

GACETA DE MADRID

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA

DIRECCION-ADMINISTRACION Y VENTA DE EJEMPLARES;
MINISTERIO DE LA GOBERNACION
— TELEFONO NUM. 12322 —

Año CCLXXIII.—Tomo IV

JUEVES 22 NOVIEMBRE 1934

Núm. 326.—Página 1449

SUMARIO

Ministerio de Estado.

Ley aprobando la adhesión de España al Convenio de Navegación Aérea firmado en París el 13 de Octubre de 1919.—Páginas 1450 a 1473.

Ministerio de Hacienda.

Decreto (rectificado) disponiendo la emisión, por la Dirección general del Tesoro, de obligaciones de la Deuda del Tesoro.—Página 1473.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.

Decreto (rectificado) disponiendo se provean por oposición las plazas de Profesor auxiliar y Delineante de buques de la Escuela de Ingenieros Navales.—Página 1473.

Presidencia del Consejo de Ministros.

Orden disponiendo que por la Ordenación de pagos de esta Presidencia se expida un libramiento por la cantidad que se expresa para los gastos de asistencia de los señores que se indican al Congreso y Exposición Internacional de Fotogrametría, que tendrá lugar en París desde el 26 de Diciembre al 2 de Diciembre próximo.—Página 1474.

Ministerio de Justicia.

Orden disponiendo se recuerde a los Tribunales y Jueces de esta capital el cumplimiento de cuanto se dispone en los artículos que se expresan de las disposiciones que se citan.—Página 1474.

Ministerio de Hacienda.

Orden disponiendo se inscriba a la Cooperativa de Ahorro y Crédito denominada "Banco Español Cooperativo" en el Registro especial de entidades particulares de ahorro.—Páginas 1474 y 1475.

Otra dictando reglas relativas al percibo de pensiones por los clérigos beneficiarios de la Ley de 6 de Abril de 1934.—Páginas 1475 y 1476.

Ministerio de la Gobernación.

Orden disponiendo quede redactado en la forma que se indica el artículo 3.º del Reglamento para los socorros mutuos del Cuerpo de Seguridad.—Página 1476.

Otra ídem que la Orden de 2 del actual, por la que se destina como plantilla a la Guardia civil de Iñi al Alférez de dicho Instituto, D. Lucio Pérez Plaza, quede rectificada en el sentido que se indica.—Página 1476.

Otra concediendo los empleos de Subayudante, Brigada y Sargento primero de la Guardia civil al personal que figura en la relación que se inserta.—Páginas 1476 y 1477.

Otra disponiendo sean dados de baja en el Instituto de la Guardia civil, por cumplir la edad reglamentaria para el retiro, los individuos de dicho Instituto que figuran en la relación que se publica.—Página 1477.

Otra ídem que el Sargento de la Guardia civil Juan Bertorel Ahis cause alta en el 19.º Tercio de dicho Instituto.—Página 1477.

Otra ídem que el Brigada de la Guardia civil, D. Antonio Brocal Lorca, sea dado de baja en dicho Instituto por cumplir la edad reglamentaria para el retiro.—Página 1477.

Otra ídem que los Oficiales de la Guardia civil que se citan pasen a prestar sus servicios en comisión a la Guardia civil de Iñi.—Página 1477.

Otra ídem que la Orden de 5 del actual, por la que se destina como plantilla a la Guardia civil de Iñi al personal que figura en la relación de dicha Orden, quede rectificada en la forma que se expresa.—Páginas 1477 y 1478.

Otra ídem que el Capitán de la Guardia civil, D. Agapito López García, pase a situación de reserva.—Página 1478.

Otra confiriendo a los Jefes de la Guardia civil que figuran en la relación que se publica, los mandos que en la misma se expresan.—Página 1478.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.

Orden disponiendo se publique en este periódico oficial las listas de opositores de Dibujo en turno libre y de Auxiliares.—Página 1478.

Otra denegando la autorización solicitada para celebrar la Asamblea que proyecta la Confederación Nacional de Maestros.—Página 1478.

Otra autorizando al Patronato universitario de Oviedo para que de los fondos que posea pueda disponer de una cantidad que no exceda de 75.000 pesetas para los fines que se indican.—Páginas 1478 y 1479.

Otra disponiendo que las plazas de Maestro de taller de Metalistería, vacantes en las Escuelas de Artes y Oficios Artísticos de Almería y Jaén, se anuncien para su provisión a concurso.—Página 1479.

Otra concediendo al Ayuntamiento de Llanes (Oviedo) la subvención de 4.500 pesetas por el edificio construido con destino a Escuelas.—Página 1479.

Otra disponiendo que el día 2 de Diciembre próximo, a las once horas, se constituyan en Oviedo en Tribunal los funcionarios que se mencionan para la provisión de Escuelas vacantes.—Página 1479.

Otra ídem asciendan en corrida de escalas a los sueldos y con las antigüedades que se expresan los Maestros y Maestras del primer Escalafón que se mencionan. — Páginas 1479 a 1481.

Ministerio de Obras públicas.

Orden resolviendo propuesta de las Compañías de ferrocarriles que se indican en solicitud de autorización para establecer sobreplazo en el de transmisión a la frontera con Francia de un día para las expediciones de gran velocidad y de dos días para la de pequeña. — Página 1481.

Administración Central.

ESTADO. — Subsecretaría. — Dirección de Política. — *Convenio Internacional de Berna para la Protección de obras literarias y artísticas, revisado en Roma el 2 de Junio de 1928. — Página 1481.*

HACIENDA. — Dirección general del Tesoro público. — Lotería Nacional. — *Nota de los números y poblaciones donde han correspondido los premios mayores del sorteo celebrado en el día de ayer. — Página 1482.*
Dirección general de la Deuda y Cla-

ses pasivas. — *Señalamiento de pagos. — Página 1482.*

GOBERNACIÓN. — Dirección general de Administración. — *Prorrato de las cantidades concedidas por pensión a favor de la viuda del Interventor de la Diputación de Oviedo, don Constantino Fernández Corujedo. — Página 1483.*

INSTRUCCIÓN PÚBLICA. — Subsecretaría. *Disponiendo se publiquen las listas de señores admitidos definitivamente a las oposiciones a plazas de Profesores de Dibujo de Institutos de Segunda enseñanza, turno libre, y de Auxiliares. — Página 1483.*

Dirección general de Primera enseñanza. — *Resolviendo instancia de D. Esteban Pinilla Aranda, contratista de las obras con destino al Grupo escolar Joaquín Dicenta, de esta capital, solicitando la devolución de la fianza. — Página 1485.*

Dirección general de Enseñanza Profesional y Técnica. — *Disponiendo que D. Severo Palacios cese en el cargo de Ayudante del taller de forja de la Escuela Elemental de Trabajo de Segovia. — Página 1485.*

Admitiendo las renunciaciones presentadas por los señores que se indican. — Página 1485.

OBRAS PÚBLICAS. — Dirección general de Caminos. — *Adjudicaciones definitivas de subastas de obras de construcción de carreteras. — Página 1485.*

AGRICULTURA. — Dirección general de Ganadería e Industrias Pecuarias. — *Relaciones de vacantes a plazas de Inspectores Veterinarios municipales. — Página 1486.*

Dirección general del Instituto de Reforma Agraria. — *Nombrando Presidentes de las Juntas provinciales de Reforma Agraria de los puntos que se indican a los señores que se mencionan. — Página 1488.*

INDUSTRIA Y COMERCIO. — Subsecretaría de la Marina civil. — Inspección general de Personal. — *Disponiendo pasen destinados a los puntos que se indican los señores que se mencionan. — Página 1488.*

Dirección general de Minas y Combustibles. — *Aprobando la cesión hecha a D. José María Eizaguirre por la viuda e hijos de D. Domingo Eizaguirre, como almacenista afiliado al Sindicato de almacenistas e importadores de carbón de Guipúzcoa. — Página 1488.*

COMUNICACIONES. — Dirección general de Telecomunicación. — *Anulando la concesión que se indica, otorgada a D. Luis Floristán Cavillo. — Página 1488.*

ANEXO ÚNICO. — BOLSA. — SUBASTAS. — ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL. — ANUNCIOS DE PREVIO PAGO. — EDICTOS.

SENTENCIAS DE LA SALA DE LO CIVIL DEL TRIBUNAL SUPREMO.

MINISTERIO DE ESTADO

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ESPAÑOLA,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:

Que las CORTES han decretado y sancionado la siguiente

LEY

Artículo 1.º Se aprueba la adhesión de España al Convenio de Navegación Aérea, firmado en París el 13 de Octubre de 1919, conforme a las revisiones verificadas en dicho Pacto Internacional por los Protocolos de 27 de Octubre de 1922, 30 de Junio de 1923 y 15 de Junio y 11 de Diciembre de 1929.

