

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
REGLAMENTO para Búsqueda y Salvamento e Investigación de
Accidentes Aéreos

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

Reglamento para Búsqueda y Salvamento e Investigación de
Accidentes Aéreos

(Publicado en el "Diario Oficial" de 28 de noviembre de 1950.)

N.- del E.- Se reproduce a continuación el Artículo Segundo Transitorio, fracción IV del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, publicado en "Diario Oficial" de 28 de diciembre de 1998 y que a la letra dice:

SEGUNDO.- Conforme se expidan las normas oficiales mexicanas, reglas de tránsito aéreo y demás disposiciones administrativas a que se refiere este Reglamento quedarán abrogados los ordenamientos siguientes:

IV. El Reglamento de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 1950.

A la fecha de envío de la Remesa no han sido publicadas dichas normas.

MIGUEL ALEMAN. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

En uso de la facultad que me confiere la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de la República; y

CONSIDERANDO

que compete al Ejecutivo federal la investigación de los accidentes sufridos por aeronaves civiles, y que las operaciones de búsqueda y salvamento en tales casos son de interés público;

He tenido a bien expedir el siguiente decreto que reglamenta el capítulo XIV del libro cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación:

DECRETO:

REGLAMENTO PARA BUSQUEDA Y SALVAMENTO E INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

CAPITULO I

Definiciones

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

Alertar.- Dar aviso rápido al Centro Coordinador de Salvamento o al organismo de control respectivo, de cualquier accidente aéreo, indicando las radiofrecuencias que deben escucharse constantemente para iniciar la búsqueda y salvamento.

Explotador.- Persona, organización o empresa que explota, o que se propone explotar un servicio aéreo.

Autoridad competente.- El Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Aeródromo civil.- Toda área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves civiles.

Aeropuerto.- Cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de transporte público.

Búsqueda y salvamento.- Localización, hallazgo y retorno a la seguridad de las personas víctimas de un accidente aéreo.

Brigada de salvamento.- Unidad compuesta de personal capacitado y dotado del equipo necesario para proceder inmediatamente a la búsqueda y salvamento, dentro de la zona que se encuentre bajo su responsabilidad.

Centro de alerta.- Dependencia designada por la autoridad competente para que realice la función de alerta.

Comunidades de socorro.- Intercambio de mensajes o informaciones relativas al auxilio inmediato solicitado por una aeronave en peligro.

Centro coordinador de salvamento.- Dependencia establecida por la autoridad competente para iniciar, coordinar y completar la búsqueda y salvamento en una zona determinada.

Comunicaciones aeroterrestres.- Intercambio de mensajes entre las aeronaves en vuelo y las estaciones terrestres.

Centro de control de tránsito aéreo.- Lugar en donde existen funcionarios dependientes de la autoridad competente, encargados de dirigir el tránsito aéreo, dentro de una área de control.

Estación radiogoniométrica.- Estación de radionavegación destinada únicamente a determinar la dirección de otras estaciones por medio de transmisiones desde estas últimas.

Radioayudas para la navegación aérea.- Estaciones radio (radiofaros, radioguías, marcadores, localizadores, etc.), instaladas con el fin de aumentar la seguridad de la navegación aérea, al suministrar servicios de balizamiento y radioalineación en los aeródromos y aerovías.

CAPITULO II

Generalidades

Artículo 2.- Las disposiciones que contiene este reglamento tienen por objeto establecer las normas y procedimientos que deberán seguirse para la búsqueda y salvamento del personal de vuelo y pasajeros de las aeronaves que hayan sufrido algún accidente, así como para la investigación de las causas que hayan dado origen al mismo.

Artículo 3.- El servicio de búsqueda y salvamento estará constituido por los centros y subcentros coordinadores de salvamento, brigadas de salvamento y centros de alerta que establezca la autoridad competente.

Artículo 4.- El servicio de búsqueda y salvamento se proporcionará a todas las aeronaves que hayan sufrido algún accidente, sin distinción de nacionalidad o matrícula.

Artículo 5.- Todas las aeronaves de matrícula nacional deberán prestar, cuando sea necesario, ayuda en la búsqueda, localización y salvamento de cualquiera otra aeronave que se encuentre en peligro o que necesite socorro.

Artículo 6.- Se considera que una aeronave necesita socorro:

- a). Cuando se reciba información procedente de la misma o del explotador de quien dependa, que indique que su posición es dudosa y que se teme por su seguridad;
- b). Cuando se reciban noticias que indiquen, sin lugar a duda, que ha efectuado un aterrizaje forzoso o que está a punto de realizarlo;
- c). Cuando se reciban noticias de ella o de su explotador informando que funciona en tal forma que se cree inevitable el aterrizaje forzoso;
- d). Cuando exista demora excesiva o se desconozca su paradero, de acuerdo con las circunstancias necesarias del caso y, cuando sea posible, previa confirmación de su explotador;
- e). Cuando se tenga conocimiento de que la aeronave ha sido abandonada en vuelo;
- f). Cuando se reciba noticia de la caída de una aeronave en vuelo.

Artículo 7.- Inmediatamente después de que un centro coordinador de salvamento tenga noticia cierta de que una aeronave necesita socorro, tratará de localizarla e iniciará la búsqueda y salvamento, dando aviso al explotador de la misma, al que mantendrá informado de todos los detalles relativos al caso.

