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.

Instrucción reconocida.— Programa especial de instrucción aprobado para que se llevara a cabo bajo la debida dirección.

Miembro de la tripulación de vuelo.— Miembro de la tripulación a quien se asignan obligaciones esenciales para el funcionamiento de la aeronave durante el período definido como tiempo de vuelo.

Pilotear.— Manipular los comandos de una aeronave durante el período definido como tiempo de vuelo.

Piloto al mando de la aeronave.— Piloto responsable del manejo y seguridad de la aeronave durante el período definido como tiempo de vuelo.

Tiempo de vuelo.— Tiempo total, desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Tiempo de vuelo a doble comando.— Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un piloto a bordo de la aeronave.

Tiempo de vuelo por instrumentos.— Tiempo durante el cual un piloto pilotea una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencia a puntos externos, ya sea en condiciones reales, o simuladas, de vuelo por instrumentos.

Tiempo de vuelo solo.— Tiempo de vuelo durante el cual el piloto es el único ocupante de la aeronave.

Tipo de aeronave.— Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con todas sus modificaciones. excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo.

Vuelo de travesía.— Vuelo realizado entre un punto de partida y otro de aterrizaje, separados por una distancia de no menos de diecisiete millas náuticas.

Vuelo nocturno.— Vuelo efectuado durante las horas comprendidas entre la puesta y salida del sol, durante el cual las aeronaves u objetos conspícuos no iluminados no puedan verse claramente a una distancia de tres millas náuticas.

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 las áreas de control.

Artículo 2.— El presente Reglamento se aplica a las Licencias que se enumeran en el artículo 73 de la Ley Nº 1915, sobre Navegación Aérea Civil.

Artículo 3.— Cuando la autoridad competente convalide una Licencia otorgada por otro Estado, en vez de otorgar su propia Licencia, hará constar tal validez mediante autorización adecuada que deberá llevarse junto con la Licencia anterior y que se reconocerá como equivalente a esta última. La validez de la autorización no excederá el período de validez de la Licencia.

Artículo 4.— El titular de una Licencia no gozará de privilegios distintos de los que le confiere la Licencia de que sea titular.

Artículo 5.— Todo solicitante de una cualquiera de las Licencias enumeradas en la Ley sobre Navegación Aérea Civil, deberá reunir los requisitos médicos que se prescriben más adelante, y poseer su correspondiente certificado de aptitud física

Artículo 6.— El titular de una Licencia no gozará de los privilegios conferidos por la misma, durante cualquier período en el cual tal titular tenga conocimiento de cualquier disminución en su aptitud física, que le impida satisfacer los requisitos exigidos para el otorgamiento de su certificado de aptitud física.

CAPITULO 2.— **Licencias y Certificados de aptitud para pilotos.— Certificados para pilotos y privilegios inherentes a los mismos.**

Artículo 7.— Los certificados respecto a aeronaves más pesadas que el aire, comprenderán:

a) certificados por categoría;
b) certificados por clase;
c) certificados por tipo.

Artículo 8.— Los certificados por categoría, comprenderán:

a) aeroplanos;
b) giroplanos;
c) helicópteros.

Artículo 9.— Los certificados por clase, comprenderán:

a) aeroplanos monomotores terrestres;
b) hidroaviones monomotores;
c) aeroplanos multimotores terrestres;
d) hidroaviones multimotores.

Artículo 10.— Los certificados por tipo, comprenderán:

a) un certificado por cada tipo de aeronave cuyo peso bruto exceda de 5,700 kilos;
b) un certificado por cada tipo de aeronave de tipo no convencional, sea cual fuere su peso bruto.

Artículo 11.— El titular de una Licencia de piloto no podrá actuar como piloto al mando de una aeronave, ya sea en el transporte de pasajeros o mediante remuneración, a menos que haya recibido la debida autorización de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación. Dicha autorización comprenderá certificados de categoría y clase inscritos en la licencia del titular, además de lo cual, cuando la aeronave tenga un peso bruto que exceda de 5,700 kilos o no sea de tipo

convencional, dicha autorización incluirá asimismo un certificado de tipo, inscrito igualmente en la licencia del piloto.

Artículo 12.— Los certificados de categoría, clase y tipo serán apropiados a la aeronave en que el titular de la licencia actúe como piloto al mando ya sea en el transporte de pasajeros, o mediante remuneración.

Artículo 13.— Cuando un solicitante demuestre su pericia para la obtención de una licencia de piloto, se inscribirán en ella los certificados correspondientes a la categoria, clase y tipo de la aeronave utilizada en la prueba.

Artículo 14.— Cuando un solicitante pretenda obtener un certificado adicional respecto a aeronaves más pesadas que el aire, demostrará tener pericia adecuada a los requisitos de su licencia, en la categoría y clase y, cuando se requiera a tenor del artículo 11, en el tipo de la aeronave para la cual se pretenda el certificado.

Artículo 15.— El titular de una licencia de piloto comercial o privado no podrá pilotear aeronaves de acuerdo con el reglamento de vuelo por instrumentos (VFR), a menos que haya recibido la debida autorización de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación. Dicha autorización comprenderá un certificado de vuelo por instrumentos inscrito en la licencia del titular.

Artículo 16.— El titular de una licencia de piloto no podrá impartir la instrucción de vuelo requerida para el otorgamiento de la licencia de piloto privado (particular), a menos que haya recibido la debida autorización de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación. Dicha autorización comprenderá un certificado de instructor de vuelo inscrito en la licencia del titular.

Artículo 17.— **Estudiante Piloto.**— Además de reunir los requisitos médicos y de demostrar su aptitud física, el estudiante piloto deberá haber cumplido los dieciseis años y haber cursado los estudios primarios superiores.

Artículo 18.— Los estudiantes pilotos no podrán volar solos, a menos que lo hagan bajo la dirección o autorización de un piloto titular de licencia con certificado de instructor de vuelo, otorgados o convalidados por la Secretaría de Estado de Guerra. Marina y Aviación.

Artículo 19.— Ningún estudiante piloto piloteará una aeronave en vuelo internacional, a menos que exista acuerdo especial o general al respecto entre los Estados interesados.

Artículo 20.— **Piloto Privado.**— Requisitos para el otorgamiento de la licencia.. Toda persona que solicite una licencia de piloto privado, además de demostrar su aptitud física,

deberá reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimiento, experiencia y pericia:

1.— Edad. No tendrá menos de diecisiete años de edad.

2.— Conocimientos. Demostrará a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, sus conocimientos sobre:

a) el reglamento de vuelo visual;

b) los principios elementales que rigen el uso de:
--cartas aeronáuticas;
--información meteorológica en relación con vuelos de travesía;
--la brújula.

3.— Experiencia. Habrá completado no menos de:

a) cuarenta horas de vuelo, a doble comando y solo. o no menos de treinta horas si ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida, excepto que si necesita licencia para pilotear aeroplanos no convencionales, podrán modificarse estos requisitos de acuerdo con el grado de pericia y experiencia necesarios en cada caso;

b) tres horas de vuelo de travesía, solo, inclusive un vuelo de ida y vuelta a un aeródromo que no diste menos de 50 millas náuticas del punto de partida, y que comprenda al menos, dos aterrizajes completos efectuados en diferentes puntos de la ruta. Las tres horas de vuelo de travesía podrán incluirse en el total de cuarenta o treinta horas estipulado en el párrafo anterior.

4.— Pericia. Demostrará, en vuelo y en tierra, que conoce bien la aeronave y que posee pericia para efectuar aquellas maniobras normales y de emergencia, propias de la categoría y clase de las aeronaves usadas en el examen y con un grado de competencia adecuado a los privilegios otorgados por la licencia.

Artículo 21.— Privilegios del titular de la licencia, y condiciones que deben observarse para gozar de ellos. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos estipulados en la Ley sobre Navegación Aérea Civil y el presente Reglamento, los privilegios del titular de una licencia de piloto privado serán:

a) actuar, pero sin remuneración:
--como piloto de cualquier aeronave, si es su único ocupante;
--como piloto al mando de cualquier aeronave. así como llevar pasajeros en ella, excepto que no podrá llevarlos durante la noche, a menos que, dentro de los seis meses inmediatos anteriores al vuelo en que va-

ya a transportarlo, haya efectuado a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, no menos de cinco despegues y cinco aterrizajes nocturnos;

b) actuar como piloto en cualquier aeronave que no vuele con fines remunerativos.

Artículo 22.— **Piloto Comercial.**— Requisitos para el otorgamiento de la licencia. Toda persona que solicite una licencia de piloto comercial, además de demostrar su aptitud física, deberá reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimientos, experiencia y pericia:

1.— Edad. No tendrá menos de dieciocho años de edad.

2.— Conocimientos. Demostrará a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, sus conocimientos sobre:

a) las disposiciones aeronáuticas, especialmente aquellas que se refieran a luces, señales y al reglamento del aire;
b) los métodos y procedimientos de control del tránsito aéreo;
c) la meteorología aeronáutica, incluyendo la interpretación de mapas y partes meteorológicas;
d) los problemas prácticos de navegación aérea, incluyendo el uso de cartas aeronáuticas;
e) los instrumentos de navegación y las ayudas para el vuelo de acuerdo con el reglamento de vuelo visual (VFR);
f) la teoría de vuelo y las limitaciones funcionales de las aeronaves;
g) el equipo e instalaciones de las aeronaves;
h) el mantenimiento de las estructuras (células) y grupos motopropulsores.