Artículo 2.º El Convenio de París revisado por los Protocolos mencionados en el artículo anterior sustituirán al Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea que se firmó en Madrid el 1.º de Noviembre de 1926 y a los demás Convenios generales de Navegación Aérea concertados por España con los países que hayan aceptado o acepten el primero de dichos Pactos.

Por tanto,

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid a catorce de Noviembre de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Estado,
RICARDO SAMPER IBÁÑEZ

CONVENIO INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA

Firmado en París el 13 de Octubre de 1919.

(Texto corregido.)

CAPITULO PRIMERO

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 1.º

Las Altas Partes Contratantes reconocen que toda Potencia tiene la soberanía completa y exclusiva en el espacio atmosférico sobre su territorio.

A los efectos del presente Convenio, se entenderá que el territorio de un Estado comprende el territorio nacional, metropolitano y colonial, y las aguas territoriales adyacentes al mismo.

Artículo 2.º

Cada Estado contratante se obliga a conceder en tiempo de paz libertad de paso inofensivo sobre su territorio a las aeronaves de los otros Estados contratantes, siempre que se observen las condiciones establecidas en el presente Convenio.

Las reglas establecidas por un Estado contratante para la admisión so-

bre su territorio de las aeronaves de los otros Estados contratantes habrán de aplicarse sin distinción de nacionalidad.

Artículo 3.º

Cada Estado contratante tiene derecho, por razones militares o en interés de la seguridad pública, a prohibir a las aeronaves de los Estados contratantes, bajo las penas establecidas por su legislación, y sin hacer a este respecto distinción ninguna entre sus aeronaves privadas y las de otros Estados contratantes, el vuelo sobre ciertas zonas de su territorio.

En este caso, el emplazamiento y la extensión de las zonas prohibidas se publicarán y notificarán de antemano a los otros Estados contratantes.

Artículo 4.º

Toda aeronave que se encuentre sobre una zona prohibida habrá de hacer, tan pronto como lo advierta, la señal de alarma dispuesta en el párrafo 17 del Anejo D, y de aterrizar tan pronto como sea posible en uno de los aerodromos más próximos del Estado sobre el cual volara indebidamente.

CAPITULO II

NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

Artículo 5.º

Ningún Estado contratante permitirá, excepto por autorización especial

y temporal, la circulación sobre su territorio de una aeronave que no posea la nacionalidad de alguno de los Estados contratantes, a menos que haya concertado un convenio particular con el Estado en que la aeronave esté matriculada. Las estipulaciones de este convenio particular no deberán ser contrarias a los derechos reconocidos a las Partes contratantes en el presente Convenio, y habrán de estar en conformidad con las reglas establecidas por éste y sus Anejos. El convenio particular se comunicará a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, que lo notificará a los demás Estados contratantes.

Artículo 6.º

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en la matrícula del cual están inscritas, de acuerdo con lo dispuesto en la Sección 1 (c) del Anejo A.

Artículo 7.º

Las aeronaves no serán matriculadas en uno de los Estados contratantes, a menos de pertenecer por entero a nacionales de dicho Estado.

Ninguna Sociedad podrá ser registrada como propietaria de una aeronave más que si posee la nacionalidad del Estado en el cual la aeronave está matriculada, si el Presidente de la Sociedad y por lo menos dos terceras partes de los administradores tienen esa misma nacionalidad, y si la Sociedad llena todas las demás condiciones que puedan establecerse por las leyes de dicho Estado.

Artículo 8.º

Una aeronave no puede estar válidamente matriculada en más de un Estado.

Artículo 9.º

Los Estados contratantes cambiarán entre sí y transmitirán todos los meses a la Comisión Internacional de Navegación Aérea prevista en el artículo 34, copias de las inscripciones y cancelaciones de matrícula llevadas a efecto en sus registros oficiales durante el mes anterior.

Artículo 10.

Toda aeronave empleada en la navegación internacional llevará sus marcas de nacionalidad y matrícula, así como el nombre y la residencia del propietario, de acuerdo con el anejo A.

CAPITULO III

Certificados de seguridad y de competencia.

Artículo 11.

Toda aeronave dedicada a la navegación internacional habrá de estar

provista, de acuerdo con las condiciones determinadas en el Anejo B, de un certificado de seguridad, expedido o revalidado por el Estado cuya nacionalidad posea.

Artículo 12.

El Comandante, los Pilotos, los Mecánicos y los demás miembros del personal conductor de toda aeronave habrán de estar provistos de certificados de competencia y de autorizaciones expedidas en las condiciones previstas en el Anejo B, o revalidadas por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave.

Artículo 13.

Los certificados de seguridad y de competencia y las autorizaciones expedidas o revalidadas por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave, de acuerdo con las reglas fijadas por los Anejos B y E, y en adelante por la Comisión Internacional de Navegación Aérea, se considerarán válidos por los otros Estados.

Cada Estado tiene derecho a rehusar el reconocer validez para la circulación dentro de los límites de su territorio y sobre él, a certificados de competencia y autorizaciones concedidos a uno de sus nacionales por otro Estado contratante.

Artículo 14.

No se llevará aparato ninguno de radiotelegrafía sin una autorización especial expedida por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave. Tales aparatos no podrán emplearse más que por los miembros de la tripulación provistos de una autorización especial para ello.

Toda aeronave destinada al transporte público y susceptible de conducir diez o más personas, habrá de estar provista de aparatos de radiotelegrafía emisores y receptores, cuando las modalidades para el empleo de tales aparatos hayan sido determinadas por la Comisión Internacional de Navegación Aérea.

Esta Comisión podrá extender ulteriormente la obligación de llevar aparatos de radiotelegrafía a todas las demás clases de aeronaves, en las condiciones y conforme a las modalidades que pueda determinar.

CAPITULO IV

AUTORIZACIÓN PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA SOBRE TERRITORIO EXTRANJERO

Artículo 15.

Toda aeronave de un Estado contratante tiene derecho a atravesar la atmósfera de otro Estado contratante

sin aterrizar. En este caso habrá de seguir el itinerario fijado por el Estado sobre el cual tenga lugar el vuelo. Sin embargo, por razones de seguridad general, estará obligada a aterrizar si se le requiere a ello por medio de las señales previstas en el Anejo D.

Toda aeronave que pase de un Estado a otro deberá aterrizar, si las disposiciones de este último Estado lo requieren, en uno de los aerodromos fijados por el mismo. Se notificará por los Estados contratantes a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, y por ésta a todos los Estados contratantes, cuáles sean estos aerodromos.

El establecimiento de vías aéreas internacionales estará subordinado al consentimiento de los Estados sobre los cuales los vuelos hubieran de tener lugar.

Artículo 16.

Cada Estado contratante tendrá derecho a establecer en beneficio de sus aeronaves nacionales reservas y restricciones sobre el transporte comercial de personas y mercancías entre dos puntos de su territorio.

Estas reservas y restricciones serán inmediatamente publicadas y comunicadas a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, que las notificará a los otros Estados contratantes.

Artículo 17.

Las aeronaves de un Estado contratante que establezca reservas y restricciones, conforme al artículo 16, podrán ser objeto de las mismas reservas y restricciones en cualquier otro Estado contratante, incluso si este último Estado no impone dichas reservas y restricciones a otras aeronaves extranjeras.

Artículo 18.

Toda aeronave de paso a través de la atmósfera de uno de los Estados contratantes, comprendiendo los aterrizajes y las detenciones razonablemente necesarias para dicho paso, estará exenta de embargo por usurpación de patente, plano o modelo, mediante depósito de una fianza cuyo importe, a falta de acuerdo amigable, se fijará a la brevedad posible por la Autoridad competente del lugar del embargo.

CAPITULO V

REGLAS QUE HAN DE OBSERVARSE A LA PARTIDA, EN MARCHA Y AL ATERRIZAR

Artículo 19.

Toda aeronave dedicada a la navegación internacional habrá de tener:

- a) Un certificado de matrícula conforme al Anejo A.

b) Un certificado de seguridad conforme al Anejo B.

c) Los certificados y autorizaciones del Comandante, de los Pilotos y de las personas de la tripulación, conforme al Anejo E.

d) Si transporta pasajeros, una relación de sus nombres.

e) Si transporta carga, los conocimientos y manifiesto.

f) Los libros de a bordo conforme al Anejo C.

g) Si está provista de telegrafía sin hilos, la autorización especial prevista en el artículo 14.

Artículo 20.

Los libros de a bordo habrán de conservarse durante dos años después de la última inscripción.

Artículo 21.

A la salida y al aterrizaje de una aeronave, las Autoridades del país tendrán siempre el derecho de visitar la aeronave y de verificar todos los documentos de que deba estar provista.

Artículo 22.

Las aeronaves de los Estados contratantes tendrán derecho, especialmente en casos de peligro, a las mismas medidas de ayuda para el aterrizaje que las aeronaves nacionales.

Artículo 23.

Al salvamento de las aeronaves perdidas en el mar se aplicarán los principios del Derecho marítimo, salvo acuerdo en contrario.