Artículo 8.- Al terminar la búsqueda y salvamento, el centro coordinador de salvamento, dentro de cuya jurisdicción haya ocurrido el accidente, dará aviso a quien corresponda de que el estado de emergencia ha cesado y de que los servicios de búsqueda y salvamento ya no son necesarios.

Artículo 9.- El servicio de búsqueda y salvamento tendrá a su cargo las siguientes funciones:

- a). Localización y rescate de los supervivientes, cadáveres, efectos, valores y correo, pertenecientes a la aeronave que haya sufrido

- cualquier desastre aéreo que ocurra dentro del territorio y aguas nacionales;
- b). Coordinación de las comunicaciones de socorro, búsqueda y salvamento;
 - c). Procedimientos de control de vuelo en casos de socorro;
 - d). Coordinación de las maniobras de auxilio;
 - e). Movilización oportuna de las brigadas de búsqueda y salvamento y del equipo necesario para proporcionar los primeros auxilios a los supervivientes;
 - f). Entrenamiento de personal para formar las brigadas de búsqueda y salvamento, así como su organización;
 - g). Difusión de recomendaciones y procedimientos tendientes a evitar accidentes aéreos.

Artículo 10.- Cada centro coordinador de salvamento preparará un plan completo relativo a la búsqueda y salvamento dentro de la zona que se encuentre bajo su jurisdicción. Este plan se pondrá en conocimiento de la autoridad competente para su aprobación. Cualquier modificación que se le haga requerirá la autorización previa de la autoridad competente.

Artículo 11.- Todos los centros coordinadores de salvamento deberán mantener íntimo enlace con los centros de control de tránsito aéreo, con las organizaciones locales de auxilio, así como con las corporaciones oficiales y privadas que puedan cooperar en la búsqueda y salvamento de cualquier aeronave que necesite socorro.

Artículo 12.- Los centros coordinadores de salvamento deberán contar con algún medio de comunicación rápida y eficaz (teléfono, telégrafo, radio, teletipo) con los centros de control de tránsito aéreo y con los centros de alerta.

Artículo 13.- El centro coordinador de salvamento deberá pedir a la persona que notifique un accidente todos los datos que faciliten la búsqueda y salvamento, tales como situación geográfica y descripción del lugar en que ocurrió el siniestro, hora probable del mismo, número de personas muertas o heridas, nombre y domicilio del informante y cualesquiera otros datos que puedan servir a los fines de la investigación.

Artículo 14.- El explotador de una aeronave está obligado a notificar al Centro Coordinador de Salvamento todos los casos en que se declare un estado de emergencia, dentro de su sistema.

CAPITULO III

Organización

Artículo 15.- Los centros coordinadores de salvamento estarán constituidos por las siguientes secciones:

- a). De control;
- b). De planos y posiciones;
- c). De estadística;
- d). De comunicaciones;
- e). De Radioayudas para la navegación; y
- f). De meteorología.

Artículo 16.- Las secciones enumeradas en el artículo anterior, tendrán las siguientes funciones:

- a). La sección de control se encargará de preparar el plan general para la búsqueda y salvamento; organizará al personal de las brigadas de salvamento y coordinará los demás servicios que requieran y puedan emplearse cuando ocurra un accidente. Esta sección estará en comunicación continua con el Centro de Control de Tránsito Aéreo y mantendrá los enlaces que se indican en el Apéndice 1;
- b). La sección de planos y posiciones deberá disponer inmediatamente de un plano que contenga los datos de actualidad relativos a la posición, rumbo y velocidad de los buques mercantes o del Gobierno que puedan prestar auxilio si el accidente ocurrió en el mar, o un plano detallado de la zona terrestre en que ha de efectuarse la búsqueda y salvamento, recabando toda la información posible, procedente de diferentes fuentes de origen, que pueda ser de utilidad para las brigadas de salvamento;
- c). La sección de estadística reunirá la información y analizará las estadísticas representativas de la eficacia de la organización de salvamento. Esta información deberá comunicarse a la autoridad competente;
- d). La sección de comunicaciones se encargará de coordinar todos los medios de comunicación disponibles para alertar a otros centros y subcentros, organizando inmediatamente un sistema de comunicación permanente con las brigadas de salvamento;
- e). La sección de radioayudas para la navegación organizará los servicios necesarios para ponerlos a disposición de las aeronaves dedicadas a la búsqueda y salvamento, y

establecerá, además, un servicio radiogoniométrico que trate de localizar las emisiones de la aeronave accidentada;

- f). La sección de meteorología coordinará y suministrará al Centro de Control de Tránsito Aéreo y a cualquiera otra sección que le señale el Centro Coordinador de Salvamento, los servicios meteorológicos necesarios para la búsqueda y salvamento, e informará sobre el estado del tiempo correspondiente a la zona en que haya ocurrido el accidente.

Artículo 17.- El plan de operaciones del Centro Coordinador de Salvamento comprenderá los procedimientos a seguir, las instrucciones dadas, la organización de los servicios de comunicaciones y la responsabilidad del personal comisionado en la búsqueda y salvamento. Dentro del mismo plan se incluirán los indicativos de llamada, la ubicación de las frecuencias que escucharán las estaciones radiogoniométricas y, en general, todos los detalles que se traduzcan en la rápida y eficaz realización del salvamento.

