ACTUALIZACIÓN

La orden de Presidencia de Gobierno PRE/4063/2006 de 29 de diciembre de 2006. B.O.E nº 4 de 4 de enero de 2007, ha introducido algunas modificaciones al Reglamento de Circulación Aérea aprobado por el RD 57/2002, de 18 de enero, relativas a servicios de tránsito aéreo y señales.

Estas modificaciones afectan al contenido del libro DERECHO AÉREO motivo por el cual, con objeto de mantenerlo actualizado, se incluyen los cambios y correcciones que se indican a continuación.

Capítulo 5. Anexo 2. Reglas del Aire

Página 64. Hora prevista de aproximación.

Acción: Cambiar «punto de espera» por «punto de referencia de espera».

Página 68. Punto de espera de la pista.

Acción: Cambiar por:

Punto de espera en rodaje. Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera, a menos que haya una autorización en contrario por parte de la torre de control de aeródromo.

Nota. En la fraseología radiotelefónica la expresión «punto de espera» designa el punto de espera en rodaje.

Página 69. Sustancias psicoactivas.

Acción: Incluir al final del párrafo ... «así como otras que determinen las autoridades sanitarias nacionales».

Página 70. Visibilidad.

Acción: Incluir al final de la definición:

Nota 1. Estas dos distancias tienen distintos valores en una masa de aire de determinado coeficiente de extinción y la distancia de b) varía con la iluminación del fondo. La distancia de a) está representada por el alcance óptico meteorológico (MOR)

Nota 2. La definición se aplica a las observaciones de visibilidad en los informes locales ordinarios y especiales, a las observaciones de la visibilidad reinante y mínima notificadas en los informes METAR y SPECI y a las observaciones de la visibilidad en tierra».

Página 106. Fallo de las comunicaciones.

Acción: Incluir después del punto d):

e) completará un vuelo IFR conforme a lo establecido para las aeronaves en vuelo controlado que operen en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Página 167.

Acción: Sustituir punto e) por:

e) toda instrucción o información necesaria, sobre otros asuntos tales como el control de afluencia, maniobras de aproximación o salida, comunicaciones, y la hora en que expira la autorización.

Página 172.

Acción: Sustituir ATIS por ATIS-voz.

Página 173.

Acción: Sustituir ATIS por ATIS-voz.

Incluir después del punto g):

No es necesario que los mensajes ATIS-voz transmitidos contengan una instrucción en el sentido de que al hacer el contacto inicial con la dependencia ATS apropiada el piloto acuse recibo del mensaje ATIS.

Incluir después del punto h):

i) la información meteorológica se extraerá del informe meteorológico local ordinario o especial.

Página 174.

Acción: Incluir delante del punto b):

a1) indicador de llegada o salida.

Página 214.

Acción: Incluir después del punto d):

e) completará un vuelo IFR conforme a lo establecido para las aeronaves en vuelo controlado que operen en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Página 332.

Acción: Suprimir el uso de material pirotécnico para suministrar señales al tránsito de aeródromo desde las torres de control ya que existen, para indicar las mismas instrucciones, medios alternativos de menor peligrosidad.

Señales para maniobrar en tierra (páginas 337, 338, 339, 340, 341).

Acción: Sustituir su contenido por el que se indica a continuación:

Señales para maniobrar en tierra

Las señales para maniobrar en tierra corresponden a aquellas señales establecidas para que las aeronaves actúen, en las maniobras de estacionamiento, de acuerdo con las directrices que les proporciona el personal encargado de señales o señalero.

Asimismo, existe otro conjunto de señales que pueden realizar los pilotos para hacerse entender por el señalero.

Las señales se han ideado para que las haga el señalero, con sus manos iluminadas si es necesario para facilitar la observación por parte del piloto, y mirando hacia la aeronave desde un punto:

a) para las aeronaves fijas, a la izquierda de la aeronave, donde mejor pueda ser visto por el piloto; y

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

El significado de la señal sigue siendo el mismo ya se empleen palas, toletes iluminados o linternas.

Las referencias a toletes pueden también interpretarse como referencias a palas de tipo raqueta de tenis o guantes con colores fluorescentes (sólo en horas diurnas).

Los motores de las aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda (es decir, el motor Núm. 1 es el motor externo de babor).

Las señales 16 a 20 están previstas para utilizarlas cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario.

