en el mar, las aeronaves que evolucionen sobre el agua se ajustarán a las disposiciones del mismo.

Artículo 35.— Las aeronaves que vuelen cerca de la superficie del agua deberán, hasta donde sea posible mantenerse alejados de todas las embarcaciones y evitarán obstruir su navegación.

Artículo 36.— Luces para operaciones nocturnas.— Aeronaves que estén evolucionando. De noche, todas las aeronaves que vuelen o maniobren en tierra ostentarán las luces prescritas en el Capítulo 4. Desde la puesta hasta la salida del sol, todas las aeronaves que estén en movimiento sobre la superficie del agua, ostentarán las luces prescritas en el Capítulo 4. Durante dicho período de tiempo no se ostentarán otras luces que puedan confundirse con las prescritas en el Capítulo 4.

Párrafo.— Se dice que toda aeronave en el aire o en la superficie del agua está "en movimiento", cuando no se halla amarrada a la tierra o a cualquier objeto fijo en tierra o agua.

Artículo 37.— Aeronaves que no estén evolucionando. De noche, en todos los aeródromos utilizados o disponibles para vuelos nocturnos, todas las aeronaves estacionadas o que sean remolcadas en el área de maniobras o tan cerca de ésta que constituya peligro, estarán claramente iluminadas o provistas de luces, o se señalará el espacio que ocupen mediante luces de obstáculos. Desde la puesta hasta la salida del sol, toda aeronave que esté fija en el agua ostentará las luces de anclaje prescritas en el Capítulo 4, a menos que se encuentre en un área donde queda exenta de esta obligación.

Artículo 38.— Notificación de vuelo. Cuando un piloto al mando de una aeronave se disponga a realizar un vuelo para el cual no se exija plan de vuelo (véase artículo 45) y presente al órgano correspondiente, ya sea verbalmente o por escrito, una notificación de vuelo como medida de precaución para facilitar la iniciación de trabajos de búsqueda y salvamento o por cualquier otro motivo, dicha notificación deberá contener, por lo menos, los siguientes datos:

a) identificación y tipo de la aeronave;
b) nombre del piloto al mando de la aeronave y número de personas a bordo;
c) lugar y hora prevista de partida;
d) ruta y destino;
e) hora prevista de llegada;
f) si es conveniente, el límite del plazo en que puede esperarse que el órgano previamente notificado reciba el aviso de llegada.

Artículo 39.— Alteración. Si se hace alguna alteración respecto a la notificación de vuelo, el piloto al mando de la aeronave comunicará el cambio al órgano correspondiente, tan pronto como sea posible.

Artículo 40.— Aviso de llegada. El piloto al mando de la aeronave que realice un vuelo respecto al cual haya presentado un plan de vuelo o notificación, comunicará su llegada al órgano correspondiente tan pronto como pueda después de aterrizar.

Sección 2.

Artículo 41.— Además de las reglas contenidas en la Sección 1, se cumplirá con las de esta Sección en las circunstancias que se describen en el Capítulo 2.

Artículo 42.— Requisitos del piloto. Los pilotos llenarán los requisitos para volar según las reglas contenidas en esta Sección, de acuerdo con lo que dispone el reglamento sobre los

requisitos para el otorgamiento de licencia al personal técnico de la aviación civil.

Artículo 43.— Equipo de las aeronaves. Las aeronaves estarán equipadas con instrumentos adecuados y con aparatos de radionavegación apropiados a la ruta en que hayan de volar. Cuando vuelen dentro de zonas o áreas de control, las aeronaves estarán equipadas con aparatos de radio que les permitan mantener comunicación en ambos sentidos con el control de tránsito aéreo correspondiente.

Artículo 44.— Altitudes mínimas (IFR). Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o excepto cuando lo autorice concretamente la autoridad competente, las aeronaves volarán a una altitud de por lo menos 300 metros (1.000 pies) por encima del obstáculo más alto situado 8 kilómetros (5 millas) a la redonda de la aeronave en vuelo.

Artículo 45.— Plan de vuelo. Antes de despegar de cualquier punto situado dentro de un área o zona de control, o antes de entrar en cualquiera de ellas se someterá un plan de vuelo al control de tránsito aéreo correspondiente. Dicho plan contendrá por lo menos los datos siguientes si dicho control no dispone otra cosa:

a) identificación de la aeronave e indicativo de llamada por radio si ésta difiere de dicha identificación;
b) tipo de la aeronave o, si se trata de una formación en vuelo, tipos y número de ellas;
c) nombre del piloto al mando de la aeronave o, si se trata de una formación de vuelo, el nombre de su comandante;
d) punto de partida;
e) altitud o altitudes de crucero, y ruta que va a seguirse;
f) primer lugar proyectado para el aterrizaje;
g) velocidad verdadera propuesta a la altitud de crucero;
h) frecuencia o frecuencias de transmisión y recepción por radio, a utilizarse;
i) hora prevista de partida;
j) tiempo que se calcula que transcurrirá para llegar sobre el primer lugar proyectado para el aterrizaje;
k) aeródromo o aeródromos de alternativas a los cuales se dirigirá la aeronave si el aterrizaje en el punto de destino proyectado no resulta conveniente;
l) cantidad de combustible a bordo, expresado en horas;
m) número de personas a bordo;
n) cualquier otro dato pertinente que el piloto al mando de la aeronave o el control de tránsito aéreo estimen necesario para los fines del control.