Artículo 18.- Los centros de alerta son responsables de iniciar el servicio de búsqueda y salvamento. Tan pronto como tengan noticia fidedigna de que ha ocurrido un accidente aéreo o de que una aeronave necesita socorro, lo comunicarán sin demora al centro coordinador de salvamento correspondiente.

Artículo 19.- Se considerarán como centros de alerta todas las estaciones radio-aeronáuticas que posean buena comunicación con los centros de control de tránsito aéreo y con los centros coordinadores de salvamento, o sólo con estos últimos.

Artículo 20.- El centro de alerta puede iniciar los servicios adecuados para la búsqueda y salvamento que estén a su disposición, transmitiendo inmediatamente la información respectiva al centro coordinador de salvamento, y bajo cuyas órdenes desempeñará sus funciones.

Artículo 21.- El principal objeto del centro de alerta es comunicar a los centros coordinadores de salvamento o a los centros de control de tránsito aéreo, las noticias fidedignas que tenga de cualquier accidente aéreo.

Artículo 22.- Las brigadas de salvamento estarán formadas por el personal y equipo que se indica en el Apéndice 2. Desempeñarán las siguientes funciones.

- a). Iniciar inmediatamente la localización, búsqueda y salvamento de las aeronaves que necesiten socorro dentro de la zona o subzona que esté bajo su responsabilidad. Si el informe que da origen a la movilización de la brigada no procede del centro coordinador de salvamento de que depende dicha brigada, el jefe de ésta deberá notificar inmediatamente al centro respectivo, todos los detalles relacionados con la movilización, comunicándole la información recibida del centro de alerta y las medidas que se hayan adoptado;
- b). Tener una lista de las aeronaves, embarcaciones de salvamento, vehículos o medios de transporte que puedan utilizarse desde luego en las operaciones de la brigada. Si ésta dispone de medios de transporte terrestre, marítimo o aéreo, dedicados exclusivamente al servicio de búsqueda y salvamento, deberán encontrarse constantemente en buenas condiciones de funcionamiento y prontos para movilizarse en cualquiera misión;
- c). Mantener un programa de entrenamiento constante que permita a la brigada de salvamento disponer de personal preparado en todas las fases que comprende su servicio;
- d). Tener en disponibilidad constante, para dotar, sin pérdida de tiempo, a los vehículos, embarcaciones y otros medios de transporte que utilice la brigada, de víveres en cantidad suficiente, salvavidas, equipo de primeros auxilios, de señales y de radio que permitan el desarrollo de la expedición en forma ordenada, rápida y eficiente;
- e). Informar diariamente al Centro Coordinador de Salvamento del número y condiciones de los equipos de búsqueda y salvamento que se encuentren listos para uso inmediato;
- f). Cuando finalice la investigación de los accidentes, hacer desaparecer los restos de las aeronaves que se hallen dentro de su jurisdicción o señalarlos debidamente, así como notificar, al Centro Coordinador de Salvamento, del emplazamiento de tales restos cuando se señalan.

Artículo 23.- Las brigadas de salvamento auxiliarán al representante de la autoridad competente en todo cuanto sea necesario para que examine los restos de la aeronave accidentada y pueda rendir el informe completo de su investigación.

Artículo 24.- El salvamento de los supervivientes o extracción de los cadáveres deberá efectuarse con tal cuidado que se evite, hasta donde sea posible, que las pruebas o datos que contribuyan a la

investigación de las causas que dieron origen al accidente desaparezcan o sean destruidas.

Artículo 25.- Los aeropuertos o aeródromos en donde exista un centro de control de tránsito aéreo contarán con un centro coordinador de salvamento. Los subcentros coordinadores de salvamento serán establecidos en los lugares que designe la autoridad competente.

Artículo 26.- El personal necesario para formar los centros coordinadores de salvamento será proporcionado por los explotadores de líneas aéreas, de acuerdo con sus posibilidades, según se indica en el Apéndice 3.

Artículo 27.- Las brigadas de salvamento estarán formadas con personal proporcionado por los explotadores de líneas aéreas, de acuerdo con sus posibilidades, por los estudiantes de medicina que se encuentren en el desempeño del servicio social, y por los voluntarios que se inscriban para el efecto, conforme se indica en el Apéndice 2.

Artículo 28.- Todos los miembros de una brigada de salvamento, además de la credencial que les expedirá la autoridad competente, junto con su nombramiento, portarán invariablemente un brazalete del color que corresponda a la sección a que pertenezcan, que los identificará durante el tiempo en que se encuentren desempeñando una misión.