Artículo 24.

Todo aerodromo de un Estado contratante que, previo el pago de los derechos correspondientes, esté abierto al uso público de sus aeronaves nacionales estará también abierto en las mismas condiciones a las aeronaves de los otros Estados contratantes.

Para cada uno de estos aerodromos habrá una tarifa única de aterrizaje y permanencia, aplicable por igual a las aeronaves nacionales y extranjeras.

Artículo 25.

Cada Estado contratante se obliga a adoptar medidas adecuadas para asegurar que toda aeronave que vuele sobre su territorio, así como que toda aeronave que lleve la marca de su nacionalidad, se atenga, donde quiera que se halle, a las reglas contenidas en el Anejo D.

Cada uno de los Estados contratantes se obliga a proceder contra los infractores y a imponerles sanción.

CAPITULO VI

Transportes prohibidos.

Artículo 26.

Se prohíbe en la navegación internacional el transporte por aeronave de explosivos, armas y municiones de guerra. No se permitirá a ninguna aeronave extranjera transportar dichos artículos entre dos puntos cualesquiera del mismo Estado contratante.

Artículo 27.

Cada Estado podrá, en materia de navegación aérea, prohibir o regular el transporte o uso de aparatos fotográficos. Toda reglamentación de este género se notificará inmediatamente a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, que comunicará esta información a los otros Estados contratantes.

Artículo 28.

Como medida de seguridad pública, podrá someterse a restricciones por cada uno de los Estados contratantes, el transporte de objetos distintos de los mencionados en los artículos 26 y 27. Cualesquiera disposiciones sobre ello se notificarán inmediatamente a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, quien las comunicará a los otros Estados contratantes.

Artículo 29.

Todas las restricciones mencionadas en el artículo 28 se aplicarán por igual a las aeronaves nacionales y extranjeras.

CAPITULO VII

Aeronaves del Estado.

Artículo 30.

Se considerarán aeronaves del Estado las siguientes:

- a) Las aeronaves militares.
- b) Las aeronaves exclusivamente afectas a servicios del Estado, tales como Correos, Aduanas y Policía.

Las demás aeronaves se considerarán como aeronaves privadas.

Toda aeronave del Estado que no sea aeronave militar, de Aduanas o de Policía, será tratada como aeronave privada, y, como tal, estará sujeta a todas las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 31.

Toda aeronave mandada por un militar comisionado para ello, se considerará como aeronave militar.

Artículo 32.

Ninguna aeronave militar de un Estado contratante habrá de volar so-

bre el territorio de otro Estado contratante ni de aterrizar en él sin autorización especial. En el caso de tener tal autorización, la aeronave militar disfrutará, en principio, a falta de estipulación especial, de los privilegios que se acostumbra a conceder a los buques de guerra extranjeros.

La aeronave militar obligada a aterrizar, o que sea requerida o compelida a aterrizar, no adquirirá por ello ninguno de los privilegios mencionados en el párrafo anterior.

Artículo 33.

Acuerdos especiales entre los Estados interesados determinarán en qué casos puedan las aeronaves de Policía y Aduanas ser autorizadas a cruzar la frontera. En ningún caso tendrán derecho a los privilegios mencionados en el artículo 32.

CAPITULO VIII

Comisión Internacional de Navegación Aérea.

Artículo 34.

Se instituirá, con el nombre de Comisión Internacional de Navegación Aérea, una Comisión Internacional permanente, puesta bajo la autoridad de la Sociedad de las Naciones, y formada de:

Dos Representantes de cada uno de los siguientes Estados: los Estados Unidos de América, Francia, Italia y Japón.

Un representante de la Gran Bretaña y uno de cada uno de los Dominios británicos y de la India.

Un Representante de cada uno de los otros Estados contratantes.

Cada Estado representado en la Comisión (la Gran Bretaña con sus Dominios británicos y la India cuentan a este efecto como un Estado) tendrá un voto.

La Comisión Internacional de Navegación Aérea determinará sus reglas de procedimiento y el lugar de su sede permanente, pero será libre de reunirse en aquellos lugares que juzgue conveniente. Su primera reunión tendrá lugar en París. Esta reunión será convocada por el Gobierno francés, tan pronto como la mayoría de los Estados signatarios le haya notificado su ratificación del presente Convenio.

Las atribuciones de esta Comisión serán:

- a) Recibir proposiciones de cualquiera de los Estados contratantes, o hacérselas, para la modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio, y notificar los cambios adoptados;

b) Ejercer las funciones que se le atribuyen por el presente artículo y por los artículos 9.º, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36 y 37 del presente Convenio;

c) Enmendar las disposiciones de los anejos A a G;

d) Centralizar y comunicar a los Estados contratantes toda clase de informaciones acerca de la navegación aérea internacional;

e) Centralizar y comunicar a los Estados contratantes toda clase de informaciones acerca de la telegrafía sin hilos, meteorología y ciencia médica, que puedan interesar a la navegación aérea;

f) Asegurar la publicación de mapas para la navegación aérea, de acuerdo con las disposiciones del anejo F;

g) Emitir su opinión sobre cuestiones que los Estados puedan someterle a examen.

Toda modificación de las disposiciones de cualquiera de los anejos podrá llevarse a cabo por la Comisión Internacional de Navegación Aérea, cuando dicha modificación haya sido aprobada por tres cuartas partes del total posible de votos que cupiera emitir si todos los Estados estuviesen representados. *Esta mayoría debe, además, comprender por lo menos tres de los cinco Estados siguientes: Estados Unidos de América, Imperio Británico, Francia, Italia y Japón.* Será efectiva esta modificación desde que haya sido notificada por la Comisión Internacional de Navegación Aérea a todos los Estados contratantes.

Toda modificación que se proponga de los artículos del presente Convenio será examinada por la Comisión Internacional de Navegación Aérea, lo mismo si procede de uno de los Estados contratantes que de la misma Comisión. No someterá a la aceptación de los Estados contratantes modificación alguna de esta clase que no haya sido aprobada, cuando menos, por las dos terceras partes del total de votos posibles.

Todas estas modificaciones de los artículos del Convenio (pero no de las disposiciones de los Anejos) habrán de ser adoptadas expresamente por los Estados contratantes antes de surtir efecto.

Los gastos de organización y funcionamiento de la Comisión Internacional de Navegación Aérea se sufragarán por los Estados contratantes: *el total será repartido a razón de dos partes los Estados Unidos de América, Imperio Británico, Francia, Italia y Japón, y una parte cada uno de los restantes Estados.*

Los gastos causados por el envío de

delegaciones técnicas se sufragarán por sus Estados respectivos.

CAPITULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 35.

Las Altas partes contratantes se obligan, en lo que respectivamente les concierne, a cooperar en todo lo posible a las medidas internacionales relativas:

a) A la centralización y distribución de informaciones meteorológicas, ya sean estadísticas, corrientes o especiales, de acuerdo con las disposiciones del Anejo G.

b) A la publicación de mapas unificados aeronáuticos y al establecimiento de un sistema uniforme de señales aeronáuticas sobre el terreno, de acuerdo con las disposiciones del Anejo F.

c) Al uso de la radiotelegrafía en la navegación aérea, al establecimiento de las estaciones radiotelegráficas necesarias y a la observancia de los reglamentos radiotelegráficos internacionales.

Artículo 36.

Las disposiciones generales sobre Aduanas, en relación con la navegación aérea internacional, son objeto de un Acuerdo especial contenido en el Anejo H al presente Convenio.

Nada, en el presente Convenio, se habrá de interpretar en el sentido de impedir a los Estados contratantes el convenir, de conformidad con sus principios, acuerdos especiales entre Estado y Estado respecto a Aduanas, Policía, Correos y otras materias de interés común en relación con la navegación aérea.

Estos acuerdos deberán notificarse inmediatamente a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, que los comunicará a los demás Estados contratantes.

Artículo 37.

En caso de desacuerdo entre dos o más Estados respecto a la interpretación del presente Convenio, la cuestión en litigio será resuelta por el Tribunal permanente de Justicia Internacional que establezca la Sociedad de las Naciones, y hasta su organización, por arbitraje.

Si las partes no se ponen de acuerdo sobre la elección de los árbitros, procederán como sigue:

Cada una de las partes designará un árbitro, y los árbitros se reunirán para nombrar un superárbitro. Si los árbitros no pudieran ponerse de acuerdo, las partes designarán, cada una, un tercer Estado, y los terceros

Estados así designados procederán a designar el superárbitro, bien por acuerdo, bien proponiendo cada uno un nombre y determinando la suerte la elección de entre los dos.

Los desacuerdos relativos a los reglamentos técnicos anejos al presente Convenio se resolverán por la Comisión Internacional de Navegación Aérea, por mayoría de votos.

En el caso de que el desacuerdo recayera sobre la cuestión de si se trata de la interpretación del Convenio en sí o de la de uno de los reglamentos, la resolución final se adoptará por arbitraje, como se dispone en el párrafo primero de este artículo.