Artículo 46.— Permiso de tránsito aéreo. Antes de que

una aeronave vuele en un áera o zona de control, obtendrá del control de tránsito aéreo correspondiente un permiso de tránsito basado en el plan de vuelo. Las aeronaves procederán de acuerdo con su permiso de tránsito aéreo, y, si el control de tránsito aéreo no dispone otra cosa, se ajustarán a los procedimientos de aproximación por instrumentos establecidos para los aeródromos que van a utilizarse. Se cumplirán fielmente los requisitos del permiso de tránsito aéreo, a menos que surja una situación de emergencia que requiera decisión inmediata; y, en tal caso, tan pronto como sea posible, después de usar tal privilegio de emergencia, el piloto al mando de la aeronave notificará al control de tránsito aéreo correspondiente acerca de la falta de cumplimiento y, si es necesario, obtendrá un permiso modificado.

Artículo 47.— Radiocomunicaciones. Cuando se vuele dentro de áreas o zonas de control, el piloto al mando de la aeronave tendrá la responsabilidad de velar porque se mantenga una escucha constante en las radiofrecuencias correspondientes.

Artículo 48.— Notificación de posición. La hora y altitud a que se pase cada uno de los puntos de notificación designados, o los que determine el control de tránsito aéreo, así como cualquier otro dato que sea necesario, se comunicarán por radio tan pronto como sea posible al control de tránsito aéreo correspondiente. A falta de puntos de notificación designados, los informes de posición se darán a los intervalos que fije el control de tránsito aéreo.

Artículo 49.— Interrupción de comunicaciones. Si no es posible mantener la radiocomunicación en ambos sentidos como lo requiere el artículo 47, el piloto al mando de la aeronave deberá:

a) Continuar el vuelo en condiciones meteorológicas VRF; o
b) aterrizar tan pronto como pueda hacerlo convenientemente; o
c) continuar el vuelo ateniéndose estrictamente al plan de vuelo vigente, manteniendo la altitud mínima de seguridad o la última altitud asignada de que haya acusado recibo la que sea mayor de estas dos, hasta llegar al aeródromo de destino proyectado; o
i) iniciar el descenso a la última hora prevista de aproximación que se haya recibido y de que haya acusado recibo; o
ii) si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, inicial el descenso o la hora prevista de llegada señalada en el plan de vuelo.

Artículo 50.— Altitudes de crucero. Las aeronaves volarán a las siguientes altitudes de crucero:

a) dentro de áreas de control o zonas de control; a la altitud autorizada por el control de tránsito aéreo;

b) demás lugares; a la altitud sobre el nivel del mar que sea apropiada al rumbo magnético, según se estipula en el artículo 33.

CAPITULO 4.— **Reglas relativas a luces y señales visuales.**

Artículo 51.— Cuando en este capítulo la palabra "visible" se aplique a las luces, significará visible en noche oscura y despejada.

Artículo 52.— Luces que ostentarán las aeronaves más pesadas que el aire, propulsadas mecánicamente. Las luces de acuerdo con el artículo 36, serán las siguientes:

a) una luz roja delantera colocada al lado izquierdo y una luz verde delantera al lado derecho, ya sean fijas o de destellos, de modo que ambas sean visibles sin obstrucción entre dos planos verticales cuyo ángulo diedro sea de 110º al medirse hacia la izquierda y derecha de la aeronave, respectivamente, desde el frente de la proa de la aeronave. Dichas luces delanteras se espaciarán lateralmente tanto como sea posible y serán visibles a una distancia no menor de 8 kilómetros (5 millas);

b) una luz trasera blanca, fija o de destello, o blanco y roja alternativamente, colocada cuanto más a popa sea posible, que sea visible desde atrás en todo un ángulo diedro de 140º bisecado por un plano vertical que pase por el eje longitudinal de la aeronave. Esta luz será visible a una distancia no menor de 5 kilómetros (3 millas).