CAPITULO IV

Procedimiento general para la búsqueda y salvamento

Artículo 29.- Tan pronto como se tengan informes de que una aeronave se encuentra en peligro inminente o de, que se demora excesivamente, se procederá como sigue:

- a). La sección encargada de los planos y posiciones establecerá inmediatamente la posición de la aeronave en peligro;
- b). La red de comunicaciones y los servicios para fijar la posición transmitirán los informes disponibles al centro coordinador de salvamento;
- c). El centro coordinador de salvamento despachará las brigadas correspondientes, en las naves de búsqueda y salvamento o en las unidades terrestres necesarias;
- d). El centro coordinador de salvamento se pondrá en contacto con otros servicios públicos y privados, incluyendo los barcos que

- puedan ayudar en la búsqueda y salvamento, para coordinar las actividades de dichos servicios;
- e). El centro coordinador de salvamento designará al jefe de la brigada que se ha de encargar de dirigir los servicios en el lugar del accidente;
 - f). El centro coordinador de salvamento comunicará el accidente al explotador de líneas aéreas a que pertenezca la aeronave, y lo mantendrá al corriente de los acontecimientos relativos al mismo accidente;
 - g). El centro coordinador de salvamento, basándose en toda la información recibida respecto al accidente, tomará las disposiciones que considere pertinentes para mantener al día las cartas de las zonas donde se está realizando la búsqueda, de acuerdo con las necesidades relacionadas con la misma;
 - h). Las brigadas de salvamento de los servicios coordinados procederán a llevar a cabo la búsqueda, localización y salvamento de los supervivientes;
 - i). El centro coordinador de salvamento se encargará de todo cuanto sea necesario para que los supervivientes vuelvan a su condición normal, suministrándoles la atención debida;
 - j). El centro coordinador de salvamento no podrá dar por terminada una misión sino hasta después de que todas las brigadas que intervinieron en el caso hayan terminado sus maniobras de salvamento y rescate de los supervivientes, cadáveres, efectos, valores y correo; hayan puesto estos últimos en manos de la autoridad competente y rendido su informe.

CAPITULO V

Instrucciones para el piloto al mando de una aeronave cuando observe una situación de peligro inminente

Artículo 30.- Cuando un piloto tenga a la vista o sepa que una aeronave está en peligro, observará, según el caso, las siguientes reglas:

- a). Hará funcionar el equipo automático de alarma, si dispone de él;
- b). Notificará los hechos a la estación terrestre con la que se comunique, así como los datos siguientes o partes aplicables de los mismos: tipo de aeronave o embarcación de superficie; latitud y longitud del punto geográfico donde se encuentre, u orientación y distancia desde algún punto fijo, hora (TGC) del capotaje, aterrizaje forzoso u otra emergencia, personal al que haya visto lanzarse con paracaídas o que se encuentre o sepa

- que está flotando, así como la condición física aparente de los supervivientes;
- c). Permanecerá en el lugar de la escena tanto tiempo como pueda resistir o hasta que se le den instrucciones contrarias;
 - d). En el caso de que haya más de una aeronave volando sobre los supervivientes, la primera que lleguen al lugar deberá dar instrucciones a las otras aeronaves, de acuerdo con las circunstancias;
 - e). Si le es posible, transmitirá las señales de auxilio en 500 Kc/s., para advertir a las estaciones costaneras y a los barcos;
 - f). Si le es posible, transmitirá las señales apropiadas o de auxilio en frecuencias medias y altas frecuencias o en estas últimas solamente, para fijar la posición radiogoniométricamente, utilizando las frecuencias y los procedimientos que se indican en el reglamento respectivo;
 - g). Transmitirá en 500 Kcls., o en otra frecuencia media adecuada, con el fin de ayudar a otras aeronaves o embarcaciones a dirigirse radiogoniométricamente al lugar del accidente;
 - h). Desconectar el equipo automático de alarma inmediatamente después de haberse alejado del lugar del accidente (si es que se cuenta con dicho equipo).

Artículo -31.- Cuando una aeronave desee llamar la atención de un buque para que éste preste ayuda a supervivientes o a aeronaves en peligro, deberá:

- a). Describir un círculo alrededor del buque, por lo menos una vez;
- b). Hacer alaveos para llamar la atención del buque, y, si es de noche, hacer señales con las luces de aterrizaje;
- c). Dirigirse en dirección del lugar del accidente. Repetir esta maniobra hasta que la nave demuestre, por el hecho de seguir a la aeronave, que ha comprendido su señal. Usese la lámpara Aldis, la radio, o un mensaje lanzado desde la aeronave para explicar lo ocurrido, si esto es posible.

Artículo 32.- La embarcación avisada deberá seguir a la aeronave o indicar que no puede cumplir con lo solicitado, izando la bandera del Código Internacional "N" (ajedrez de cuadros negros y amarillos), o por otros medios visuales o de radio.

Artículo 33.- El piloto al mando de la aeronave deberá tener a mano, durante el tiempo del vuelo, una lista o carta donde estén

señaladas todas las instalaciones existentes para las comunicaciones de peligro inminente o de socorro, con los siguientes datos:

- a). Ubicación, indicativos de llamada y frecuencias que escuchan las estaciones de comunicaciones aeronáuticas dentro de la región,
- b). Ubicación, indicativos de llamada y frecuencias que escuchan las estaciones radiogoniométricas de la región;
- c). Ubicación e indicativos de llamada de las estaciones costaneras que escuchan las llamadas de socorro (todas las estaciones costaneras escuchan durante 3 minutos, a los 15 y 45 de cada hora, la frecuencia de socorro de 500 Kc/s)

CAPITULO VI

Procedimiento para el aterrizaje en caso de peligro inmanente

Artículo 34.- Se fijarán en las aeronaves las ilustraciones escritas para el aterrizaje forzoso que prescriban las obligaciones de la tripulación, comprendiendo la preparación de la aeronave para aterrizar o acuatizar violentamente, la debida colocación del personal y equipo de emergencia, así como el método necesario para dirigir a los pasajeros al abandonar la aeronave.