Artículo 38.

En caso de guerra, las estipulaciones del presente Convenio no afectarán a la libertad de acción de los Estados contratantes, sea como beligerantes, sea como neutrales.

Artículo 39.

Completan las disposiciones de este Convenio los Anejos A al H, que, a reserva de lo dispuesto en el artículo 34, letra C, tienen la misma virtualidad y entrarán en vigor el propio tiempo que el Convenio en sí.

Artículo 40.

Los Dominios británicos y la India serán considerados como Estados a los efectos del presente Convenio.

Los territorios y nacionales de protectorados o de territorios administrados a nombre de la Sociedad de las Naciones serán asimilados, a los efectos del presente Convenio, a los territorios y a los nacionales de los Estados protectores o mandatarios.

Artículo 41.

Los Estados que no han tomado parte en la guerra de 1914-1919 serán admitidos a adherirse al presente Convenio.

Esta adhesión se notificará por la vía diplomática al Gobierno de la República francesa, y por éste a todos los Estados signatarios o adheridos.

Artículo 42.

Ningún Estado que haya tomado parte en la guerra 1914-1919 y que no sea signatario del presente Convenio, podrá ser admitido a adherirse al mismo hasta tanto que sea miembro de la Sociedad de las Naciones, o hasta el 1 de Enero de 1923, si su admisión obtiene el consentimiento de las Potencias aliadas y asociadas signatarias del Tratado de Paz celebrado con dicho Estado. Después de 1 de Enero de 1923 dicha adhesión podrá admitirse si la consenten, por lo menos, tres cuartas

partes de los Estados signatarios y adheridos, que voten en las condiciones previstas en el artículo 34 del presente Convenio.

Las peticiones de adhesión se dirigirán al Gobierno de la República francesa, quien las comunicará a las otras Potencias contratantes. Salvo que el Estado requirente sea admitido de pleno derecho como miembro de la Sociedad de las Naciones, el Gobierno francés recibirá los votos de dichas Potencias y comunicará a las mismas el resultado de la votación.

Artículo 43.

El presente Convenio no podrá ser denunciado antes del 1 de Enero de 1922. En caso de denuncia, ésta habrá de notificarse al Gobierno de la República francesa, quien la comunicará a las otras Partes Contratantes. Dicha denuncia no surtirá efecto, por lo menos, hasta un año después de notificada, y sólo tendrá validez respecto a la Potencia de que proceda.

El presente Convenio será ratificado.

Cada Potencia enviará su ratificación al Gobierno francés, por medio del cual se informará de ello a las demás Potencias signatarias.

Las ratificaciones quedarán depositadas en los Archivos del Gobierno francés.

El presente Convenio entrará en vigor para cada una de las Potencias signatarias, respecto a las demás que ya hayan ratificado, cuarenta días después del depósito de su ratificación.

Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Gobierno francés enviará una copia auténtica del mismo a las Potencias que, en virtud de los Tratados de Paz, han aceptado el aplicar reglas de navegación aérea conformes a las del presente Convenio.

Hecho en París a trece de Octubre de mil novecientos diez y nueve, en un solo ejemplar que quedará depositado en los Archivos del Gobierno de la República francesa, y del cual se remitirán copias auténticas a los Estados contratantes. Dicho ejemplar, fechado como arriba queda mencionado, podrá firmarse hasta el doce de Abril de mil novecientos veinte inclusive.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios nombrados a continuación, cuyos poderes han sido hallados en buena y debida forma, han firmado el presente Convenio, cuyos textos francés, inglés e italiano tendrán eficacia igual.

(Siguen las firmas.)

CONVENIO INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA

París, 13 de Octubre de 1919.

ANEJO A

Marcas que habrán de llevar las aeronaves.—Matrículas de las aeronaves indicadoras de llamada.

SECCIÓN I

Disposiciones generales.

a) Las marcas de nacionalidad y de matrícula que habrán de llevar las aeronaves estarán constituidas por un grupo de cinco letras.

La nacionalidad de la aeronave quedará indicada por la primera o las dos primeras letras de este grupo.

Un guión horizontal de longitud igual a la de una letra se colocará inmediatamente después de las letras que indiquen la nacionalidad.

b) Los grupos de letras de nacionalidad y matrícula serán formados de acuerdo con las indicaciones de las secciones VIII y IX del presente Anejo y formadas con letras mayúsculas en caracteres latinos, por ejemplo:

Francia: F-ABCD.

Siam: HS-XYZ.

c) Las inscripciones en el registro de matrículas y los certificados se establecerán de acuerdo con lo estipulado en la sección VI del presente Anejo.

SECCIÓN II

Posición que han de ocupar las marcas en el aparato.

Las marcas indicando nacionalidad y matrícula estarán pintadas en la aeronave y dispuestas como se indica a continuación:

a) Aviones. Las marcas estarán pintadas en la superficie inferior de los planos inferiores y en la superficie superior de los superiores. El vértice de las letras estará dirigido hacia el borde de ataque. Estas marcas habrán de ser también inscritas a cada lado del fuselaje, entre las alas y los planos de la cola. Si el aparato es de tal naturaleza que carezca de fuselaje, estas inscripciones habrán de ser hechas sobre la barquilla.

b) Dirigibles y globos. Para los dirigibles las marcas habrán de pintarse cerca de la sección maestra de la nave; se repetirán a los dos lados y en la parte superior, debiendo esta última inscripción estar a igual distancia de las dos de los costados.

Para los globos, las marcas, repetidas dos veces, habrán de pintarse cerca de la circunferencia horizontal máxima, debiendo estar una de otra a la mayor distancia posible. Caso de que el globo no tenga forma esférica serán aquellas marcas colocadas en la sección maestra, a ambos lados, inmediatamente encima del círculo de fijación de los cables que sostienen la barquilla.

Hay que cuidar en los dirigibles y globos de que estas marcas colocadas en los flancos de la nave puedan ser observadas tanto desde los lados como desde el suelo.

SECCIÓN III

Dimensiones de las marcas de nacionalidad y de matrícula.

a) Aviones. Las marcas sobre los planos de las alas habrán de tener una altura de $\frac{4}{5}$ del ancho de estos planos. La altura de las marcas sobre el fuselaje (o a falta de éste, sobre la barquilla) será de los $\frac{4}{5}$ de la mayor altura, medida en la parte más estrecha de éste (o de aquélla, en su lugar).

b) Dirigibles y globos. La altura de las marcas en los dirigibles no deberá ser inferior a la dozava parte de la circunferencia de la sección transversal máxima del aparato.

En los globos habrá de ser, al menos, igual a la décimaquinta parte de la circunferencia horizontal máxima, cuando sea el globo de forma esférica; en caso contrario, igual, al menos, a la dozava parte de la circunferencia tomada a la altura de la mayor sección.

c) Observaciones generales. En toda clase de aeronaves la altura de las marcas de matrícula y de nacionalidad podrá no ser superior a dos metros y medio.

SECCIÓN IV

Dimensiones, tipo de las letras, etc.

a) El ancho de los caracteres habrá de ser igual a los $\frac{2}{3}$ de su altura, en la medida que lo permita la construcción de la aeronave; el grueso de los caracteres será de $\frac{1}{6}$ de su altura y, con la sola excepción del caso previsto en la sección VI, se dejará entre letra y letra un espacio igual a la mitad del ancho de las mismas. Las letras serán en caracteres ordinarios macizos, todas del mismo tipo y de los mismos tamaños.

b) A fin de que las marcas sean claramente visibles habrá de ser pintadas en un color que destaque claramente sobre el fondo.

SECCIÓN V

Conservación de las marcas.

Las marcas de nacionalidad y matrícula habrán de ser dispuestas del mejor modo posible, habida cuenta de la disposición especial del aparato. Deberá cuidarse que se mantengan siempre limpias y visibles.

SECCIÓN VI

Registro y certificado de matrícula.

Uno y otro deberán contener una descripción del aparato indicando: el número o cualquier otra marca de identidad dada por el constructor del aparato; las marcas de nacionalidad y de matrícula a que más arriba se hace mención; el aeropuerto de aterrizaje habitual; nombre y apellidos del propietario, así como su nacionalidad y domicilio, y fecha de la matrícula.

Deberá redactarse este certificado de acuerdo con el modelo que a continuación se reseña:

ESTADO,
MINISTERIO,
ADMINISTRACION O
SERVICIO.

CERTIFICADO DE MATRICULA

Número ...

- Marcas de nacionalidad y de matrícula ...
- (1) Tipo y descripción.....
 - (2) Nombre y domicilio del fabricante.
 - (3) Número de serie de la fábrica.....
 - (4) Nombre del propietario.....
 - (5) Domicilio del mismo.....
 - (6) Nacionalidad del mismo.....
 - (7) Aeropuerto habitual de aterrizaje de la aeronave.....