Artículo 53.— Reglas especiales para hidroaviones y anfibios en la superficie del agua. Las luces ostentadas por hidroaviones y anfibios en la superficie del agua, de acuerdo con el artículo 36, serán las siguientes:

Párrafo I.— Cuando están en movimiento y bajo control. Las luces fijas descritas en el artículo 52 y, además, una luz blanca fija visible por delante en todo un ángulo diedro de 220º, bisecado por un plano vertical que pase por el eje longitudinal de la aeronave. Esta luz será visible a una distancia de por lo menos 5 kilómetros (3 millas) excepto que:

a) Si remolca a otra aeronave, ostentará dos luces blancas fijas adicionales donde sean más visibles, colocadas verticalmente una sobre la otra a una distancia no menor de 2 metros (6 pies) entre sí, y visibles por delante a una distancia no menor de 5 kilómetros (3 millas) en todo un ángulo diedro de 220º, bisecado por un plano

vertical que pase por el eje longitudinal de la aeronave;

b) Si es la remolcada, solamente ostentará las luces fijas descritas en el artículo 52.

Párrafo II.— Cuando no están bajo control. Dos luces rojas fijas colocadas donde sean mas visibles, una verticalmente sobre la otra a una distancia no menor de 1 metro (3 pies) entre sí, y ambas visibles, hasta donde sea posible, desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 3 kilómetros (2 millas) y, además:

a) si está "avanzando": las luces fijas descritas en el artículo 52; o

b) si no está "avanzando": la luz tracera blanca y fija descrita en el artículo 52.

Nota 1.— Toda aeronave está "bajo control" cuando puede ejecutar las maniobras exigidas por estas normas o por el Reglamento para la prevención de colisiones en el mar.

Nota 2.— Toda aeronave está "avanzando" cuando se halla en movimiento sobre la superficie del agua y tiene una velocidad relativa respecto a ésta.

Párrafo III.— Cuando estén ancladas o amarradas. Una luz delantera, blanca y fija visible desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 1,5 kilómetros (una milla) y además:

a) si la aeronave tiene más de 50 metros (150 pies) de longitud, una luz fija y blanca, en la popa visible desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 1,5 kilómetros (una milla); y

b) si la aeronave tiene 50 metros (150 pies) o más de envergadura, una luz fija y blanca a cada lado, para señalar sus dimensiones laterales máximas, visibles hasta donde sea posible, desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 1,5 kilómetros (una milla).

Artículo 54.— Señales visuales de peligro y de urgencia. Ninguna de las disposiciones que se dan a continuación impedirán que una aeronave en peligro utilice cualquier medio de que disponga para atraer la atención, dar a conocer su posición y obtener ayuda.

Artículo 55.— Señales de peligro. Las señales siguientes, usadas juntas o por separado, significarán que una aeronave está amenazada de peligro grave e inminente, y pide asistencia inmediata:

1) la señal Morse S O S;

2) una serie de luces pirotécnicas disparadas a corto intervalos y que muestren una sola luz roja cada una de ellas;

3) la señal de dos banderas correspondientes a las letras NC del Código Internacional de Señales;

4) la "señal de distancia" que consta de una bandera cuadrada, con una bola o algo que se le parezca, colocada por encima o por debajo.

Artículo 56.— Señales de urgencia. Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significarán que una aeronave desea avisar que tiene dificultades que la obligan a aterrizar sin necesidad de asistencia inmediata:

1) de día: una serie de luces pirotécnicas blancas;

a) de noche: una serie de luces pirotécnicas blancas o, en su defecto, apagará y encenderá sucesivamente las luces que ostente, de forma que se distingan claramente de las luces de destellos descritos en el artículo 52.

Artículo 57.— Las señales siguientes, usadas juntos o por separado, significarán que una aeronave tiene que transmitir un mensaje urgente relativo a su propia seguridad, o a la de otra aeronave, barco o vehículo, o a la de cualquier persona de a bordo o que tenga a la vista:

1) una serie de luces pirotécnicas verdes;

2) una serie de destellos verdes hechos con aparatos de señales.

Artículo 58.— Señales en tierra y de luces para control del transito de aeródromo. Cuando se ostenten señales en tierra y de luces, para el control del tránsito de aeródromo, se ajustarán a las señales estipuladas en los siguientes artículos:

Artículo 59.— Las señales de luces para dar instrucciones serán:

Párrafo I.— A las aeronaves en vuelo:

a) Una luz verde fija significará: "AUTORIZADO PARA ATERRIZAR";

b) Una luz roja fija significará: "CEDA EL PASO A OTRA AERONAVE Y SIGA DANDO VUELTAS";

c) Una serie de destellos verdes significará "REGRESE PARA ATERRIZAR". Esta señal irá seguida, en el momento oportuno, de una luz verde fija;

d) Una serie de destellos rojos significará "AERODROMO PELIGROSO: NO ATERRICE";

Párrafo II.— A las aeronaves en el aeródromo:

a) Una luz verde fija significará "AUTORIZADA PARA EL DESPEGUE";

b) Una luz roja fija significará "ALTO";

c) Una serie de destellos verdes significará "CARRETEO AUTORIZADO";

d) Una serie de destellos rojos significará "ALEJESE DEL AREA DE ATERRIZAJE EN USO";

e) Una luz blanca de destellos significará "REGRESE AL PUNTO DE PARTIDA EN EL AERODROMO".