Artículo 35.- Antes del despegue, deberá hacerse saber a los pasajeros que la autoridad del piloto al mando de la aeronave es absoluta el empleo correcto de los cinturones de seguridad, la ubicación de las salidas de emergencia y, cuando sea necesario, demostrar el uso del chaleco salvavidas y dar instrucciones concisas para el empleo del equipo principal de emergencia que se lleve.

Artículo 36.- En caso de emergencia durante el vuelo deberán comunicarse a los pasajeros las instrucciones siguientes:

- a). Prepararse debidamente para el choque y permanecer sentados hasta que la aeronave se detenga;
- b). Ajustarse los chalecos salvavidas, abrigos, guantes y sombreros que sirvan de protección, de acuerdo con las circunstancias;
- c). Abandonar ordenadamente la aeronave, de acuerdo con las circunstancias;
- d). Permanecer en las cercanías de la aeronave después de un descenso en tierra;
- e). Si el caso así lo requiere, amarrar entre sí las balsas salvavidas y echar una ancla en el agua después de descender;

- f). Tomar todas las medidas necesarias para llamar la atención, usando el Código de Señales de Emergencia de Tierra-Aire. (Apéndice 4.)

CAPITULO VII

Comunicaciones de socorro

Artículo 37.- Cuando una aeronave necesite socorro, deberá seguir el procedimiento que a continuación se inserta, consignado en el Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radioayudas para la Navegación.

1. Señal de Socorro:

En radiotelegrafía la señal de socorro consiste del grupo "SOS" transmitido como una sola señal, en el cual las rayas deberán recalcarse para distinguirlas claramente de los puntos. En radiotelefonía la señal de socorro consiste de la palabra hablada "MAYDAY". (Pronunciación: MEDÉ.)

2.- Llamada de socorro:

La llamada de socorro consiste de la señal de socorro transmitida tres veces, seguida de la palabra "DE" y del indicativo de llamada de la aeronave o de la estación que esté en peligro, transmitida también tres veces. Esta llamada tiene prioridad absoluta sobre de cualquiera otra transmisión. Todas las estaciones que la oigan deberán cesar inmediatamente cualquiera transmisión que pudiera interferir a la llamada o mensaje de socorro, y deberán escuchar en la frecuencia usada para la emisión de dicha llamada de socorro.

3. Transmisión del mensaje de socorro:

La llamada de socorro debe: ir seguida inmediatamente del mensaje de socorro.

4. Procedimiento de socorro:

Cuando una aeronave se vea amenazada por un peligro serio o inminente y requiera asistencia inmediata, el piloto al mando de dicha aeronave dirigirá la acción apropiada como sigue.

- a). Poner en marcha el equipo automático de emergencia, si lo tiene.
- b). Cuando se usa radiotelegrafía: Transmitir la señal de socorro SOS tres veces, la palabra DE seguida del indicativo de llamada

- de la aeronave (tres veces), el mensaje de socorro, una raya de veinte segundos, el indicativo de llamada de la aeronave una vez y la señal K;
- c). Cuando se usa radiotelefonía en muy altas frecuencias (VHF): Transmitir la señal de socorro MAYDAY (Medé) (tres veces), las palabras ESTA ES, seguidas de la identificación de la aeronave (tres veces), el mensaje de socorro y la palabra CAMBIO;
 - d). Cuando se usa radiotelefonía en frecuencias medias o frecuencias altas: Transmitir la señal de socorro MAYDAY (Medé) (tres veces), las palabras ESTA ES, la identificación de la aeronave (tres veces), el mensaje de socorro seguido de un período de veinte segundos, durante los cuales el botón del micrófono permanecerá oprimido, la identificación de la aeronave, una vez, y la palabra CAMBIO;
 - e). Cuando se dispone de radiotelegrafía modulada (MCW), en las frecuencias radiotelefónicas: la señal de socorro SOS podrá transmitirse antes de seguir los procedimientos indicados en c) ó d) o podrá hacerse uso de cualquier método disponible para llamar la atención hacia el socorro.

5. Frecuencias a usarse:

La primera transmisión que haga la aeronave se efectuará en la frecuencia de ruta, aire-tierra, asignada. Si la aeronave no está en posibilidad de establecer comunicación en la frecuencia de ruta, aire-tierra asignada, utilizará cualquiera otra frecuencia disponible, en un esfuerzo para establecer contacto con una estación de tierra o de barco,

6. Contenido del mensaje de socorro:

Si el tiempo lo permite se transmitirá la siguiente información:

- a). Posición estimada y hora en que se tomó;
- b). Rumbo verdadero y velocidad indicada del aire;
- c). Altitud;
- d). Tipo de la aeronave;
- e). Naturaleza del desastre;
- f). Intención de la persona al mando de la aeronave (tal como un descenso forzado en el mar o un aterrizaje brusco).