Vista la declaración de que la aeronave más arriba reseñada no ha sido matriculada en ningún otro Estado, certifican los que suscriben que el aparato en cuestión ha sido debidamente inscrito en el Registro de ..., a ..., de ... de 19..., de acuerdo con el Convenio internacional de Navegación aérea de fecha 13 de Octubre de 1919, Anejo A, y con ..., habiendo recibido las marcas de nacionalidad y de matrícula ..., y poseyendo la nacionalidad ...

En ..., a ..., de ..., de 19 ...
(Firma.)

SECCIÓN VII

(Suprimida.)

SECCIÓN VIII

Cuadro de marcas.

Las marcas asignadas a cada uno de los Estados serán también aplicables a las aeronaves de todos sus Protectorados, Colonias, Dependencias y países por ellos gobernados en virtud de mandato de la Sociedad de las Naciones, a menos que no hayan sido asignadas marcas propias a aquellos Protectorados, Colonias y Dependencias en el cuadro de marcas que consta a continuación.

Para formar las combinaciones previstas podrán emplearse las veintiséis letras del alfabeto, con exclusión de las acentuadas.

Sin embargo, no podrán ser empleadas las combinaciones de letras que puedan ser confundidas con la señal de peligro (SOS) o con otras de la misma naturaleza, como XXX (señal de urgencia), PAN (señal de urgencia en el servicio radioaéreo) y TTT (señal de seguridad), así como tampoco aquellas combinaciones que lleven la W como segunda letra.

(Véase el cuadro de marcas adjunto.)

SECCIÓN IX

Indicaciones de llamada.

Las marcas de nacionalidad y de matrícula de una aeronave y su indicación de llamada serán idénticas.

El signo o indicación de llamada deberá escogerse en la serie interna-

cional asignada en el cuadro de repartición copiado más abajo (1) al Estado contratante en el cual esté matriculado.

La indicación de llamada será empleada en cada una de las ocasiones en que la aeronave deba emitir o recibir señales hechas por radiotelegrafía o por cualquier otro medio de comunicación, salvo por señales ópticas en el caso en que el Código Morse no sea utilizado.

En radiotelefonía, el signo o indicación de llamada debe ser precedido, para los aeropuertos, del nombre del propietario del aparato (Compañía o particular).

Una vez que haya sido establecida la comunicación por medio del signo de llamada de cinco letras, el aeropuerto (estación aeronáutica) podrá emplear un signo abreviado constituido por:

a) En radiotelegrafía, por la primera letra y la última de las cinco que componen el signo o indicación de llamada completo;

b) En radiotelefonía, por todo o parte del nombre del propietario de la aeronave (Compañía de navegación aérea o particular), seguido de las dos últimas letras de la marca de matrícula.

En el caso de comunicaciones por señales ópticas, cuando el Código Morse no sea utilizado, se emplearán los métodos habituales.

Las disposiciones más arriba citadas con relación al signo o indicación de llamada, no tienen relación con las reglas especiales relativas a señales, sección II del Anejo D.

(1) Cuadro de repartición de las indicaciones de llamada del Convenio Radiotelegráfico de Washington. (1927.)

Chile	CAA-CEZ
Canadá	CFA-CKZ
Cuba	CLA-CMZ
Marruecos	CNA-CNZ
Bolivia	CPA-CPZ
Colonias portuguesas	CRA-CRZ
Portugal	CSA-CUZ
Rumania	CVA-CVZ
Uruguay	VWA-CXZ
Mónaco	CZA-CZZ
Alemania	D
España	EAA-EHZ
Irlanda	EIA-EIZ
Liberia	ELA-ELZ
Estonia	ESA-ESZ
Etiopía	ETA-ETZ
Francia, Colonias y Protectorado	F
Gran Bretaña.....	G
Hungría	HAA-HAZ
Suiza	HBA-HBZ
Ecuador	HCA-HCZ
Haití	HHA-HHZ
República Dominicana.....	HIA-HIZ

Colombia	HJA-HKZ
Honduras	HRA-HRZ
Siam	HSA-HSZ
Italia y Colonias.....	I
Japón	J
Estados Unidos.....	K
Noruega	LAA-LNZ
República Argentina.....	LOA-LVZ
Bulgaria	LZA-LZZ
Gran Bretaña.....	M
Estados Unidos.....	N
Perú	OAA-OBZ
Finlandia	OHA-OHZ
Checoslovaquia	OKA-OKT
Bélgica y Colonias.....	ONA-OTZ
Dinamarca	OUA-OZZ
Países Bajos.....	PAA-PIZ
Curaçao	PJA-PJZ
Indias neerlandesas.....	PKA-POZ
Brasil	PPA-PYZ
Surinam	PZA-PZZ
U. R. S. S.	RAA-RQZ
Persia	RVA-RVZ
República de Panamá.....	RXA-RXZ
Lituania	RYA-RYZ
Suecia	SAA-SMZ
Polonia	SPA-SRZ
Egipto	SUA-SUZ
Grecia	SVA-SZZ
Turquía	TAA-TCZ
Islandia	TFA-TFZ
Guatemala	TGA-TGZ
Costa Rica.....	TIA-TIZ
Territorio del Sarre.....	TSA-TSZ
Hedjaz	UHA-UHZ
Indias Neerlandesas.....	UIA-UKZ
Luxemburgo	ULA-ULZ
Reino de los Servios, Croatas y Eslovenos....	UNA-UNZ
Austria	UOA-UOZ
Canadá	VAA-VGZ
Australia	VHA-VMZ
Terranova	VOA-VOZ
Colonias y Protectorados Británicos	VPA-VSZ
Indias británicas.....	VTA-VWZ
Estados Unidos.....	W
Méjico	XAA-XFZ
China	XGA-XUZ
Afganistan	YAA-YAZ
Nuevas Hébridas.....	YHA-YHZ
Irak	YIA-YIZ
Letonia	YLA-YLZ
Dantzig	YMA-YMZ
Nicaragua	YNA-INZ
República de El Salvador.	YSA-YSZ
Venezuela	YVA-YVZ
Albania	ZAA-ZAZ
Nueva Zelanda.....	ZKA-ZMZ
Paraguay	ZPA-ZPZ
Africa del Sur.....	ZSA-ZUZ

Indicaciones de llamada provisionalmente decretadas por la Oficina Internacional de la Unión Telegráfica (Berná).

Colonias portuguesas.....	COA-COZ
Perú	OCA-OCZ
Finlandia	OFA-OGZ
Egipto	STA-STZ
Colonias y Protectorados británicos	ZPA-ZDZ

Cuadro de las marcas que han de colocarse sobre las aeronaves.

Anejo A del Convenio para la reglamentación de la navegación aérea, firmado en París el 13 de Octubre de 1919, modificado por las Resoluciones de la C. I. N. A., núm. 436 (*Boletín Oficial*, núm. 14, página 27); núm. 475 (*Boletín Oficial*, núm. 15, página 46); núm. 507 (*Boletín Oficial*, núm. 17, página 30); núm. 530 (*Boletín Oficial*, núm. 18, página 38), y número 572 (*Boletín Oficial*, núm. 19, página 69).

P A I S	Marcas de nacionalidad	Marcas de matrículas	
Estados Unidos de América	K., N. o W.	Todas las combinaciones de cuatro letras.	
Gran Bretaña	G.		
Francia, Colonias y Protectorado	F.		
Italia y Colonias	I.		
Japón	J.		
Chile	CC.		
Canadá	CF.		
Marruecos	CN.		
Colonias portuguesas	CR.		
Portugal	CS.		
Rumania	CV.		
Uruguay	CX.		
Mónaco	CZ.		Todas las combinaciones de tres letras.
Estado libre de Irlanda	EI.		
Haiti	HH.		
Colombia	HK.		
Siam	HS.		
Bulgaria	LZ.		
Perú	OB.		
Finlandia	OH.		
Eslovaquia	OK.	Idem (con excepción de las que comprende el grupo WW).	
Bélgica	OO.		
Dinamarca	OY.		
Países Bajos	PH.		
Curacao	PJ.		
Indias neerlandesas	PK.		
Surinam	PZ.		
U. R. S. S.	RA. o RO.		
Persia	RV.		
Panamá	RX.		
Lituania	RY.		
Suecia	SE.		
Polonia	SP.		
Egipto	SU.		
Grecia	SX.		
Turquia	TC.		
Islandia	TF.		Todas las combinaciones de tres letras.
Territorio del Sarre	TS.		
Luxemburgo	UL.		
Australia	VH.		
Terranova	VO.		
Colonias y Protectorado británicos	VP., VQ. o VR.		
Indias británicas	VT.		
Méjico	XA. o XB.		
China	XT.		
Afganistán	YA.		
Nuevas Hébridas	YH.		
Letonia	YL.		
Ciudad libre de Dantzig	YM.		
República de El Salvador	YS.		
Venezuela	YV.		
Nueva Zelanda	ZK.		
Unión Sudafricana	ZS.		
Yugoslavia	UN.		