3.— Experiencia. Habrá completado no menos de 200 horas de vuelo, o 150 horas si ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida. Este total de 200 o 150 horas, según el caso, comprenderá:

a) cien horas en calidad de piloto al mando de la aeronave;
b) veinte horas de vuelo de travesía, también en calidad de piloto a mando de la aeronave, con inclusión de un vuelo no inferior a 300 millas náuticas que comprenda al menos dos aterrizajes completos efectuados en diferentes puntos de la ruta;
c) diez horas de vuelo nocturno, de las cuales cinco podrán ser a doble comando, con inclusión de un mínimo de diez despegues y otros tantos aterrizajes, efectua-

dos durante la noche en calidad de piloto al mando de la aeronave y como único manipulador de los mandos.

4.— Pericia. Demostrará su pericia en la ejecución de maniobras de vuelo normales y de emergencia, propias de la categoría y clase de las aeronaves usadas en la prueba y competencia adecuada a los privilegios concedidos por la licencia.

Artículo 23.— Privilegios del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para gozar de ellos. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos estipulados en la Ley sobre Navegación Aérea Civil y el presente Reglamento, los privilegios del titular de una licencia de piloto comercial serán:

a) gozar de todos los privilegios concedidos a los pilotos privados;

b) actuar como piloto al mando en cualquier aeronave dedicada a vuelos comerciales que no sean de transporte comercial;

c) actuar como piloto al mando, en servicios no regulares de transporte aéreo comercial, en cualquier aeronave cuyo peso bruto no exceda de 5,700 kilos;

i) de acuerdo con el VFR;

ii) de acuerdo con el IFR si es titular de un certificado de vuelo por instrumentos y no lleva pasajeros por remuneración;

d) actuar como piloto, en servicios de transporte aéreo comercial, en aeronaves en que se exija copiloto, con tal de que, si se autoriza el vuelo por instrumentos, sea titular del certificado correspondiente.

Artículo 24.— **Piloto Comercial de Primera Clase.**— Requisito para el otorgamiento de la licencia. Toda persona que solicite una licencia de piloto comercial de primera clase, además de demostrar su aptitud física, deberá reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimientos, experiencia y pericia:

1.— Edad. No tendrá menos de veintiún años de edad.

2.— Conocimientos. Deberá demostrar a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, sus conocimientos sobre:

a) el reglamento y disposiciones que rigen la aviación civil, aplicables a las aeronaves de transporte;

b) los principios básicos de la navegación aérea, con inclusión del uso de fórmulas, instrumentos y demás ayudas a la navegación que se consideren necesarias para el vuelo por instrumentos;

c) el sistema general empleado para reunir y difundir informes meteorológicos;

d) mapas meteorológicos y pronósticos del tiempo, así como abreviaturas, nomenclaturas y símbolos meteorológicos;

e) meteorología elemental, incluso:
–conocimiento de los sistemas de presión, basado en conceptos modernos;
–relación existente entre los sistemas de presión y los frentes, variedades de nubes y formación de hielo;
–movimiento de los vientos de las altas capas atmosféricas y su efecto en la operación de aeronaves;

f) las circulares e instrucciones del servicio meteorológico de rutas aéreas correspondientes a la operación de aeronaves;

g) los procedimientos de radiocomunicación aplicables a la operación de aeronaves;

h) los principios básicos de carga y distribución de peso, y su efecto en las caracteristicas de vuelo; y los demás conocimientos exigidos para el otorgamiento del certificado de vuelo por instrumentos.

3.— Experiencia. El solicitante deberá:

a) ser titular del certificado de vuelo por instrumentos;

b) haber completado no menos de setecientas horas de vuelo, con inclusión de un mínimo de doscientas horas realizadas como piloto al mando de la aeronave. Dichas doscientas horas deberán comprender veinticinco de vuelo nocturno, y éstas a su vez, diez de vuelo nocturno de travesía.

4.— Pericia. Deberá demostrar su pericia en la ejecución de las maniobras de vuelo, normales y de emergencia, apropiadas a la categoría, clase y tipos de las aeronaves utilizadas en las pruebas, y con competencia adecuada a los privilegios otorgados por la licencia, y deberá asimismo dar cualquier otra prueba de pericia requerida para la concesión del certificado de vuelo por instrumentos.

Artículo 25.— Privilegios del titular de la licencia, y condiciones que deben observarse para gozar de ellos. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos estipulados en la Ley sobre Navegación Aérea Civil y el presente Reglamento, los privilegios del titular de una licencia de piloto comercial de primera clase serán:

a) gozar de todos los privilegios concedidos a los pilotos privados y a los comerciales, así como a los titulares de certificados de vuelo por instrumentos;

b) actuar como piloto al mando, en servicios no regulares de transporte aéreo comercial, en cualquier aeronave cuyo peso bruto no exceda de 13,650 kilos;

c) actuar en calidad de copiloto en servicios de transporte aéreo comercial.

Artículo 26.— **Piloto de Transporte de Línea Aérea.**— Requisito para el otorgamiento de la licencia. Toda persona que solicite una licencia de piloto de transporte de línea aérea. además de demostrar su aptitud física, deberá reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimiento, experiencia y pericia:

1.— Edad. No tendrán menos de veintiún años de edad.

2 — Conocimientos. Deberá demostrar a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, sus conocimientos sobre:

a) el reglamento y disposiciones que rigen la aviación civil, aplicables a las aeronaves de transporte;

b) los principios básicos de navegación aérea, con inclusión del uso, en tierra y a bordo, de fórmulas, instrumentos y demás ayudas a la navegación necesarias para el vuelo por instrumentos;

c) el sistema general empleado para reunir y difundir informes meteorológicos;

d) mapas meteorológicos y pronósticos del tiempo. así como abreviaturas, nomenclaturas y símbolos mteorológicos;

e) meteorología elemental, incluso:
–conocimiento de los sistemas de presión, basado en conceptos modernos;
–relación existente entre los sistemas de presión y los frentes, variedades de nubes y formación de hielo;
–movimiento de los vientos de las altas capas atmosféricas, y de su efecto en la operación de aeronaves;

f) las circulares e instrucciones, del servicio meteorológico de rutas aéreas, correspondientes a la operación de aeronaves;

g) los procedimientos de radiocomunicación aplicables a la operación de aeronaves;

h) los principios básicos de carga y distribución de peso, y su efecto en las características de vuelo; y los demás conocimientos exigidos para el otorgamiento del certificado de vuelo por instrumentos.

3.— Experiencia. El solicitante deberá haber completado por lo menos, mil doscientas horas de vuelo acreditadas en la forma prescrita más adelante. Este total incluirá no menos de:

a) 100 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto;

b) 250 horas en calidad de piloto al mando, que comprenderán 100 de vuelo de travesía y éstas, a su vez, un mínimo de veinticinco de vuelo nocturno;

c) 200 horas de vuelo de travesía en calidad de copiloto, realizadas en una aeronave que requiera copiloto, acreditadas en la forma prescrita más adelante, o, en su lugar, 100 horas adicionales de vuelo de travesía como piloto al mando, las cuales podrán formar parte de las 250 horas prescritas en el párrafo anterior;

d) 75 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales no más de veinticinco podrán haberse acumulado en aparatos que lo simulen, aprobados por la autoridad competente que otorgue la licencia.

4.— Pericia. Demostrará su pericia para:

a) pilotear satisfactoriamente aeronaves en todas las maniobras usadas en vuelos normales;

b) efectuar maniobras de emergencia, que podrán incluir aterrizajes forzosos simulados y recuperación de la entrada en pérdida , incurrida en vuelo horizontal y con inclinación lateral pronunciada;

c) manejar con un motor parado, aeronaves multimotores con el peso máximo de aterrizaje autorizado, si se desea el certificado de aptitud para tal clase de aeronaves;

d) ejecutar todas las maniobras normales únicamente por referencia a los instrumentos, con inclusión de entradas en pérdida, barrenas y un viraje de no menos de 720 grados con una inclinación lateral de 45 grados como mínimo;

e) manejar aeronaves multimotores únicamente por referencia a los intrumentos, con el peso máximo de aterrizaje autorizado, con un motor parado, si se desea el certificado de aptitud para tal clase de aeronaves;

f) interpretar las señales de radio del Código Internacional Morse, y, piloteando la aeronave en condiciones reales o simuladas de vuelo por instrumentos, utilizar los procedimientos de orientación y aproximación mediante el uso de la radio, y hacer culaquier otra demostración de pericia requerida para la obtención del certificado de vuelo por instrumentos;

g) efectuar cualesquiera otras maniobras que puedan ser necesarias para juzgar su competencia;

h) ejecutar las pruebas estipuladas en los aparatos b), c) y e) que anteceden, en una aeronave de la clase respecto a la cual se desea obtener el certificado de aptitud y, cuando el peso bruto de la aeronave exceda de 5,700 kilos, en el tipo de aeronave respecto a la cual se desea obtener el correspondiente certificado de aptitud; no obstante, cualquier maniobra exigida en el transcurso de las pruebas estipuladas en los incisos a) y h) que anteceden, podrá modificarse o eliminarse si tal maniobra no fuese aconsejable debido al tipo de aeronave utilizada en las mismas.