7 Informes de posición:

Como regla general, una aeronave sobre el mar señalará su posición en latitud y longitud, con respecto al meridiano de Greenwich; pero puede dar su rumbo magnético y distancia en millas náuticas (salvo cuando lo indique de otro modo en su mensaje), con referencia

a algún punto geográfico conocido. Cuando la posición se ha expresado en longitud y latitud, se usará un grupo de cuatro cifras seguido de las letras N ó S para indicar la latitud, y un grupo de cuatro cifras, seguido de las letras E ó W para indicar la longitud. En radiotelefonía se usarán las palabras Norte, Sur, Este y Oeste.

Cualquier aeronave en vuelo sobre zona terrestre señalará su posición por medio del nombre y de la distancia y dirección aproximada del punto de referencia más cercano. La dirección se indicará por las letras N, S, E, W, o por las letras apropiadas correspondientes a los dieciséis puntos del compás. En radiotelefonía se usarán las palabras NORTE, SUR, ESTE, OESTE o las apropiadas para señalar las direcciones intermedias.

8. Cierre de control de la portadora:

Inmediatamente antes de un aterrizaje forzado o brusco, se cerrará la llave telegráfica. Si la aeronave está equipada con radiotelefonía se hará uso de cualquier medio disponible para obtener una transmisión continua.

9. Repetición del mensaje de socorro:

El mensaje de socorro se repetirá a intervalos hasta que, se reciba una respuesta.

10. Señal de alarma:

Cuando se use la frecuencia internacional de socorro 500 Kc/s., la llamada de socorro deberá ir precedida, cuando sea posible, de la señal automática de alarma, consistente en doce rayas de cuatro segundos cada una, con una separación de un segundo entre raya y raya.

11 Transmisión del mensaje de socorro por parte de otra aeronave:

Una aeronave al darse cuenta de que otra está en peligro, podrá transmitir la llamada o el mensaje de socorro, cuando:

- a). La aeronave en peligro que no esté en posibilidad de transmitir por sí misma; o
- b). La persona al mando de la aeronave que interviene considere que será necesaria más ayuda.

Investigación de accidentes

Artículo 38.- La autoridad competente será la única encargada de llevar a cabo la investigación de los accidentes que sufran las aeronaves civiles, y de turnar, en su caso, el resultado de dicha investigación a las autoridades judiciales.

Artículo 39.- Para dar cumplimiento a lo que si dispone en el artículo anterior, el Departamento de Aeronáutica Civil nombrará una comisión formada por peritos técnicos del propio Departamento y demás personal ajeno que juzgue necesario o conveniente, para que esta comisión haga un estudio completo, después de haber recabado toda la información que aporte el o los representantes de la autoridad competente que se hayan hecho cargo de la investigación en el lugar preciso donde ocurrió el accidente. Este estudio será el que a su debido tiempo se pondrá a la disposición de las autoridades judiciales.

Artículo 40.- Inmediatamente después de que se tenga noticia cierta de un accidente aéreo, la autoridad competente designará a uno o varios representantes de la misma para que se incorporen a las brigadas de salvamento, e inicien sin demora la investigación respectiva en el lugar de los hechos, a fin de evitar la pérdida de pruebas, ya sea por la acción del tiempo o a causa de actos de personas irresponsables,

Artículo 41.- Queda terminantemente prohibido remover todo o parte de una aeronave accidentada en la que una o varias personas hayan resultado gravemente lesionadas o muertas, o cuando se sepa o presuponga que el accidente fue ocasionado por fallas o defectos estructurales, excepto en los siguientes casos:

- a). Cuando sea necesario para auxiliar a las personas lesionadas o atrapadas en los escombros;
- b). Cuando sea necesario en beneficio de la seguridad pública;
- c). Cuando la autoridad competente lo autorice directamente o a través de su representante;
- d). Cuando se considere necesario moverla para protegerla de daños posteriores, y no sea posible obtener rápidamente la autorización respectiva;

Artículo 42.- El representante o representantes de la autoridad competente deberán ser especialistas en materia de aviación.

Artículo 43.- Antes de remover todo o parte de una aeronave accidentada, el representante de la autoridad competente levantará una acta en la que se consignarán todos los datos que puedan servir para determinar las causas que originaron el accidente.

Artículo 44.- El mismo representante de la autoridad competente, encargado de la investigación, recabará la siguiente información que acompañará al acta mencionada en el artículo 48, y la turnará a la comisión investigadora:

- a). Descripción del lugar y naturaleza del accidente, especificando tipo y matrícula de la aeronave, nombres de los tripulantes y lista de pasajeros;
- b). Declaraciones del piloto al mando de la aeronave, del primer oficial o del copiloto;
- c). Declaraciones del sobrecargo, camareras o camareros;
- d). Declaración del jefe de la estación del aeropuerto o aeródromo de, donde salió la aeronave en su última escala;
- e). Declaración de los despachadores que hayan intervenido específicamente en el vuelo;
- f). Declaración del personal de mantenimiento que haya atendido a la aeronave, y la de otros empleados o testigos;
- g). Declaración del médico que expidió el último certificado de salud del piloto al mando de la aeronave, primer oficial o copiloto, con expresión de las fechas en que se hizo el examen médico respectivo;
- h). Descripción detallada del tiempo de vuelo, asignaciones regionales y validez de los certificados del piloto al mando de la aeronave, primer oficial o copiloto;
- i). Documentación de despacho de la aeronave;
- i). Bitácora de la aeronave;
- k). Carta barográfica y lectura de los instrumentos de a bordo, expresando las frecuencias a que se encontraron sintonizados los aparatos de radio, receptor, transmisor y radiocompás;
- l). Libro de registro de vuelos, especialmente la hoja que contenga los datos del vuelo en que ocurrió el accidente;
- m). Condiciones meteorológicas en la fecha en que ocurrió el accidente, consignando los siguientes datos:
 - I.- Los pronósticos de ruta y terminal que se emplearon para el despacho de la aeronave;
 - II.- Análisis del tiempo correspondiente al viaje;
 - III.- Plan de vuelo