Antes de utilizar las señales siguientes, el señalero se asegurará de que el área a la cual ha de guiarse una aeronave está libre de objetos que esta última, de no ser así, podría golpear al observar o recibir cualesquiera de las señales, ya que la aeronave obrará de conformidad con la interpretación de la señal de que se trate.

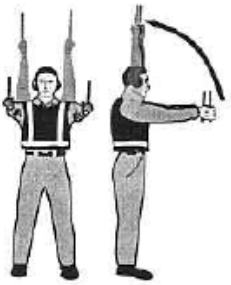
La forma de muchas aeronaves es tal que no siempre puede vigilarse visualmente desde el puesto de pilotaje la trayectoria de los extremos de las alas, motores y otras extremidades, mientras la aeronave maniobra en tierra.

Señales.

1. Encargado de señales-guía

Con la mano derecha por encima de la cabeza y el tolete apuntando hacia arriba, mueva el tolete con la mano izquierda señalando hacia abajo acercándolo al cuerpo.

Esta señal hecha por una persona situada en el extremo del ala de la aeronave sirve para indicar al piloto, señalero u operador de maniobras de empuje que el movimiento de aeronave en un puesto de estacionamiento o fuera de él quedaría sin obstrucción.



2. Identificación de puerta

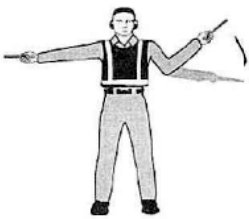
Levante los brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los toletes apuntando hacia arriba.

3. Prosiga hasta el siguiente señalero o como lo indique la torre o el control de tierra

Apunte con ambos brazos hacia arriba: mueva y extienda los brazos hacia afuera y a los lados del cuerpo y señale con los toletes la dirección del próximo señalero o zona de rodaje.

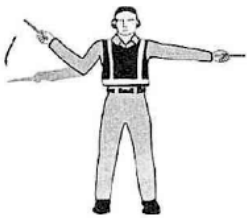
4. Avance de frente

Doble los brazos extendidos a la altura de los codos y mueva los toletes arriba y abajo desde la altura del pecho hacia la cabeza.



5a). Viraje a la izquierda (desde el punto de vista del piloto)

Con el brazo derecho y el tolete extendidos a un ángulo de 90º respecto del cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano izquierda. La rapidez con que se mueve el brazo indica al piloto la velocidad del viraje.



5 b). Viraje a la derecha (desde el punto de vista del piloto).

Con el brazo izquierdo y el tolete extendidos a un ángulo de 90º respecto del cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano izquierda. La rapidez con que se mueve el brazo indica al piloto la velocidad del viraje.

6 a). Alto normal.

Brazos totalmente extendidos con los toletes a un ángulo de 90º con respecto al cuerpo, llevándose lentamente por encima de la cabeza hasta cruzar los toletes.

6 b). Alto de emergencia.

Extienda abruptamente los brazos con los toletes por encima de la cabeza, cruzando los toletes.

7 a). Accione los frenos.

Levante la mano ligeramente por encima del hombro con la palma abierta. Asegurándose de mantener contacto visual con la tripulación de vuelo, cierre el puño. No se mueva hasta que la tripulación de vuelo haya acusado recibo de la señal.

7 b). Suelte los frenos.

Levante la mano ligeramente por encima del hombro con el puño cerrado. Asegurándose de mantener contacto visual con la tripulación de vuelo, abra la mano. No se mueva hasta que la tripulación de vuelo haya acusado recibo de la señal.

8 a). Calzos puestos.

Con los brazos y toletes totalmente extendidos por encima de la cabeza, mueva los toletes hacia adentro horizontalmente hasta que se toquen. Asegúrese de que la tripulación de vuelo haya acusado recibo.

8 b). Calzos fuera.

Con los brazos y toletes totalmente extendidos por encima de la cabeza, mueva los toletes hacia afuera horizontalmente. No quite los calzos hasta que la tripulación de vuelo lo autorice.

9. Ponga los motores en marcha.

Levante el brazo derecho al nivel de la cabeza con el tolete señalando hacia arriba e inicie un movimiento circular con la mano; al mismo tiempo, con el brazo izquierdo levantado por encima del nivel de la cabeza, señale el motor que ha de ponerse en marcha.

10. Pare los motores.

Extienda el brazo con el tolete hacia adelante del cuerpo a nivel del hombro; mueva la mano y el tolete por encima del hombro izquierdo y luego por encima del hombro derecho, como si cortara la garganta.