Artículo 60.— Señales pirotécnicas. Una luz pirotécnica roja. El disparo de una luz pirotécnica roja, tanto de día como de noche y no obstante cualquier instrucción previa, significará "NO ATERRICE POR AHORA".

Artículo 61.— Señales en tierra. Prohibición de aterrizar. Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con diagonales amarillas indicará que están prohibidos los aterrizajes en el aeródromo en cuestión, y que es posible que dure dicha prohibición.

Artículo 62.— Necesidad de tomar precauciones especiales al aproximarse o aterrizar. Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla indicará que, debido al mal estado del área de movimiento o a cualquier otra razón, deben tomarse precauciones especiales al aproximarse para aterrizar, o al aterrizar.

Artículo 63.— Instrucciones para utilizar pistas solamente. Una señal blanca y horizontal en forma de pesas indicará que las aeronaves deben aterrizar o despegar en la pista.

Artículo 64.— Area de maniobras inutilizable. Cruces de un solo color llamativo, preferiblemente blanco, colocadas horizontalmente en el área de maniobra, señalarán los límites de un área inutilizable para el movimiento de aeronaves. En el caso de pistas de despegue y carreteo, las cruces se colocarán a cada extremo de la parte inutilizable.

Artículo 65.— Instrucciones para aterrizar o despegar. Una "T" de aterrizaje, horizontal, de color llamativo indicará la dirección que deba seguir la aeronave para aterrizar o despegar es decir, a lo largo del eje de la "T" hasta su brazo transversal.

Artículo 66.— Un tetraedro de color llamativo indicará la dirección que deba seguir la aeronave para aterrizar o despegar, es decir, en la dirección que indique el tetraedro.

Artículo 67.— Una bola negra colocada en un mástil y que puedan ver claramente las aeronaves que estén en el área de movimiento, indicará que la dirección de despegue debe verificarse con el control de aeródromo.

Artículo 68.— Un disco horizontal de color llamativo colocado al lado del brazo transversal de una "T" de aterrizaje, en línea con el eje de la misma servirá como señal de precaución para indicar que no se está empleando una sola dirección para los aterrizajes y despegue.

Artículo 69.— Grupos de dos dígitos colocados vertical-

mente en la torre de control del aeródromo, o cerca de ella y que pueda ver claramente las aeronaves que estén en el área de maniobra, indicará a dichas aeronaves la dirección de despegue, expresada en unidades de diez grados cada una, redondeadas a la decena más próxima de grados del compás magnético.

DADO en Ciudad Trujillo, Distrito de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a los dieciseis días del mes de septiembre del año mil novecientos cuarenta y nueve, años 106º de la Independencia, 87º de la Restauración y 20º de la Era de Trujillo.

RAFAEL L. TRUJILLO.

Reglamento Nº 6031, sobre los requisitos para el otorgamiento de licencias al personal técnico de la Aviación Civil.— G. O. Nº 7014, del 23 de Octubre de 1949.

RAFAEL LEONIDAS TRUJILLO MOLINA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO 6031.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 49 inciso 3º de la Constitución de la República;

VISTA la Ley sobre Navegación Aérea Civil, Nº 1915, promulgada el 28 de Enero de 1949 y publicada en la Gaceta Oficial Nº 6894, dicto el siguiente

REGLAMENTO SOBRE LOS REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO DE LA AVIACION CIVIL.

CAPITULO 1.— **Definiciones y Reglamento general relativo al otorgamiento de Licencias.**

Artículo 1.— (En el presente Reglamento, los siguientes términos tienen los significados que se indican:

Area de control.— Espacio aéreo de dimensiones definidas. dentro del cual se ejerce el control del tránsito aéreo.

Autoridad competente para otorgar licencia.— Autoridad encargada del otorgamiento de licencias a los interesados.

Certificado de aptitud.— Autorización inscrita en una licencia y que forma parte de ella, en la que se especifican condiciones especiales, privilegios o restricciones referentes a dicha licencia.

Convalidación (de una licencia).— Medida mediante la cual, en vez de otorgar su propia licencia, la autoridad competente reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado.

Copiloto.— Piloto titular de licencia, que presta servicio de pilotaje sin estar al mando de la aeronave.