ANEJO B

Certificado de condiciones de vuelo.

Las principales condiciones exigibles para expedición de este certificado son las siguientes:

1. Desde el punto de vista de la se-

guridad, la aeronave habrá de estar construída de tal manera que satisfaga ciertas condiciones mínimas.

2. Una demostración satisfactoria de las condiciones reales de vuelo de cada tipo de aparato sometido a examen habrá de obtenerse por medio de vuelos de ensayo que respondan a ciertas con-

diciones mínimas. Sin embargo, una vez aprobado el aparato-tipo, todos los aparatos que fueran posteriormente fabricados sobre este modelo quedarán exentos de la realización de estas pruebas.

3. La construcción de un aparato habrá de ser aprobada tanto en lo que se refiere a los materiales empleados en su construcción como a su montaje. El control de la construcción y de los ensayos deberá llenar ciertas condiciones mínimas.

4. Deberá estar toda aeronave provista de aquellos instrumentos cuyo objeto es aumentar la seguridad del vuelo.

5. Las condiciones mínimas a que se hace relación en los párrafos 1 a 3 inclusive serán fijadas ulteriormente por la Comisión Internacional de Navegación Aérea (1). Mientras esto tenga lugar, cada uno de los Estados contratantes se encargará de fijar por sí mismo las reglas a las cuales habrá de ajustarse la expedición de los certificados de navegación aérea, así como el mantenimiento de su validez.

ANEJO C

Libros de a bordo.

SECCIÓN PRIMERA

Diario de ruta.

Este diario habrá de figurar siempre en toda aeronave, debiendo contener los siguientes datos:

a) Clasificación del aparato, marcas de nacionalidad y de matrícula; nombre, apellidos, nacionalidad y domicilio del propietario; nombre del constructor y carga total máxima autorizada para la aeronave.

b) Y además, para cada viaje, aquellas indicaciones obligatorias establecidas en el modelo de diario de ruta redactado por la Comisión Internacional de Navegación Aérea (2).

SECCIÓN II

Libreta del aparato.

Esta libreta solamente es obligatoria para las aeronaves empleadas en el transporte público de pasajeros o mercancías. Debe contener los datos siguientes:

a) Clasificación del aparato; marcas de matrícula y de nacionalidad; nombre, apellidos, nacionalidad y domicilio del propietario; nombre del constructor y carga total máxima autorizada para la aeronave.

(1) Resolución núm. 551 (*B. O.* 19, pág. 33).

(2) Las reglas referentes a la forma, apertura y manera de llevar el diario de ruta, han sido fijadas por la Resolución núm. 47 (*B. O.* 2, pág. 32 a 34) de la C. I. N. A., la cual ha de ponerse en ejecución, en lo que se refiere a los Estados contratantes, en igual grado que los Anejos al Convenio. Entró en vigor a partir del 10 de Agosto de 1923, habiendo sido modificada por las Resoluciones número 355 (*B. O.* 12, pág. 22), núm. 393 (*B. O.* 13, pág. 48) y núm. 422 (*B. O.* 14, pág. 20).

b) Tipo y número de serie del motor; tipo de la hélice, con anotación de su número, paso y diámetro, así como el nombre del fabricante.

c) Tipo del aparato de T. S. H. montado a bordo.

d) Cuadro que indique al personal encargado del funcionamiento y conservación del aparato todos los datos útiles para la regulación de los planos sustentadores en los aviones, o de la suspensión en los dirigibles.

e) Informes técnicos completos y detallados sobre el servicio ya prestado por el aparato, con descripción de todas las pruebas de recepción, revisiones, recambio de piezas, reparaciones y cualquier otro trabajo de este género.

SECCIÓN III

Libreta del motor.

Esta libreta solamente es obligatoria para los motores instalados en aparatos empleados para el transporte público de pasajeros o mercancías. Deberá haber una libreta especial para cada motor, acompañando siempre a éste. Contendrá las siguientes anotaciones:

a) Tipo del motor y número de serie, nombre del constructor, potencia internacional (o especial, en su caso) y número de revoluciones internacional (o especial, en su caso) del motor, fecha de la fabricación y fecha de la puesta en servicio.

b) Marca de matrícula y tipo de los aparatos sobre los cuales el motor ha sido montado.

c) Datos técnicos completos y detallados sobre el anterior servicio del motor, con inclusión de todas las pruebas de recepción, número de horas de trabajo hechas, revisiones, recambio de piezas, reparaciones y cualquier otro trabajo análogo.

SECCIÓN IV

Cartilla de señales.

No es obligatoria más que para los aparatos empleados en el transporte público de pasajeros y mercancías. Debe contener los siguientes datos:

a) Clasificación de la aeronave; marcas de nacionalidad y de matrícula; nombre, apellidos, nacionalidad y domicilio del propietario.

b) Lugar, fecha y hora de transmisión o recepción de cualquier señal.

c) Nombre o indicación de toda persona o de toda estación a la que se ha dirigido una señal o de la que se ha recibido.

SECCIÓN V

Forma, apertura y manera de llevar los libros de a bordo.

Los diversos libros de a bordo prescritos por el Convenio podrán reunirse en uno solo. La Comisión Internacional de Navegación Aérea fijará o modificará, por el procedimiento de mayoría previsto en el artículo 34 para la modificación de los anejos (1), el

(1) Véase Sección I. (Nota anterior).

modelo del libro o libros de a bordo y las reglas referentes a su apertura y manera de llevarlos.

ANEJO D

Reglamento referente a luces y señales. Reglas de la circulación aérea.

Definiciones. (1)

a) Se emplea la palabra "aeronave" para designar todo aparato susceptible de sostenerse en la atmósfera gracias a las reacciones del aire.

b) La palabra "aerostato" designa a una aeronave que se sostiene estáticamente en el aire.

c) La palabra "globo" designa a un aerostato libre o cautivo que carezca de órganos motopropulsores.

d) La palabra "dirigible" designa a un aerostato provisto de un órgano motopropulsor y de medios de dirección.

e) La palabra "aerodino" designa a una aeronave de sustentación dinámica obtenida por la reacción del aire sobre las superficies en movimiento relativo.

f) Con la palabra "avión" se designa a un aerodino provisto de un órgano motopropulsor y cuya sustentación está asegurada por las reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en el curso de un mismo régimen de vuelo.

g) Una aeronave se considera como "en la superficie del agua" cuando una parte cualquiera de ella se encuentra en contacto con el agua.

h) Una aeronave en el aire o en la superficie del agua es considerada como "en marcha" cuando no está amarrada ni al suelo ni a un objeto fijo situado sobre el suelo o en el agua. (Una frase suprimida.)

i) Una aeronave en marcha en el aire o sobre la superficie del agua será considerada como "haciendo camino" ("ayant de l'erre") cuando tiene una velocidad relativa con relación al aire o al agua, respectivamente.

j) Cuando una aeronave no es capaz de ejecutar por sus medios una de las maniobras prescritas por el presente Anejo o por los Reglamentos para evitar los abordajes en el mar, será considerada como "incapaz de maniobrar".

k) La palabra "visible" aplicada a las luces, significa visible en noche oscura, con atmósfera transparente. Los ángulos de visibilidad de que se trata más abajo, y que figuran en el croquis inserto a continuación, suponen a la aeronave en su posición normal de vuelo rectilíneo y horizontal.

(1) Véase el Cuadro de Clasificación general de las aeronaves del *Reglamento sobre el empleo internacional de símbolos y términos utilizados en Técnica aeronáutica*, adoptado por la Resolución número 392 (B. O. número 13, pág. 46) y la Resolución número 522 (B. O. núm. 18, pág. 32), modificada por la Resolución número 577 (B. O. núm. 19, pág. 72).

l) La expresión "pista de aterrizaje" designa la parte de un aeródromo reservada al arranque y al aterrizaje de las aeronaves.

SECCIÓN PRIMERA

Reglamento sobre las luces y señales de día.

1. Las reglas referentes a las luces serán aplicadas en cualquier condición atmosférica desde la puesta del sol hasta la salida, a menos que las autoridades del Estado, teniendo en cuenta la latitud, hayan fijado y publicado otras horas para substituir en su territorio a las de puesta y salida del sol. Durante este intervalo no deberá estar encendida ninguna luz susceptible de ser confundida con las luces a que más adelante se hace mención. Estas últimas no deberán ser deslumbradoras.

2. Todo aerodino provisto de un órgano motopropulsor llevará en el aire o sobre el campo de aterrizaje de un aeródromo las siguientes luces:

a) Al lado derecho, una luz verde, de tal manera dispuesta que proyecte su claridad de un modo ininterrumpido, visible a una distancia de, al menos, ocho kilómetros, en un ángulo diedro de 110° formado por dos planos verticales, uno de los cuales será paralelo al plano de simetría que pase por el eje longitudinal de la aeronave y dirigido hacia delante y el otro dirigido hacia la derecha.

b) Al lado izquierdo, una luz roja, dispuesta de tal modo que proyecte su claridad ininterrumpida, visible a una distancia de, al menos, ocho kilómetros, en un ángulo diedro de 110° formado por dos planos verticales, uno de los cuales será paralelo al plano de simetría que pase por el eje longitudinal de la aeronave y dirigido hacia delante y el otro dirigido hacia la izquierda.