- IV.- Informes de tiempo, horarios de aerovías o especiales expedidos, antes y durante el vuelo, para las áreas en donde éste se efectuaba;
- V.- Diarios de comunicación radio de las estaciones aeronáuticas terrestres que hicieron contacto con la aeronave accidentada;
- VI.- Registros de vuelos de control o tránsito aéreo, si el accidente ocurrió dentro de un área de control;
- VII.- Declaraciones de los representantes de la autoridad competente y de los peritos del explotador de la aeronave, respecto a las causas probables del accidente;
- VIII.- Historial de la aeronave y de sus componentes, incluyendo las revisiones y reparaciones de rutina, así como las reparaciones mayores;
- IX.- Fotografías orientadas de la aeronave accidentada, donde se vean los daños que recibió y el terreno donde ocurrió el accidente;
- X.- Análisis físico químicos de los materiales empleados en la construcción de las partes vitales de la aeronave, para comprobar su estado de vida;
- XI.- Historial del Piloto al mando de la aeronave y de los miembros de la tripulación.

Artículo 45.- Toda persona que tenga noticia cierta de que ha ocurrido un accidente aéreo, está obligada a dar cuenta de ello, por cualquier medio rápido, al representante más cercano de la autoridad competente o a cualquier funcionario o empleado de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, quien a su vez tiene el deber de comunicar la noticia a la repetida autoridad competente.

Artículo 46.- Las personas lesionadas o muertas se recogerán del sitio del accidente con el mínimo de movimientos necesarios para no destruir las pruebas o cambiar de posición las partes componentes de la aeronave accidentada.

Artículo 47.- El representante de la autoridad competente, cuando sea posible se pondrá en contacto con las autoridades locales, a fin de que le proporcionen los auxilios necesarios para evitar el acceso al lugar del accidente de personas ajenas a las brigadas de salvamento.

Artículo 48.- La actuación del o de los representantes de la autoridad competente, que específicamente se refiere a determinar las causas que dieron origen a un accidente, no podrá substituirse por la

de cualquiera otra autoridad local que haya tomado cuenta del mismo accidente.

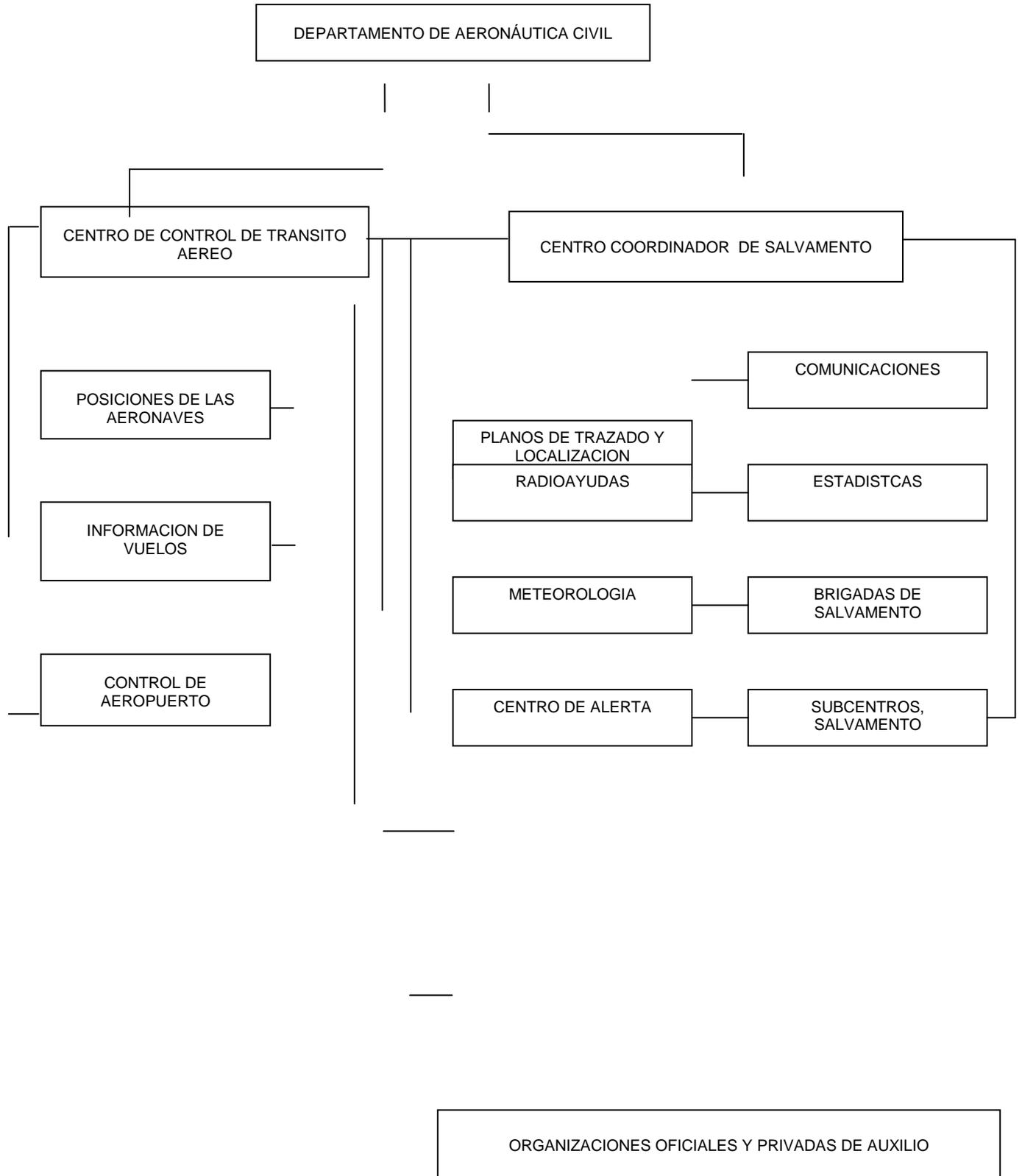
Artículo 49 - Cuando alguna autoridad local se presente en el lugar de los hechos y tome nota de ellos o levante actas, el o los representantes de la autoridad competente solicitarán copia de dichas actas y las acompañarán al informe que sea rendido a la comisión investigadora.