Artículo 27.— Privilegios del titular de la licencia, y condiciones que deben observarse para gozar de ellos. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos estipulados en la Ley sobre Navegación Aérea Civil y el presente Reglamento, los privilegios del titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea serán:

a) gozar de todos los privilegios concedidos a los pilotos privados, a los pilotos comerciales y a los titulares del certificado de vuelo por instrumentos;

b) actuar en calidad de piloto al mando y de copiloto, en servicios de transporte aéreo.

Artículo 28.— **Certificado de vuelo por instrumentos.**— Requisitos para el otorgamiento del certificado. Todo solicitante del certificado de vuelo por instrumentos deberá reunir los siguientes requisitos respecto a conocimientos, experiencio y pericia.

1.— Conocimientos. Demostrará a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación sus conocimientos sobre:

a) navegación aérea en la práctica, con inclusión del uso de las cartas aeronáuticas, navegación a la estima y mediante la radio, así como el uso y reglaje de los instrumentos de vuelo;

b) sistemas de radio que facilitan la navegación, la forma en que se usan dichos sistemas durante los vuelos por instrumentos (IFR), los procedimientos relacionados con los mismos, y apreciación del margen de garantía que ofrecen las indicaciones de tales radioayudas durante el vuelo;

c) meteorología elemental, principios elementales de predicción meteorológica, así como disposiciones y procedimientos para la expedición de informes meteorológicos aeronáuticos;

d) reglamento de vuelo por instrumentos (IFR) y preparación de vuelos en relación con los servicios del control de tránsito aéreo, "performace" de aeronave y condiciones meteorológicas pronosticadas, con inclusión del cálculo de la hora prevista de llegada a los distintos puntos de la ruta, cantidades de combustibles necesarias para el vuelo, así como previsión de las modificaciones que deban hacerse en el plan de vuelo, motivadas por cambios en las condiciones de vuelo,

2.— Experiencia. El solicitante deberá:

a) ser titular de la licencia de piloto;

b) haber completado, por lo menos, 150 horas de vuelo en calidad de piloto al mando, con inclusión de un mínimo de cincuenta horas de vuelo diurno de travesía;

c) haber completado, por lo menos, cuarenta horas de vuelo por instrumentos, de las cuales no más de veinte podrán haberse acumulado en aparatos que lo simulen, aprobados por la autoridad competente que otorgue la licencia, o, si el solicitante ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida, treinta horas de vuelo por instrumentos, de las cuales no más de diez podrán haberse acumulado en tales aparatos.

3.— Pericia. El solicitante demostrará, en vuelo y guiándose solamente por instrumentos, su pericia para:

a) ejecutar aquellas maniobros que sean necesarias para demostrar su competencia en el manejo de la aeronave, en condiciones de vuelo por instrumentos;

b) solucionar problemas sencillos de navegapión a la estima, para determinar su posición y realizar los procedimientos de descenso y aproximación en un aeródromo dado, con inclusión de los procedimientos de comunicaciones exigidos en tales circunstancias.

Artículo 29.— **Privilegios del titular del certificado.**— El titular del certificado de vuelo por instrumentos podrá pilotear aeronaves de acuerdo con el reglamento de vuelo por instrumentos IFR.

Artículo 30.— **Certificado de Instructor de Vuelo.**— Los instructores de vuelo asumirán la responsabilidad de cuidar que los estudiontes pilotos a su cargo, no constituyan un peligro para la navegación aérea, y deberán reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimientos, experiencia y pericia:

1.— Edad. No tendrá menos de veinticinco años.

2.— Conocimiento. Demostrará a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación haber completado un curso de instrucción reconocida para piloto comercial.

3.— Experiencia y pericia.— Todo solicitante de un certificado de instrucción de vuelo deberá ser titular de la licencia de piloto y reunirá los requisitos de experiencia y pericia exigidos al piloto comercial en el presente reglamento.

Artículo 31.— **Privilegios del titular del certificado.**— Los privilegios del titular del certificado de instructor de vuelo serán:

a) dirigir y vigilar los vuelos realizados a solas por estudiantes pilotos;
b) impartir la instrucción de vuelo requerida para el otorgamiento de la licencia de piloto privado;
c) gozar de los demás privilegios relacionados con la instrucción de vuelo, que concedan otros reglamentos.

Artículo 32.— **Reconocimiento de Horas de Vuelo.**— Todo piloto privado tendrá derecho a que se le acredite, a cuenta de las horas exigidas para el otorgamiento de una licencia de grado superior, el total de horas que vuele en calidad de piloto al mando, siendo el único que lleve los comandos.

Cuando un piloto privado actúe en calidad de copiloto en una aeronave que normalmente requiera copiloto, tendrá derecho a que se le acredite a cuenta de las horas exigidas para el otorgamiento de la licencia de piloto comercial, no más del cincuenta por ciento del total de horas que haya volado como copiloto. El tiempo de vuelo así acreditado no excederá de cincuenta horas.

Todo piloto comercial tendrá derecho a que se le acredite el total de horas de vuelo que efectúe en calidad de piloto al mando.

Todo piloto comercial de primera clase tendrá derecho a que se le acredite el total de horas de vuelo que efectúe en en calidad de piloto al mando.

Mientras un piloto comercial actúe en calidad de copiloto en aeronaves que normalmente requieran copiloto, tendrá derecho a que se le acredite, a cuenta de las horas exigidas para el otorgamiento de una licencia de piloto de grado superior, no más del cincuenta por ciento del total de horas que haya volado como copiloto.

Mientras un piloto comercial de primera clase actúe en calidad de copiloto en aeronaves que normalmente requieran copiloto, tendrá derecho a que se le acredite, a cuenta de las horas de vuelo exigidas para el otorgamiento de una licencia de piloto de grado superior, no más del cincuenta por ciento del total de horas que haya volado como copiloto.

Todo piloto de transporte de línea aérea tendrá derecho a que se le acredite el total de horas de vuelo que efectúe en calidad de piloto al mando, o como copiloto.

Todo piloto que de hecho lleve los comandos de vuelo de una aeronave, en condiciones reales o simuladas de vuelo por instrumentos, por referencia a instrumentos únicamente y sin referencia a puntos externos, tendrá derecho a que se le acrediten las horas de vuelo por instrumentos así adquiridas.

El tiempo de vuelo realizado en calidad de copiloto, acreditado de acuerdo con este artículo, no comprenderá las horas de vuelo a doble comando.

CAPITULO 3.— **Licencias para Miembros de la Tripulación de Vuelo con excepción de Pilotos.**

Artículo 33.— **Navegante.**— Requisitos para el otorgamiento de la licencia. Toda persona que solicite una licencia de navegante, además de demostrar su aptitud física, deberá reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimientos, experiencia y pericia:

1.— Edad. No tendrá menos de veintiún años de edad.

2.— Conocimientos. Demostrará a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación sus conocimientos sobre:

a) reglamentos y disposiciones que rigen la aviación civil, aplicables a la navegación aérea;

b) forma de la tierra y de la bóveda celeste, con inclusión de:
   -definiciones, unidades y fórmulas usadas en la navegación aérea;
   -características y uso práctico de las cartas aeronáuticas;
   -movimiento de los cuerpos celestes, así como la selección e identificación de ellos para su observación y obtención de datos para la navegación;

c) navegación en vuelo, con inclusión de:
   -instalaciones y servicios de aeronavegación, y procedimientos de uso corriente;
   -preparación de planes de vuelo antes de la partida y en ruta;
   -manera de llevar los cuadernos de navegación;
   -navegación a la estima;
   -navegación mediante el uso de cartas aeronáuticas;
   -navegación por medio de la radio; y
   -navegación mediante observaciones astronómicas;

d) reglaje y uso, en vuelo, de los instrumentos y equipo de a bordo empleados en la navegación, con inclusión de:
   -principios en que se basa su funcionamiento;
   -errores inherentes a los mismos y, en su caso, los métodos de corrección.

El examen en esta materia abarcará pruebas prácticas relativas al uso y ajuste del equipo de navegación, así como a la interpretación de las señales identificadores de las radicayudas;

e) elementos meteorológicos, su distribución general y variaciones estacionales;
-fenómenos meteorológicos que afectan a la navegación aérea;
-observaciones meteorológicas y sistema de difusión de partes meteorológicos aeronáuticos;
-interpretación y análisis de cartas sinópticas;
-condiciones atmosféricas en función de los sistema de presión de los frentes, y principios que rigen la predicción meteorológica.