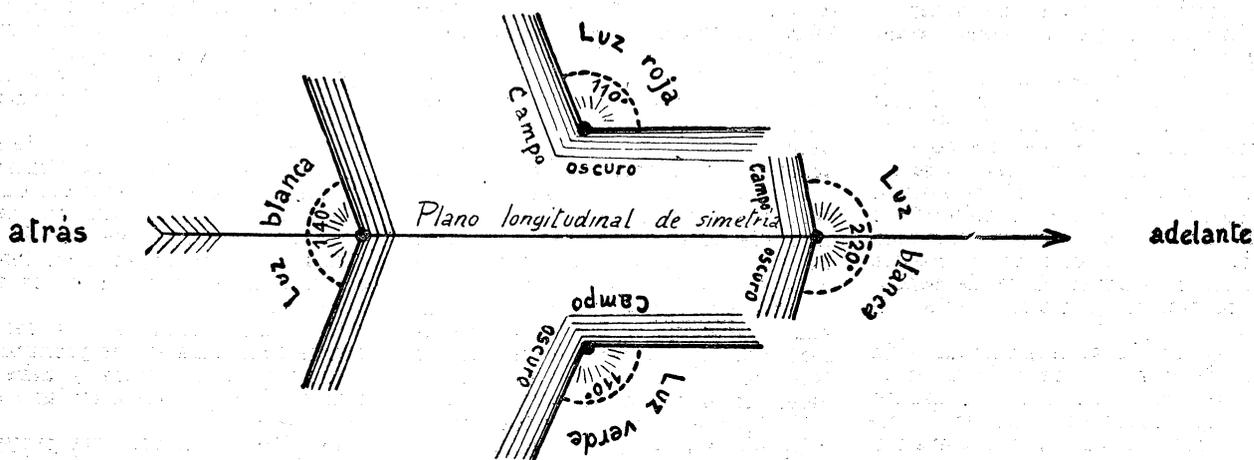
c) En la parte de atrás, una luz blanca, dispuesta de manera que proyecte hacia atrás una claridad ininterrumpida visible a una distancia de cinco kilómetros, como minimum, en un ángulo diedro de 140° formado por dos planos verticales y dividido en dos partes iguales por el plano de simetría que pase por el eje longitudinal de la aeronave.

Si, para la aplicación de las disposiciones antes citadas, la luz única debe ser reemplazada por varias luces, el campo de visibilidad de cada una de ellas será de tal manera limitado que no haya más de una luz visible a la vez.

En el caso en que el aerodino provisto de un órgano motopropulsor tenga una anchura máxima inferior a 20 metros, las señales prescritas más arriba pueden ser combinadas en una o varias lámparas colocadas en el centro, siempre que se llenen las condiciones de los párrafos precedentes en lo que se refiere a color y visibilidad.

(Un párrafo suprimido.)

Vista esquemática de la colocación de las luces:



3. Todo aerodino provisto de un órgano motopropulsor, que sea puesto en marcha en la superficie del agua, llevará las luces siguientes:

a) Si maniobra por sus propios medios y no va a remolque, las luces señaladas en el párrafo 2.º, y, además, una luz blanca delante, dispuesta de manera que proyecte una luz ininterrumpida visible a una distancia de, al menos, cinco kilómetros, en un ángulo diedro de 220º formado por dos planos verticales y dividido en dos partes iguales por el plano de simetría que pase por el eje longitudinal de la aeronave.

b) Si va a remolque, las luces prescritas en el párrafo 2.º

c) Si no puede maniobrar por sus propios medios, dos luces rojas colocadas en el sitio en que gocen de mejor visibilidad, verticalmente una encima de otra, y separadas por un espacio de, al menos, un metro; han de ser visibles, en lo que quepa, desde cualquier punto del horizonte a una distancia de tres kilómetros por lo menos; y, además:

1.º Si "hace camino" ("avoir de l'erre"), las luces que se especifican en el párrafo 2.º arriba citado; o

2.º Si no "hace camino", la luz prescrita en el apartado c) del párrafo 2.º

4. Todo aerodino provisto de un órgano motopropulsor anclado o amarrado en la superficie del agua, estará provisto de las siguientes luces:

a) En todos los casos llevará delante en el centro y colocada en el lugar de mejor visibilidad, una luz roja colocada verticalmente a un metro por encima de una luz blanca; ambas luces han de ser visibles a una distancia de dos kilómetros, al menos, desde cualquier punto del horizonte.

b) Si tiene 45 ó más metros de largo máximo, llevará en la parte trasera o cerca de ella, y colocada más baja que las de delante, una luz blanca visible desde cualquier punto del horizonte a una distancia de dos kilómetros al menos.

(Un párrafo suprimido.)

c) Si la anchura máxima es de 45 metros o más, además de las luces especificadas en el apartado a) y en los apartados a) y b) de este párrafo, una luz blanca colocada a cada lado, de manera que delimite la anchura de la aeronave, y que pueda ser vista, en lo posible, desde cualquier punto del ho-

rizonte, a una distancia de dos kilómetros al menos.

5. En todos los casos en que, de acuerdo con las reglas de esta Sección, los aerodinos provistos de órgano motopropulsor hayan de llevar luces, todo planeador deberá tener una luz blanca, visible, en lo que quepa, en todas direcciones.

6. Un globo libre llevará una luz blanca colocada a cinco metros como mínimo y a diez como máximo por encima de la barquilla, y visible, a ser posible, en todas direcciones, a una distancia de, al menos, tres kilómetros.

7. Todo globo cautivo o "cometa" habrá de llevar dos luces blancas colocadas verticalmente a cuatro metros, una encima de otra, y que puedan ser vistas, en lo posible, en todas direcciones, a una distancia de tres kilómetros al menos. La luz superior estará colocada a cinco metros como mínimo y diez como máximo por debajo de la barquilla, y caso de que ésta no exista, por debajo de la parte inferior del globo o de la "cometa".

Por otra parte, el cable de amarre tendrá cada 300 metros, a contar de las dos luces que se citan en el anterior párrafo, un grupo de dos luces blancas análogas. Si el grupo inferior está oculto por las nubes, se colocará un grupo adicional por debajo de la base de éstas. Además, la posición del objeto al cual está amarrado el globo en el suelo se marcará por un grupo de dos luces análogo a los restantes.

Durante el día, el cable de amarre de un globo cautivo deberá llevar, cada cien metros al menos, a partir de la barquilla, o si no la hay a partir de la parte inferior del globo, señales o banderines tubulares, de 20 centímetros, por lo menos, de diámetro y dos metros de largo, pintados con bandas alternativamente blancas y rojas de 50 centímetros de ancho.

Durante el día, el cable de amarre de una "cometa" estará marcado, bien como se ha prescrito anteriormente para un globo cautivo, bien por medio de banderines de papel resistente, colocados cada 50 metros. Estos banderines tendrán un largo de, al menos, 80 centímetros, y en la parte más ancha medirán 30 centímetros, como mínimo, y estarán señalados por bandas alternativamente blancas y rojas de 10 centímetros.

8. Sin perjuicio de lo previsto en el

párrafo 9, todo dirigible en marcha deberá llevar las luces siguientes:

a) En la parte delantera, una luz blanca dispuesta de modo que proyecte hacia delante un resplandor ininterrumpido, visible a una distancia de ocho kilómetros, al menos, en un ángulo diedro de 220º, formado por dos planos verticales y dividido en dos partes iguales por el plano de simetría que pase por el eje longitudinal de la aeronave.

b) Al lado derecho, una luz verde de tal manera dispuesta que proyecte su resplandor ininterrumpido visible a una distancia de, al menos, ocho kilómetros en un ángulo diedro de 110º, formado por dos planos verticales, uno de los cuales será paralelo al de simetría que pase por el eje longitudinal de la aeronave y dirigido hacia delante, y el otro dirigido hacia la derecha.

c) Al lado izquierdo, una luz roja de tal manera dispuesta que proyecte su resplandor ininterrumpido visible a una distancia de ocho kilómetros, al menos, en un ángulo diedro de 110º, formado por dos planos verticales, uno de los cuales será paralelo al de simetría que pase por el eje longitudinal de la aeronave y dirigido hacia delante, y el otro dirigido hacia la izquierda.

d) Atrás, una luz blanca dispuesta de manera que proyecte hacia atrás su resplandor ininterrumpido, visible a una distancia de cinco kilómetros, como mínimo, en un ángulo diedro de 140º, formado por dos planos verticales y dividido en dos partes iguales por el plano de simetría que pase por el eje longitudinal de la aeronave.