11. Disminuya la velocidad.

Mueva los brazos extendidos hacia abajo, subiendo y bajando los toletes de la cintura a las rodillas.

12. Disminuya la velocidad del motor o los motores del lado que se indica.

Con los brazos hacia abajo y los toletes hacia el suelo, mueva de arriba abajo el tolete derecho o izquierdo según deba disminuirse la velocidad del motor o motores de la izquierda o de la derecha, respectivamente.

13. Retroceda.

Gire hacia delante los brazos frente al cuerpo y a la altura de la cintura. Para detener el movimiento hacia atrás de la aeronave use las señales 5 a) o 6 b).

14 a). Virajes durante la marcha atrás *(para virar cola a estribor)*.

Con el brazo izquierdo apunte hacia abajo con el tolete y lleve el brazo derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho.

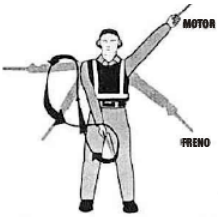
14 b). Virajes durante la marcha atrás (para virar cola a babor).

Con el brazo derecho apunte hacia abajo con el tolete y lleve el brazo izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo.

15. Afirmativo/todo listo

Levante el brazo derecho a nivel de la cabeza con el tolete apuntando hacia arriba o muestre la mano con el pulgar hacia arriba: el brazo izquierdo permanece al lado de la rodilla.

Nota. Esta señal también se utiliza como señal de comunicación técnica o de servicio.



21. Fuego/incendio

Mueva el tolete de la mano derecha en movimiento de abanico desde el hombro hacia la rodilla, señalando al mismo tiempo con el tolete de la mano izquierda la zona del fuego.

22. Mantenga posición/espere

Brazos totalmente extendidos con los toletes hacia abajo a un ángulo de 45º respecto del cuerpo. Manténganse en esta posición hasta que la aeronave sea autorizada para realizar la próxima maniobra.

23. Despacho de la aeronave.

Salude con el ademán habitual, usando la mano derecha o el tolete. Mantenga el contacto visual con la tripulación de vuelo hasta que la aeronave haya comenzado a rodar.

24. No toque los mandos (señal de comunicación técnica o de servicio)

Extienda totalmente el brazo derecho por encima de la cabeza y cierre el puño o mantenga el tolete en posición horizontal, con el brazo izquierdo al costado a la altura de la rodilla.

25. Conecte alimentación eléctrica de tierra (señal de comunicación técnica o de servicio)

Brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza; abra la mano izquierda horizontalmente y mueva los dedos de la derecha para tocar la palma abierta de la izquierda (formando una «T»). Por la noche, pueden también utilizarse toletes iluminados para formar la «T» por encima de la cabeza.

26. Desconecte alimentación eléctrica de tierra (señal de comunicación técnica o de servicio)

Brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los dedos de la mano derecha tocando la palma abierta horizontal de la izquierda (formando una «T»). Por la noche, también pueden utilizarse toletes iluminados para formar la «T» por encima de la cabeza.

27. Negativo (señal de comunicación técnica o de servicio)

Mantenga el brazo derecho horizontal a 90º respecto del cuerpo y apunte hacia abajo con el tolete o muestre la mano con el pulgar hacia abajo; la mano izquierda permanece al costado a la altura de la rodilla.

28. Establézcase comunicación mediante interfono (señal de comunicación técnica o de servicio)

Extienda ambos brazos a 90º respecto del cuerpo y mueva las manos para cubrir ambas orejas.

29. Abra o cierre las escaleras (señal de comunicación técnica o de servicio)

Con el brazo derecho al costado y el brazo izquierdo por encima de la cabeza a un ángulo de 45º, mueva el brazo derecho en movimiento de barrido por encima del hombro izquierdo.

Señales de comunicación técnica o de servicio.

Las señales manuales se utilizarán solamente cuando no sea posible la comunicación verbal con respecto a las señales de comunicación técnica/servicio.

Los señaleros se cerciorarán de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo con respecto a las señales de comunicación técnica/servicio.

Nota. Las señales de comunicación técnica/servicio se incluyen en el apéndice 1 para normalizar el uso de señales manuales utilizadas para comunicarse con las tripulaciones de vuelo durante el movimiento de la aeronave relacionado con funciones de servicio técnico o servicio de escala.