3.— Experiencia.— Habrá completado no menos de doscientas horas de experiencia de navegación, en aeronaves dedicadas a vuelos de travesía, de las cuales no menos de cincuenta deberán ser de vuelo nocturno de travesía, excepto que:

a) cuando haya adquirido experiencia como piloto dedicado al transporte aéreo, podrá acreditársele el cincuenta por ciento de las horas de vuelo así adquiridas, a cuenta de la mitad de las doscientas horas exigidas arriba, pero no se le acreditarán a cuenta de las cincuenta horas de vuelo nocturno de travesía;

b) cuando sea titular de un certificado de competencia como capitán o segundo de a bordo de un buque dedicado a la navegación de altura (de alta mar) deberá haber completado no menos de cien horas de experiencia de navegación aérea, de las cuales no menos de cincuenta deberán haber sido de vuelo nocturno de travesía.

Presentará pruebas de haber determinado satisfactoriamente en vuelo su posición, mediante observaciones astronómicas, no menos de veinticinco veces durante la noche y otras tantas de día, con ayuda de la radio, la altimetría y otras ayudas a la navegación aérea, y de que ha aplicado estos medios a la navegación de la aeronave.

Se considerará que el solicitante que haya terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida de navegación aérea, reúne la experiencia prescrita en el apartado 3 de este artículo.

4.— Pericia.— Demostrará, durante vuelos diurnos y nocturnos, su competencia en la navegación a la estima, en la astronómica y en otros métodos de navegación.

Artículo 34.— Privilegios del titular de la licencia, y condicciones que deben observarse para gozar de ellos. Con suje-

ción a los requisitos estipulados en la Ley sobre Navegación Aérea Civil y este reglamento, los privilegios del titular de una licencia de navegante serán los de actuar, como tal, en cualquier aeronave, a condición de que esté al corriente de toda la información pertinente y de actualidad.

Artículo 35.— **Mecánico de a bordo.**— Requisitos para el otorgamiento de la licencia. Toda persona que solicite una licencia de mecánico de a bordo, además de demostrar su aptitud física, deberá reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimientos, experiencia y pericia;

1.— Edad.— No tendrá menos de veintiún años de edad.

2.— Conocimientos.— Demostrará a satisfección de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, sus conocimientos sobre:

a) teoría elemental de vuelo y aerodinámica;

b) principios generales de conservación y funcionamiento de estructuras (cédulas), grupos motopropulsores y demás equipo instalado de a bordo que normalmente requiere los servicios de un mecánico de abordo;

c) métodos de ejecución, en vuelo, de pequeñas reparaciones, ajustes y reemplazo de piezas;

d) "performance" de las aeronaves respecto a límites de velocidad, y medidas que deben tomarse en caso de avería total o parcial de uno o más grupos propulsores;

e) preparación de planes de vuelo en función de la carga, cálculos del centro de gravedad, "performance", consumo de combustible, tablas y curvas de rendimiento de los motores, control de la potencia disponible e influencia que ejercen sobre ésta los cambios meteorológicos;

f) el reglamento y disposiciones que rigen la aviación civil aplicables a las funciones del mecánico de a bordo.

3.— Experiencia.— El solicitante deberá haber completado, por lo menos, cincuenta horas de instrucción en vuelo, o su equivalente, en calidad de mecánico de a bordo.

4.— Pericia.— El solicitante demostrará en vuelo su competencia en el desempeño de las funciones propias de un mecánico de a bordo, así como su competencia en los procedimientos de emergencia.

Artículo 36.— Privilegios del titular de la licencia, y condiciones que deben observarse para gozar de ellos. Con sujeción a los requisitos estipulados en la Ley sobre Navegación Aérea Civil y los presentes reglamentos, los privilegios del titular de una licencia de mecánico de a bordo, serán los de actuar como tal en cualquier aeronave, siempre que, durante los doce meses precedentes haya:

a) adquirido experiencia en el tipo de aeronave en cuestión; o

b) demostrado, bajo inspección, su competencia para asumir las funciones propias de un mecánipo de a bordo, respecto a la aeronave de que se trate, y esté al corriente de toda la información de actualidad relativa a los procedimientos de manejo correspondientes a esa aeronave.

Artículo 37.— **Radioperador de a bordo.**— Requisitos para el otorgamiento de la licencia. Todo solicitante de una licencia de radioperador de a bordo deberá reunir los requisitos de aptitud estipulados en el Reglamento General de Radiocomunicaciones, anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones; demostrar su aptitud física y, además, reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimientos, experiencia y pericia;

1.— Edad.— No tendrá menos de dieciocho años de edad.

2.— Conocimientos. Demostrará a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación sus conocimientos sobre:

a) aquellas secciones de las publicaciones de la OACI, que tratan de los métodos y procedimientos de utilización de la radiotelefonía y radiotelegrafía;

b) las secciones pertenecientes de las publicaciones de la OACI, que tratan de las normas de métodos recomendados para control de tránsito aéreo;

c) los principios elementales de todos los sistemas de radio incluídos en los requisitos mínimos estipulados en las normas y métodos recomendados para operaciones aéreas internacionales.

3.— Experiencia.— El solicitante deberá:

a) haber completado no menos de cuatro meses de experiencia satisfactoria en calidad de radiotelegrafista, y haber demostrado su capacidad durante veinticinco horas de vuelo efectuadas en una aeronave provista de radio, conforme a los requisitos internacionales mínimos actualmente exigidos; o

b) haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida.

4.— Pericia.— El solicitante demostrará su competencia respecto a la:

a) manipulación y ajuste de los controles de accionamiento de modelos corrientes de transmisor y receptor radiotelegráficos, transmisor y receptor radiotelefónicos, y de los aparatos de radio usados en la navegación;

b) inspección visual y verificación, antes del vuelo, de las instalaciones de radio de una aeronave, con la minuciosidad que sea necesaria para descubrir los defectos que debieran ser aparentes como resultado de dicha inspección, y corrección de aquellos defectos que no requieran el uso de herramientas o instrumentos especiales;

c) transmisión y recepción telefónica;

d) transmisión y recepción auditiva del Código Internacional Morse en grupos (letras, cifras y signos de puntuación), a una velocidad mínima de veinte grupos por minuto, y en lenguaje corriente, a una velocidad mínima de veinticinco palabras por minuto. Los grupos en clase consistirán de cinco caracteres por termino medio. Cada cifra a signo de puntuación contará como dos caracteres, y las palabras en lenguaje corriente, a un promedio de cinco caracteres por palabra. Cada prueba durará, por lo menos cinco minutos.

Artículo 38.— Privilegios del titular de la licencia, y condiciones que deben observarse para gozar de ellos. Con sujeción a los requisitos estipulados en la Ley sobre Navegación Aérea Civil y el presente reglamento, los titulares de la licencia de radioperador de a bordo podrán operar únicamente aquellos equipos de radio de aeronaves que entrañen principios técnicos con respecto a los cuales se haya establecido su competencia.

Cuando los conocimientos y la pericia del solicitante, en lo concerniente al equipo radiotelefónico, no se hayan encontrado satisfactorios, la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación podrá extenderle la de radioperador de a bordo, con una salvedad que límite sus atribuciones a la operación del equipo radiotelegráfico. El titular de una licencia que contenga tal salvedad, no podrá manipular el equipo radiotelefónico de a bordo.

CAPITULO 4.— **Licencias para el personal que no pertenece a tripulaciones de vuelo.**

Artículo 39.— **Mecánico de mantenimiento de aeronaves.** Requisitos para el otorgamiento de la licencia. Toda persona que solicite una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronave, deberá reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimientos y experiencia.

1.— Edad. Tendrá no menos de veintiún años de edad.

2.— Conocimientos.— Demostrará a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación que posee conocimientos sobre:

a) montaje, funcionamiento, inspección, servicio mecáni-

co y mantenimiento, así como los principios de construcción de aeronaves, incluyendo el equipo instalado a bordo;

b) las disposiciones relativas a la licencia solicitada.

2.— Experiencia.— Deberá haber completado no menos de tres años de experiencia en el mantenimiento e inspección de aeronaves y del equipo instalado a bordo. Si el solicitante ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida, la experiencia práctica requerida podrá reducirse por un período de no más de dieciocho meses.

Artículo 40.— Privilegios del tituar de la licencia, y condiciones que deben observarse para gozar de ellos. Con sujeción a los requisitos estipulados en la Ley sobre Navegación Aérea Civil y el presente reglamento, los privilegios del titular de una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves, serán:

—certificar la aeronavegabilidad de una aeronave después de haber llevado a cabo en ella trabajos normales de mantenimiento.

Artículo 41.— El titular de una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves, podrá gozar los privilegios especificados en el artículo anterior, únicamente:

a) en la medida en que sea competente, en virtud de su experiencia previa y de sus conocimientos respecto a la operación particular que certifique;

b) a condición de que, dentro de los veinticuatro meses procedentes, o haya prestado servicios como titular de una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves durante no menos de seis meses, o haya demostrado ante la autoridad competente otorgadora de la licencia, que se ajusta a las normas prescritas por el otorgamiento de la misma.

Artículo 42.— **Encargado del control de tránsito aéreo.**— Requisitos para el otorgamiento de la licencia. Todo solicitante de una licencia de encargado del control de tránsito aéreo deberá reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimiento y experiencia, así como los requisitos exigidos para uno de los certificados que se estipulan en el artículo 43, por lo menos, pero también podrán desempeñar ese cargo los empleados públicos no titulares de licencia, siempre y cuando reúnan los mismos requisitos.