Artículo Transitorio.- El presente decreto se publicará en el "Diario Oficial" y entrará en vigor a partir del día primero de enero de mil novecientos cincuenta y uno.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los dieciocho días del mes de octubre de mil novecientos cincuenta.-Miguel Alemán.-(Rúbrica).-El Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Agustín García López.-(Rúbrica).

APENDICE I

ESQUEMA DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO



APENDICE 2

Para formar las brigadas de salvamento, con personal y equipo suficiente, se requiere.-

- a). Reunir a los representantes de las líneas aéreas comerciales, aviadores comerciales, industriales y privados, para que, de acuerdo con sus posibilidades, sean ellos los que formalmente se comprometan a cooperar en la integración de este servicio;
- b). Hacer una investigación de los "clubes deportivos para encontrar voluntarios;
- c). Dirigirse a las autoridades correspondientes para que nombren a los estudiantes de medicina que en forma de Servicio Social presten sus servicios en la Sección Médica de las brigadas;
- d). Hasta no saber con qué elementos se cuenta, no será posible integrar dichas brigadas.

APENDICE 3

Para integrar un Centro coordinador de salvamento se requiere:

- 1 Jefe de Centro, encargado del control y enlace;
- 1 Cartógrafo encargado de planos y posiciones;
- 1 Estadígrafo;
- 1 Radiotelegrafista encargado del control de comunicaciones y radioayudas;
- 3 Radiooperadores ayudantes;
- 1 Meteorólogo;

- 1 Piloto encargado de operaciones de vuelo y procedimientos;
- 1 Médico titulado para cada una de las brigadas que se formen.

Es necesario reunir a los representantes de las compañías para obtener de ellos, dentro de sus posibilidades, el personal y equipo de que debe disponer el Centro Coordinador de Salvamento.

APENDICE 4

Código de señales de emergencia de tierra y aire

- 1.- Dispónganse estos símbolos utilizando franjas de tela o de paracaídas, pedazos de madera, piedra o cualquier otro material con que se cuente.
- 2.- Trátese de lograr el máximo contraste posible de colores entre el material utilizado para formar los símbolos y el fondo sobre el cual se coloquen los mismos.
- 3.- Los símbolos deben tener por lo menos 2.5 metros de altura o más, si es posible. Téngase cuidado de disponer los símbolos exactamente en la forma que se indica a continuación, para evitar así confusiones con otros símbolos.
- 4.- Además de utilizar estos símbolos, debe hacerse todo lo posible a fin de llamar la atención por medio de radio, luces de bengala, humo u otro medio con que se cuente.

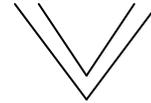
Significado Símbolo

1.- Necesitamos médico, casos graves.....	
2.- Necesitamos medicamentos	
3.- No podemos proseguir viaje	X

4.- Necesitamos alimento agua



5.- Necesitamos armas de fuego y municiones.



6.- Necesitamos mapa y brújula

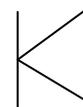


7.- Necesitamos lámparas de señales con batería y radio



**Significado
Símbolo**

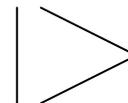
8.- Indiquen la dirección a seguir



9.- Estamos avanzando en esta dirección



10.- Intentaremos despegar



11.- Aeronaves con importantes averías



12.- Probablemente se puede aterrizar aquí con seguridad



13.- Necesitamos combustibles y aceite



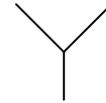
14.- Sin novedad.....



15.- No.....



16.- Sí.....



17.- No comprendemos



18.- Necesitamos mecánico