1.— Edad.— Tendrá no menos de veintiún años de edad.

2.— Conocimientos.— Demostrará a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación que posee conocimientos sobre:

a) el idioma o idiomas que el país en cuestión designe pa-

ra uso del control de tránsito aéreo, los cuales deberá hablar sin dificultad ni acento que entorpezca las conversaciones radiotelefónicas;

b) el reglamento del aire, tal como aparece en las publicaciones pertinentes de la OACI;

c) los métodos y procedimientos aplicables al control de tránsito aéreo, tal como aparecen en las publicaciones pertinentes de la OACI, y especialmente los que se exigen en IFR;

d) las secciones pertinentes de las publicaciones de la OACI, relativas a las instalaciones y procedimientos de comunicaciones;

e) los tipos apropiados de radioayudas para la navegación aérea, su uso y posibilidades;

f) la interpretación de cartas sinópticas, pronósticos y partes meteorológicos.

3.— Experiencia.— El solicitante deberá haber:

a) prestado servicios satisfactorios bajo las órdenes de un encargado del control de tránsito aéreo durante un período de noventa días comprendido en los doce meses anteriores a la fecha de su solicitud, o, haber terminado satisfactoriamente durante dicho tiempo un curso de instrucción reconocida;

b) completado no menos de doce meses de experiencia satisfactoria en calidad de piloto, navegante, radiooperador de a bordo, jefe de operaciones de vuelo, radiooperador de tierra al servicio del control de tránsito aéreo, o contar con una experiencia equivalente adquirida al servicio de las fuerzas armadas; o

c) completado no menos de seis meses de servicio satisfactorio en calidad de ayudante de un encargado del control de tránsito aéreo, titular de la licencia correspondiente.

Artículo 43.— Certificados de encargado del control de tránsito aéreo. Los certificados de encargado del control de tránsito aéreo serán de dos clases: de zona y de área. Los requisitos para otorgar estos se enumeran en los artículos 44 y 45 que siguen, respectivamente, y los privilegios correspondientes en el artículo 46.

Artículo 44.— Requisitos para el certificado de control de zona. Todo solicitante de un certificado de control de zona deberá demostrar a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, que posee conocimientos de las siguientes materias respecto a la zona de control para la cual solicita el certificado:

a) reglamentos de los aeródromos locales;

b) características del tránsito aéreo local;
c) abreviatura identificadoras y demás datos pertinentes relacionados con los informes meteorológicos asequibles dentro de un área circular de 100 millas náuticas de radio, medida desde el centro de la zona de control;
d) señales identificadoras, frecuencias y demás datos pertinentes, relacionados con las instalaciones de servicio de navegación aérea situados dentro de un área circular de 100 millas náuticas de radio, medido desde el centro de la zona de control;
e) procedimientos de control de tránsito aéreo dentro de la zona de control y del área de control en la cual esté situada la zona;
f) procedimientos de aproximación y salida por instrumentos.

Artículo 45.— Requisitos para el certificado de control de área. Todo solicitante de un certificado de control de área deberá demostrar a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, que posee conocimientos de las siguientes materias respecto al área de control para la cual solicita el certificado .

a) características generales de operación de aeronave de diferentes tipos;
b) configuración del terreno y puntos destacados de referencia;
c) señales identificadoras, frecuencias y demás datos pertinentes, relacionados con las instalaciones y servicios de navegación aérea;
d) frecuencias, procedimientos y demás datos pertinentes relacionados con las instalaciones y servicios de radiocomunicación;
e) peculiaridades de las condiciones meteorológicas y fuentes de datos meteorológicos;
f) aeródromos y condiciones del tránsito aéreo;
g) procedimientos de búsqueda y salvamento, e instalaciones y servicios pertinentes.

Artículo 46.— Privilegios del titular de certificados de encargado del control de tránsito aéreo, y condiciones que deben observarse para gozar de ellos. Con sujeción a los requisitos estipulados en la ley y el presente reglamento, los privilegios del titular de una licencia de encargado del control de tránsito aéreo con certificado de control de zona inscritos en ella, serán: controlar o inspeccionar el control de tránsito aéreo dentro de la zona de control para la que esté habilitado, o

dentro del espacio aéreo que la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación haya asignado a la jurisdicción del control de zona, con tal que esté al corriente de toda la información pertinente y de actualidad.

Con sujeción al requisito estipulado en la ley y los presentes reglamentos, los privilegios del titular de una licencia de encargado del control de tránsito aéreo con certificado de control de área inscrito en ella, serán: controlar o inspeccionar el control de tránsito aéreo dentro del área de control para a que esté habilitado, o dentro del espacio aéreo que la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación haya asignado a la jurisdicción del control de área, con tal que esté al corriente de toda la información pertinente y de actualidad.

Artículo 47.— **Jefe de operaciones de vuelo.**— Cuando las condiciones de operación sean de tal naturaleza que exijan jefes de operaciones de vuelo, los solicitantes de tales licencias deberán reunir los siguientes requisitos respecto a edad, conocimientos, experiencia y pericia:

1.— Edad.— Deberá tener no menos de veintiún años de edad.

2.— Conocimientos.— Deberá demostrar a satisfacción de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación sus conocimientos sobre:

a) las disposiciones del reglamento y de las reglas aplicables al transporte aéreo;

b) las características de, por lo menos, un tipo de aeronave usada en servicios regulares, especialmente en lo relativo a "performance", carga bruta, cargas útiles con diversas cantidades de combustible, capacidad de combustible, consumo de combustible correspondiente a determinadas potencias desarrolladas en diversas altitudes, la velocidad más económica a la que puede mantenerse el vuelo horizontal, y diagramas de carga;

c) mapas y pronósticos meteorológicos, así como sus abreviaturas, símbolos y nomenclatura;

d) fundamentos de meteorología, especialmente respecto al efecto que las condiciones atmosféricas ejercen en los servicios aéreos regulares;

e) utilización de las instalaciones de radionavegación y de las de radiocomunicación, condiciones meteorológicas que tienen influencia adversa en tales instalaciones, y los procedimiento y métodos de comunicación usados entre aeronaves y estaciones terrestres

f) principios de aeronavegapión, con referencias particular al vuelo por instrumentos;

g) uso y posibilidades de los altímetros, especialmente en lo que se refiere a los reglajes barométricos;

h) procedimientos del control de tránsito aéreo.

3.— Experiencias.— El solicitante deberá haber prestado servicios, durante dos de los tres años inmediatos anteriores a la fecha de su solicitud, en calidad de:

a) piloto miembro de una tripulación dedicada al transporte aéreo regular, civil o militar; o,

b) navegante de transporte aéreo regular, civil o militar; o

c) meteorólogo de un organismo que despache aeronaves destinadas al transporte aéreo regular, civil o militar; o,

d) encargado del control de tránsito aéreo; o inspector técnico de jefes de operaciones de vuelo o de redes de transporte aéreo civiles o militares; o bien,

Deberá haber servido como ayudante de jefe de operaciones de servicios de transporte aéreo regular, civil o militar, al menos durante uno de los dos años inmediatos anteriores a la fecha de su solicitud; o bien,

Deberá haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida.

Los solicitantes que reunen los requisitos estipulados en el apartado c) del número 3 que procede, y los dos párrafos anteriores, deberán haber prestado servicios despachando aeronaves de transporte bajo la dirección de un jefe de operaciones habilitado, durante un mínimo de noventa días comprendidos en los seis meses precedentes a la fecha de su solicitud.

4.— Pericia. Deberá demostrar que es capaz de:

a) efectuar un análisis suficientemente exacto y sensato de una serie de cartas meteorológicas diarias, conforme a los métodos modernos deduciendo de ahí el pronóstico de las condiciones meteorológicas que afectan al transporte aéreo;

b) efectuar un análisis exacto y detallado, conforme a los métodos modernos, de las condiciones atmosféricas reinantes en las inmediaciones de una ruta aérea determinada, valiéndose de una serie de mapas y partes meteorológicos diarios, y pronosticar las tendencias atmoféricas que afectan al transporte aéreo, con referencia especial a determinados oeródromos terminales;

c) usar diagramas o gráficos para determinar el reglaje de consumo de combustible de una aeronave, que sea más económico a determinadas altitudes;

d) despachar y ayudar un vuelo hipotético realizado en condiciones atmosféricas adversas.

Artículo 48.— Privilegios del titular de la licencia, y condiciones que deben observarse para gozar de ella. Con sujeción a los requisitos estipulados en la ley y el presente reglamento y los referentes a experiencia reciente especificados en el párrafo siguiente, los privilegios del titular de una licencia de jefe de operaciones serán: poder prestar sus servicios en calidad de tal, en cualquier ruta o parte de la misma con respecto a la cual haya llenado los requisitos mínimos prescritos en las normas y métodos recomendados para operaciones aéreas internacionales.

Experiencia reciente.— Deberá haber prestado servicio por lo menos, durante tres de los doce meses precedentes:

a) como jefe de operaciones; o
b) como piloto miembro de una tripulación dedicada al transporte aéreo regular civil o militar; o
c) como inspector técnico de jefes de operaciones o de redes que despachen aviones de transporte; o
d) en cualquier combinación de las funciones descritas en a), b) y c); o bien, deberá haber demostrado que reúne los requisitos prescritos para el otorgamiento de la licencia.

CAPITULO 5.— **Características de las Licencias del Personal.**

Artículo 49.— Las licencias que se expidan en virtud del presente reglamento tendrán un tamaño de 15 x 19 centímetros, en cartulina blanca, impresa en color negro, y contendrán los siguientes datos; los cuales irán numerados uniformemente en números romanos, según se indica a continuación:

I) Nombre del país (en negrillas);
II) Título de la licencia (en negrilla muy gruesa);
III) Número;
IV) Nombre completo y cédula personal del titular;
V) Dirección del titular;
VI) Nacionalidad del titular;
VII) Firma del titular;
VIII) Autoridad y, en caso necesario, condiciones en que se expide la licencia;
IX) Certificación respecto a la validez y autorización para que el titular goce de los privilegios correspondientes a la licencia;
X) Firma del funcionario expedidor y fecha del otorgamiento;
XI) Sello o marca de la autoridad otorgante;

XII) CERTIFICADOS DE APTITUD, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y privilegios;

XIII) OBSERVACIONES, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y privilegios;

XIV) Cualquier otro detalle que se considere pertinente.

CAPITULO 6.— **Requisitos Médicos.**

Artículo 50.— Requisitos médicos generales.— Todo candidato que se someta al exámen médico requerido para expedir o renovar una de las licencias enumeradas más adelante, deberá presentar al médico examinador una declaración firmada por él mismo, en la que indique si se ha sometido anteriormente a tal exámen médico y, en tal caso con qué resultado. Cualquier declaración falsa se pondrá en conocimiento de la autoridad competente expedidora de licencias del Estado cuya nacionalidad posea el solicitante, en el caso de que dicho Estado sea miembro de la organización de Aviación Civil Internacional, para los fines que dicha autoridad juzgue útiles.

Artículo 51.— Los exámenes médicos se harán ante facultativos designados especialmente para ese fin por la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación; pero cuando un miembro de la tripulación de vuelo de aeronave esté de servicio en una región apartada de los centros médicos oficiales de exámen, el exámen periódico a que ordinariamente deberá someterse, de conformidad con las condiciones estipuladas, podrá excepcionalmente:

a) diferirse por una vez durante un período de seis meses si se trata de un miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave particular;

b) diferirse durante dos períodos consecutivos de tres meses, si se trata de un miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave dedicada a servicios comerciales, siempre que el miembro de la tripulación de vuelo en cuestión obtenga localmente, en cada caso, un certificado médico en que conste que es apto para hacer uso de los privilegios que le concede su licencia, después de haber sido examinado por un médico que desempeñe funciones públicas.

Artículo 52.— Las condiciones prácticas en que los miembros de la tripulación de vuelo ejercerán sus funciones, se pondrán en conocimiento de los médicos examinadores y estos serán responsables de la aplicación de los requisitos establecidos para dichos miembros.

Artículo 53.— Los exámenes médicos hechos con fines de garantizar que el titular de una licencia conserva su eficiencia física (exámenes médicos requeridos para la renovación de

la licencia), serán idénticos a los exigidos para la primera concesión de la licencia.

Artículo 54.— Los requisitos médicos para las diversas clases de licencias se dividirán en:

a) requisitos físicos Nos. 1, 2 y 3;

b) requisitos visuales Nos. 1, 2 y 3;

c) requisitos para la percepción de los colores Nos. 1 y 2;

d) requisitos auditivos Nos. 1, 2, 3 y 4.

Artículo 55.— Los requisitos médicos para las distintas clases de licencias serán estipulados en a) é i), pero cuando se trate de:

1) un piloto privado que posea o desee poseer un certificado de vuelo por instrumento, se le exigirá que setisfaga el requisito auditivo especificado para un radioperador de a bordo;

2) el titular de una licencia que no pueda satisfacer el requisito auditivo Nº 1, pero sí el Nº 2, y la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación estime que su experiencia, pericia y discernimiento compensan su deficiencia auditiva, teniendo en cuenta la naturaleza del equipo que ha de manejar, podrá renovarse la licencia, con restricciones si fuera necesario, en cuanto al tipo de operación, el tipo del equipo de radio, o el período que deba transcurrir para que se someta a un nuevo exámen médico:

a) Estudiante piloto:	
requisito físico	Nº 3
requisito visual	Nº 3
requisito para la percepción de los colores	Nº 2
requisito auditivo	Nº 4
b) Piloto privado:	
requisito físico	Nº 3
requisito visual	Nº 3
requisito para la percepción de los colores	Nº 2
requisito auditivo	Nº 4
c) Piloto comercial:	
requisito físico	Nº 2
requisito visual	Nº 1
requisito para la percepción de los colores	Nº 2
requisito auditivo	Nº 3
d) Piloto comercial de primera clase:	
requisito físico	Nº 2

requisito visual	Nº 1
requisito para la percepción de los colores	Nº 2
requisito auditivo	Nº 1
e) Piloto de transporte de línea aérea:	
requisito físico	Nº 1
requisito visual	Nº 1
requisito para la percepción de los colores	Nº 1
requisito auditivo	Nº 1
f) Navegante:	
requisito físico	Nº 2
requisito visual	Nº 2
requisito para la percepción de los colores	Nº 2
requisito auditivo	Nº 3
g) Mecánico de a bordo:	
requisito físico	Nº 2
requisito visual	Nº 2
requisito para la percepción de los colores	Nº 2
requisito auditivo	Nº 3
h) Radioperador de a bordo:	
requisito físico	Nº 2
requisito visual	Nº 2
requisito para la percepción de los colores	Nº 2
requisito auditivo	Nº 1
i) Encargado de tránsito aéreo (titular de un certificado de zona)	
requisito físico	Nº 3
requisito visual	Nº 1
requisito para la percepción de los colores	Nº 1
requisito auditivo	Nº 1

Artículo 56.— Requisitos físicos para la expedición de licencia. **Requisito físico Nº 1.—** El solicitante deberá gozar del uso completo de sus cuatro extremidades, deberá estar exento de toda incapacidad o infección ya sea activa o latente aguda o crónica, médica o quirúrgica, que pudiera causar cualquier incapacidad funcional capaz de afectar el manejo seguro de una aeronave, a cualquier altitud, durante un vuelo prolongado o difícil. El exámen médico también se basará en los siguientes requisitos mentales y físicos:

El solicitante será interrogado acerca del historial clínico personal y familiar (anamnesis).

Exámen del sistema nervioso.— El exámen del sistema nervioso del solicitante comprenderá una indagación completa del historial personal y familiar. La información obtenida se dará en una declaración hecha por el solicitante y firmada por él, quien deberá carecer de antecedentes patológicos de cualquier clase, nerviosos y psíquicos. El solicitante no podrá padecer afección mental o trófica, temblor patológico o presentar indicios probables de epilepsia latente, de cualquier clase que sean. Los reflejos motores, sensoriales, tendinosos, cutáneos y pupilares, así como la coordinación de los movimientos y las funciones cerebrales, deberán ser normales. Una excepción podrá hacerse en el caso de lesión periférica focal causada por la interrupción fortuita de una ramificación nerviosa.

En los casos de lesiones de la cabeza se procederá como sigue:

a) los casos de conmoción simple, o de fractura simple del cráneo que no lleven aparejadas lesiones intracraneales, causarán una incapacidad temporal durante un período no inferior a dos meses, a contar desde la fecha de la conmoción o fractura. Después de que el solicitante haya reanudado sus obligaciones, su licencia será válida únicamente por períodos sucesivos de dos meses, hasta que ya no exista probabilidad de que las consecuencias puedan producir una incapacidad repentina durante el vuelo;

b) si se trata de graves lesiones intracraneales, la presencia de una lesión local del cerebro motivará el rechazo definitivo. Toda trepanación con pérdida de substancia ósea que comprenda ambos planos de la cavidad craneal, motivará el rechazo, así como toda lesión de la duramadre, aún después de un ingerto óseo.

La sífilis antigua o actual, que afecte el sistema nervioso central, o a sus vasos sanguíneos, o a sus membranas, motivará el rechazo definitivo del solicitante. La sífilis nerviosa presunta motivará el rechazo, a menos que la ausencia absoluta de dicha dolencia quede comprobada mediante un exámen de la sangre y otros del líquido cefalorraquídeo, efectuados con el consentimiento del solicitante.

Exámen general quirúrgico.— El solicitante no podrá tener ninguna herida o lesión, ni deberá haberse sometido a intervención quirúrgica alguna, ni tampoco presentar deformidad de cualquier clase que sea, congénita o adquirida, que pudiera afectar el buen manejo de un avión a cualquier altura, aún en caso de vuelo prolongado difícil. El solicitante deberá estar completamente exento de hernias viscerales.

Cuando por el exámen físico del abdomen se presuma algún transtorno anatomofisiológico o se obtenga dolor local o generalizado, éste deberá completarse con un examen radioscópico o radiográfico.

Toda lesión anatómica localizada en paredes de cualquier parte del conducto digestivo, cualquier contracción de su diámetro, cualquier cálculo o cuerpo extraño, o cualquier lesión peritoneal descubierta mediante exámenes clínicos o de laboratorio, serán motivos suficientes para el rechazo. Podrán hacerse excepciones en el caso de contracciones espasmódicas que no vayan acompañadas de otras complicaciones, y cuando se trate de ptosis compensadas por una buena musculatura abdominal. Todo solicitante que haya sufrido una intervención quirúrgica en los conductos biliares o en el conducto digestivo, excepto por apendicitis, y que implique una escisión total o parcial, o una desviación de cualquiera de estos órganos, será declarado inepto, a no ser que haya transcurrido un período de dos años desde dicha intervención y que no se considere que los efectos de la operación puedan causar incapacidad repentina en el aire, o que un certificado extendido por un cirujano que conozca la naturaleza de la enfermedad causante de la intervención, declare que no hay motivo para temer malas consecuencias inmediatas o futuras.

Las enfermedades hepáticas (inclusive aquellas de los conductos biliares) y las pancreáticas, se comprobarán cuando se considere necesario, mediante pruebas de laboratorio y de otras clases, especialmente por radiografía, lo mismo que mediante análisis de la sangre y de la orina, y motivarán el rechazo únicamente si revelan la existencia de un cálculo, tumor o lesión que implique una afección crónica que afecte las funciones de estos órganos.

Examen médico general.— El solicitante no podrá estar afectado por ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente el manejo de las aeronaves. Su fuerza muscular deberá ser adecuada al manejo de los tipos de aviones que tenga que pilotear, o los mecanismos que deba manipular.

El corazón del reconocido deberá ser normal y funcionar debidamente, y sólo se tolerará arritmia respiratoria, taquicardia debida a agitación o ejercicio prolongado y bradicardia que no vaya acompañada de falta de coordinación autoricoloventrícular.

El solicitante no podrá tener indicios de ninguna aneurisma de los principales vasos arteriales.

El solicitante no podrá padecer ninguna lesión aguda en los pulmones, ni tener ninguna lesión cicatrical en los mis-

mos, y deberá estar exento de tuberculosis que pueda diagnosticarse mediante los métodos clínicos ordinarios y, en el caso de exámenes para la aceptación original, deberá comprobarse por radioscopia que está exenta de afección traqueobronquial, de las glándulas, y de enfisema pulmonar, aún cuando sean leves.

Sin embargo, por lo que toca a la preservación de la eficiencia del piloto, el enfisema pulmonar motivará el rechazo sólo cuando sea marcado.

Además, en los casos clínicos dudosos, cada examen incluirá una prueba radiográfica.

Cuando el examen del bazo y del sistema linfático revele hipertrofía parcial o general de estos órganos, se declarará inepto al solicitante, a no ser que un examen hematológico haya demostrado que no se trata de una afección de los órganos hemato o linfo-poyéticos. La hemoglobinuria, la hemofilia, y las púrpuras también motivarán el rechazo, a no ser que un examen hematológico demuestre que se trata únicamente de un caso de afección transitoria.

El solicitante no deberá presentar ningunas señales de dolencia orgánica de los riñones, los cuales deben ser insensibles al palparse y de tamaño normal. La orina no debe contener ningún elemento patológico. Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales, aún la blenorragia, podrán motivar la ineptitud temporal, pero se permitirá una excepción, en cuanto a la conservación de la eficiencia, en el caso de orquiepididimitis tuberculosa en su forma benigna y localizada.

Los casos de candidatos del sexo femenino que se hayan sometido a operaciones ginecológicas o a otras intervenciones quirúrgicas, se considerarán individualmente. Toda gestación presunta motivará el rechazo, por lo menos hasta después de terminada. Después del embarazo o de un aborto, la titular de una licencia podrá reanudar sus obligaciones de a bordo solo después de someterse a un nuevo examen médico.

El solicitante no deberá tener ninguna clase de indicios clínicos de sífilis.

La disentería se considerará como enfermedad aguda, entendiéndose que la presunción de infecciones disentéricas motivarán rechazo, a no ser que el médico examinador considere que los signos clínicos hayan desaparecido.

Examen de la vista.— El solicitante no deberá padecer afección alguna, aguda o crónica, de cualquiera de los dos ojos o de sus anexos que pueda afectar su funcionamiento normal

Examen de los oídos.— El solicitante no deberá tener:

a) proceso patológico activo, agudo o crónico, en el oído interno o en el medio;

b) perforación sin sanar (abierta), o perforaciones en la membrana del tímpano;
c) obstrucción en las trompas de Eutaquio;
d) desórdenes en los aparatos vestibulares.

Examen de la nariz, garganta y boca.— Ambos conductos nasales y tubales deberán permitir el libre paso del aire, y el solicitante no deberá presentar deformidad grave, ni afección grave, aguda o crónica, en las cavidades bocal, nasales, tramos faringeos aéreos y laringe.

Requisito físico Nº 2.— El examen físico se basará en los siguientes requisitos de aptitud mental y física;

Los antecedentes fisiopatológicos del solicitante, tanto personales como familiares, deberán ser buenos, especialmente en lo que se refiere a la estabilidad nerviosa. Los datos relativos a dichos antecedentes deberán constar en una declaración hecha y suscrita por el interesado.

Examen del sistema nervioso.— El solicitante deberá estar exento de toda incapacidad congénita o adquirida del sistema nervioso, que cause insuficiencia funcional de tal grado que pueda impedir, en el caso del piloto, el buen manejo de la aeronave a cualquier altura y hasta en vuelos prolongados o difíciles; o, en el caso de tratarse de funciones distintas a las del piloto, la buena ejecución de las funciones inherentes a la licencia que se solicite.

En el caso de lesiones localizadas en la cabeza, se procederá como sigue:

a) la conmoción o fractura simple del cráneo no acompañada de lesiones intracraneales, motivará la incapacidad temporal durante un período no inferior a dos meses, a contar de la fecha de dicha conmoción o fractura. Después de que el interesado haya reanudado sus obligaciones, su licencia podrá validarse únicamente por uno o más períodos ilmitados, hasta que no exista ya probabilidad de que las secuelas puedan producir una incapacidad durante el vuelo.
b) las lesiones intracraneales graves, la presencia de una lesión local del cerebro, la trepanación con pérdida de substancia ósea que afecte a ambos planos de la cavidad del cráneo, o una lesión de la duramadre, motivarán el rechazo definitivo.

Toda sífilis nerviosa presunta tendrá que ser investigada mediante examen de la sangre y del líquido cefalorraquídeo, verificados con consentimiento del interesado.

Examen general quirúrgico.— El solicitante no deberá tener ninguna herida o lesión, ni haberse sometido a intervención quirúrgica alguna, así como tampoco poseer alguna anor-

malidad, congénita o adquirida, que pudiera obstaculizar, en el caso del piloto, el buen manejo de la aeronave a cualquier altura y hasta en vuelos prolongados o difíciles; o, en el caso de tratarse de funciones distintas a las del piloto, la buena ejecución de las funciones inherentes a la licencia que se solicite.

Cuando por el examen físico del abdómen se presuma algún trastorno anatomofisiológico o se obtenga dolor en el mismo, el examen abdominal deberá completarse con un examen radioscópico y radiográfico. Toda lesión anatómica localizada en las paredes de cualquier parte del tubo digestivo, cualquier disminución en su diámetro, cualquier cálculo o cuerpo extraño, y cualquier lesión peritoneal, descubiertos mediante exámenes clínicos o de laboratorio, serán motivos suficiente para el rechazo. Podrán hacerse excepciones en el caso de contracciones espasmódicas que no vayan acompañadas de otras complicaciones, y cuando se trate de ptosis compensadas por una buena musculatura abdominal. Todo solicitante que haya sufrido una intervención quirúrgica en los conductos biliares o en el tubo digestivo, excepto por apendicitis, y que implique una escisión total o parcial, o una desviación de cualquiera de esos órganos, será declarado inepto, a no ser que haya transcurrido un período de dos años desde dicha intervención, y que no se considere que los efectos de la operación puedan causar incapacidad repentina en el aire, o que un certificado extendido por un cirujano que conozca la naturaleza de la enfermedad causante de la intervención, declare que no existen motivos para tener malas consecuncias inmediatas o futuras.

Las enfermedades hepáticas (inclusive aquellas de los conductos biliares) y las pancreáticas se comprobarán, cuando se considere necesario, mediante pruebas de laboratorio y de otras clases, especialmente por radiografía, lo mismo que mediantes análisis de la sangre y de la origna, y motivarán el rechazo únicamente si revelan la existencia de un cálculo, tumor, o lesión que implique una afección crónica que afecte las funciones de esos órganos.

Examen médico general.— El solicitante no podrá padecer de ninguna enfermedad o incapacidad que repentinamente pueda impedirle desempñar sus funciones. No podrá tener lesión cardiaca orgánica. Sus pulmones deberán poder soportar los efectos de las altitudes. Además, el interesado deberá estar exento de afección renal y no deberá presentar ningún indicio clínico de sífilis.

Los casos de candidatos del sexo femenino que se hayan sometido a operaciones ginecológicas u otras intervenciones quirúrgicas, se considerarán individualmente. Toda gestación

presunta motivará el rechazo, por lo menos hasta después de terminada. Después del embarazo o de un aborto, la titular de una licencia podrá reanudar sus obligaciones de a bordo sólo después de someterse a un nuevo examen médico.

Examen de la vista.— El solicitante no deberá padecer afección alguna, aguda ni crónica, de cualesquiera de los dos ojos o de sus anexos, que pueda obstaculizar su funcionamiento correcto.

Examen del oído.— El solicitante no deberá tener:

a) proceso patológico activo, agudo o crónico, en el oído interno o en el medio;

b) perforación sin sanar (abierta) o perforaciones en la membrana del tímpano;

c) obstrucción en las trompas de Eustaquio;

d) desórdenes en los aparatos vestibulares.

Examen de la nariz, garganta y boca.— Ambos conductos nasales y tubulares deberán permitir el paso libre del aire, y el solicitante no deberá presentar deformidad grave, ni afección grave, aguda o crónica, en las cavidades bucal, nasales, tramos faríngeos aéreos y laringe.

Requisito físico Nº 3.— El examen médico se basará en los siguientes requisitos de aptitud mental y física.

Los antecedentes fisiopatológicos del solicitante, tanto personales como familiares, deberán ser buenos, especialmente en lo que se refiere a la estabilidad nerviosa. Los datos relativos a dichos antecedentes deberán constar en una declaración hecha y suscrita por el interesado.

Examen del sistema nervioso.— El solicitante deberá estar exento de toda incapacidad congénita o adquirida del sistema nervioso, que cause insuficiencia funcional de tal grado que pueda impedir el buen manejo de la aeronave en condiciones ordinarias.

Examen general quirúrgico.— El solicitante no deberá tener ninguna herida o lesión, ni haberse sometido a intervención quirúrgica alguna, así como tampoco poseer anormalidad alguna congénita o adquirida, que pudiera obstaculizar el buen manejo de la aeronave, en condiciones ordinarias.

Cuando por el examen físico del abdómen se presuma algún transtorno orgánico o funcional o se obtenga dolor en el mismo, éste deberá completarse con otro radioscópico y radiográfico.

Todo solicitante que haya sufrido una intervención quirúrgica en los conductos biliares o en el tubo digestivo excepto por apendicitis, y que implique una escisión total o parcial, o una desviación de cualquiera de estos órganos, será decla-

rado inepto a menos que haya transcurrido un período de dos años desde dicha intervención y que no se considere que los efectos de la operación puedan causar incapacidad repentina en el aire, o que un certificado extendido por un cirujano que conozca la naturaleza de la enfermedad causante de la intervención, declare que no hay motivo para temer malas consecuencias inmediatas o futuras.

La existencia de un cálculo, tumor o lesión, que dificulte constantemente las funciones del hígado o del páncreas, motivará el rechazo.

Examen médico general.— El solicitante no podrá adolecer de ninguna enfermedad o incapacidad que repentinamente pueda impedirle desempeñar sus funciones. No podrá tener lesión cardíaca orgánica. Sus pulmones deberán poder soportar los efectos de las altitudes. Además, el interesado deberá estar exento de afección renal y no debejá presentar ningún indicio clínico de sífilis.

Los casos de solicitantes del sexo femenino que se hayan sometido a operaciones ginecológicas y otras intervenciones quirúrgicas, se considerarán individualmente. Toda gestación presunta motivará el rechazo, por lo menos hasta después de terminada.

Examen de la vista.— El solicitante no deberá padecer de afección alguna, aguda o crónica, de ninguno de los dos ojos o de sus anexos, que pueda obstaculizar su funcionamiento correcto.

Examen de los oídos.— El solicitante no deberá tener:

a) proceso patológico activo, agudo o crónico, en el oído interno o en el medio;
b) perforación sin sanar (abierta), o perforaciones en la membrana del tímpano mayores a las que produce el pinchazo de un alfiler;
c) obstrucción en las trompas de Eustaquio;
d) desórdenes en los aparatos vestibulares.

Examen de la nariz, garganta y boca.— Ambos conductos nasales y tubales deberán ser permeables al aire y el solicitante no deberá presentar deformidad grave ni afección grave, aguda o crónica, en las cavidades bucal o nasales, tramos faríngeos aéreos y laringe.

Artículo 57.— **Requisitos visuales para la expedición de licencias.**— La agudeza visual se medirá mediante los caracteres optométricos de Landholt, u otros similares, iluminados con una intensidad no menos de doce lux, ni mayor de veinte y colocados a una distancia de seis metros del solicitante, o de cinco metros, según el método de prueba que se emplee.

Requisito visual No. 1.— El candidato deberá tener:

a) una agudeza visual de por lo menos 20/30 (6/9,.7) sin corrección, en cada uno de los dos ojos, atendiéndose que si la visión en cualquiera de ellos, o en ambos, es inferior a 20/30 (6/9,.7) pero no a 20/60 (6/18,.3) y puede elevarse a 20/20 (6/6,1), o más, en cada ojo, por medio de lentes, el interesado podrá ser admitido bajo condición de que use lentes correctores mientras haga uso de los privilegios que le concede la licencia.

b) en el caso de solicitud para obtener una licencia por primera vez, no más de –2,25 dioptrías de hipertropía;

c) no más de 1 dioptría de hiperforia en uno u otro ojo;

d) no más de 10 dioptrías de esoforía;

e) no más de 5 dioptrías de exoforía;

f) una adaptación de por lo menos V= 1,00 a 30 centímetros de cada ojo, separadamente, sin el uso de lentes correctores. Cuando el interesado tenga más de 40 años de edad, podrá usar lentes correctores para obtener el mismo tipo de visión, si ya es titular de la licencia.

g) campos visuales normales.

Requisito visual Nº 2.— El candidato deberá tener:

a) una agudeza visual de por lo menos 20/40 (6/12,.5) en cada ojo, separadamente, sin corrección, entendiéndose que si la visión en cualquiera de ellos, o en ambos, es inferior a 20/40 (6–12,.5) pero no a 20/80 (6/24,.25) y puede elevarse a 20/20 (6/6,.1) o más en cada ojo, por medio de lentes, el interesado podrá ser admitido bajo condición de que use lentes correctores mientras haga uso de los privilegios que le concede la licencia;

b) campos visuales normales, pero se hará la debida concesión cuando existan errores de refracción que afecten las áreas no abarcadas por los lentes correctores.

Requisito visual Nº 3.— El solicitante deberá tener:

a) una agudeza visual de por lo menos 20/40 (6/12,.5) sin corrección, en cada uno de los dos ojos, entendiéndose que si la visión en cualquiera de ellos, o en ambos, es inferior a 20/40 (6/12,.5) pero no a 20/200 (6/60,.1) y puede elevarse a 20/30 (6/9,.7) o más, en cada ojo, por medio de lentes, el solicitante podrá ser admitido a condición de que use lentes correctores mientras haga uso de los privilegios que le concede la licencia;

b) suficiente equilibrio muscular de los ojos;

c) campos visuales normales, pero se hará la debida concesión cuando existan errores de refracción que afecten las áreas no abarcadas por los lentes correctores.

Artículo 58.— **Requisitos relativos a la percepción de los colores para la concesión de licencias.— Requisito No. 1 para la percepción de los colores.**— El solicitante deberá poder distinguir los colores normalmente, lo cual se comprobará mediante láminas de Ishihara o isocromáticas.

Requisito Nº 2 para la percepción de los colores.— El solicitante deberá poder distinguir fácilmente los colores de señales rojo, verde y blanco.

Artículo 59.— **Requisitos auditivos para la concesión de licencias.**— La medida de la agudeza auditiva en las primeras tres normas que se detallan a continuación, se verificará mediante un audiómetro de tono puro, de tipo aceptado, en un cuarto tranquilo, es decir en un cuarto donde la intensidad de los disturbios sea menor de 30 decibeles registrados por un medidor acústico.

Requisito auditivo Nº 1.— El solicitante no deberá tener una deficiencia de percepción auditiva, en ninguno de los oídos, mayor de 20 decibeles en cualquiera de las cuatro frecuencias, de 512, 1.024, 2.048 y 4.096 ciclos por segundo.

Requisito auditivo Nº 2.— El solicitante no deberá tener una deficencia de percepción auditiva, en ninguno de los oídos, mayor de 20 decibeles en cualquiera de las tres frecuencias, de 512, 1.024 y 2.048 ciclos por segundos.

Requisito auditivo No. 3.— El solicitante no deberá tener una deficiencia de percepción auditiva, en ninguno de los oídos, mayor de 40 decibeles en cualquiera de las tres frecuencias, de 512, 1.024 y 2.048 ciclos por segundo.

Requisito auditivo No. 4.— El solicitante deberá poder oír la voz de timbre normal de una persona, con ambos oídos y de pié, con la espalda vuelta hacia el examinador, a una distancia de 2,5 metros del mismo.

Párrafo.— Para el caso de que el médico examinador no cuente con el equipo apropiado o facilidades para verificar el cumplimiento de los requisitos auditivos Nos. 1, 2 y 3, antes detallados, deberá efectuar las pruebas que considere equivalentes a las mencionadas.

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.