Caso de que, para aplicar las reglas más arriba citadas, deba ser reemplazada por varias luces la luz única, el campo de visibilidad de cada una de aquellas luces será limitado de tal manera que no haya más de una visible a la vez.

9. Un dirigible en marcha, o que no maniobra por sus propios medios (ó bien que ha parado voluntariamente sus motores), o que va a remolque, deberá llevar delante y atrás las luces especificadas en los apartados a) y d) del párrafo 8, y, además, debajo del dirigible dos luces rojas, colocadas verticalmente a cuatro metros la una por debajo de la otra, haciendo de estar la superior ocho metros por debajo de la cabina de mando, y visibles las dos,

en lo posible, en todas direcciones, a una distancia de tres kilómetros, como mínimo.

Además, si "hace camino" ("avoir l'erre"), y nunca en otro caso, deberá llevar las luces laterales descritas en los apartados b) y c) del párrafo 8.

Durante el día deberá llevar las bolas u objetos negros de 60 centímetros de diámetro, como mínimo, colocados a cuatro metros verticalmente uno encima del otro y visibles, en lo posible, en todas direcciones. Caso de necesidad, podrán ser duplicadas estas señales.

10. a) Un dirigible amarrado a un mástil de amarre deberá llevar en la parte de atrás o cerca de ella una luz blanca que pueda ser vista, en lo posible, desde cualquier punto, a una distancia de cinco kilómetros, al menos.

b) Todo dirigible amarrado al suelo o a la superficie del agua por un cable deberá llevar en la parte delantera la luz blanca que se señala en el apartado a) del párrafo 8, y en la parte trasera la luz blanca descrita en el apartado d) del párrafo 8. Además, el dirigible y el cable de amarre deberán estar iluminados o balizados de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 7, que se refiere a globos cautivos.

c) Un dirigible, en el tiempo en que proceda a su amarre, será considerado como en marcha e incapaz de maniobrar hasta el instante en que quede amarrado definitivamente.

11. a) Caso de que una de las luces prescritas en los párrafos precedentes para las aeronaves en vuelo se apague y no pudiese ser encendida de nuevo inmediatamente, la aeronave deberá aterrizar tan pronto como pueda hacerlo sin peligro.

b) Si a consecuencia de la dificultad de fabricar lámparas que llenen las condiciones prescritas en los párrafos que preceden para las luces por sectores, es inevitable un cruce irregular de estas luces, su extensión habrá de ser reducida al mínimo; no deberá existir ningún sector sin luz visible.

12. En ningún caso impedirán las reglas que preceden la aplicación de los Reglamentos especiales dictados por un Estado con relación a luces suplementarias de señales o de posición, para aparatos militares o para aeronaves que vuelen en escuadrilla. Tampoco impedirán estas reglas el empleo de las señales de reconocimiento adoptadas por un propietario de aeronave, autorizadas y publicadas por su respectivo Gobierno.

13. (Se ha convertido en párrafo 12.)

SECCIÓN II

Reglamento referente a las señales.

14. a) Toda aeronave que desee aterrizar durante la noche, sin ser obligada a ello, en un aeródromo dotado de personal de guardia, deberá efectuar, antes de hacerlo, señales intermitentes ya sea con una lámpara o con un proyector distinto de las luces de navegación, ya sea con un aparato sonoro cualquiera. Por otra parte, deberá, por medio del Código Internacional Morse, y por señales fónicas o luminosas, reproducir el grupo de dos letras compuesto de la primera y la

última del grupo de cinco que constituya sus marcas de nacionalidad y matrícula.

b) El permiso para aterrizar le será conferido desde tierra, por la repetición de la misma señal de dos letras hecha con una luz verde y seguida de señales intermitentes del mismo color.

15. Un cohete pirotécnico rojo lanzado desde tierra, o un fuego rojo que lance destellos desde tierra, significarán que no debe aterrizar ninguna aeronave.

16. Toda aeronave que se vea obligada a aterrizar durante la noche, deberá efectuar antes de hacerlo, con sus luces de navegación, una serie de señales cortas e intermitentes.

17. Cuando una aeronave esté en peligro o pida socorro, deberá hacerlo empleando, sea juntas, sea por separado, las señales de peligro que siguen:

a) La señal internacional S. O. S., hecha por medio de señales ópticas o por radiotelegrafía.

b) El llamamiento de socorro internacional May Day (correspondiente a la pronunciación francesa de la expresión "m'aider"), hecha por medio de la radiotelefonía.

c) La señal de socorro hecha por medio de los banderines. N. C., del Código Internacional.

d) La señal de distancia formada con un banderín cuadrado que lleve, por encima o por abajo, una bola o alguna cosa semejante.

e) Un sonido continuo emitido con un aparato sonoro cualquiera.

f) Una señal formada por una sucesión de cohetes blancos pirotécnicos, disparados con cortos intervalos de diferencia.

17 bis. La señal de socorro se representa por el grupo S. O. S., el cual anuncia que la aeronave emisora se encuentra bajo la amenaza de un peligro grave e inminente, y pide un socorro inmediato.

La señal de urgencia consiste en varias repeticiones del grupo XXX, transmitidas estableciendo bien la separación de las letras de cada grupo y los grupos sucesivos. Antes del primer grupo se transmite una llamada, que indica que la estación emisora tiene un urgente mensaje que transmitir con referencia a la seguridad de la aeronave que la lleva, de una aeronave a la vista y aun a la seguridad de una persona cualquiera que se encuentre a bordo o que sea vista desde a bordo.

La expresión "Pan" se utiliza como señal de urgencia en radiotelefonía y en radiotelegrafía, cuando una estación de aeronave quiere señalar una avería que obliga a ésta a aterrizar sin necesidad un socorro inmediato (1). Cuando se utilice la radiotelegrafía, las tres letras deben estar bien separadas, a fin de que las señales AN no se trans-

(1) Cuando, por la rapidez de las maniobras a ejecutar, una aeronave no puede emitir el mensaje previsto, la señal "Pan" no seguida de un mensaje significa que la aeronave emisora se encuentra en peligro o a punto de aterrizar o amarrar forzadamente, o que ha interrumpido momentáneamente su vuelo, sin estimar necesario pedir socorro inmediato emitiendo la señal S. O. S.

formen en señal P. La señal de urgencia no puede transmitirse más que con la autorización del Comandante o de la persona responsable de la aeronave.

La señal de seguridad consiste en la transmisión del grupo TTT, en letras bien separadas, seguido de la palabra DE y del signo de llamada de la estación emisora. Anuncia que esta estación va a transmitir un mensaje referente a la seguridad de la navegación, o dando importantes informaciones con referencia a avisos meteorológicos.

18. Para indicar a una aeronave que se encuentra en las proximidades de una zona prohibida y debe cambiar su ruta se emplearán las siguientes señales:

a) Durante el día, tres proyectiles lanzados con diez segundos de intervalo, cuya explosión producirá por cada uno una nube de humo blanco señalando la dirección que ha de seguir la aeronave.

b) Durante la noche, tres proyectiles lanzados con diez segundos de intervalo y cuyas explosiones producirán luces o estrellas blancas que señalen la dirección a seguir por la aeronave.

19. Para dar a una aeronave la orden de aterrizaje, se emplearán los siguientes signos:

a) Durante el día, tres proyectiles lanzados con diez segundos de intervalo y cuya explosión producirá para cada uno una nube de humo negro o amarillo.

b) Durante la noche, tres proyectiles lanzados con diez segundos de intervalo y cuyas explosiones producirán luces o estrellas verdes.

Por otra parte, si se desea impedir el aterrizaje de una aeronave diferente de aquella cuyo aterrizaje se desea, se lanzará sobre esta última, por medio de un proyector, un foco intermitente de luz.

20. a) Caso de que la niebla o la bruma hagan invisible un aeródromo, podrá éste ser marcado por un globo que haga el oficio de boya aérea, o por cualquier otro sistema aprobado.

b) En caso de niebla, bruma, nevada o fuerte lluvia, tanto de día como de noche, toda aeronave que esté sobre el agua deberá hacer oír las siguientes señales sonoras:

1.º Si no está anclada o amarrada, un sonido por intervalos de dos minutos a lo sumo, consistente en dos llamadas de una duración aproximada de cinco segundos cada una, separadas por un intervalo aproximadamente de un segundo.

2.º Si está anclada o amarrada, el tintineo rápido de una campana o de un gong de potencia suficiente, prolongado durante cinco segundos aproximadamente, con intervalos de un minuto, a lo sumo.

SECCIÓN III

Reglas generales de la circulación aérea.

21. Sin perjuicio de lo que se estipula en el párrafo 43, los aerodinos provistos de un órgano motopropulsor deben ceder siempre sitio a los ae-

rodinos desprovistos de órgano motor-propulsor y a los aerostatos, y los aerostatos provistos de órgano motor-propulsor a los aerostatos y aerodinos sin órgano motor-propulsor.

22. Un dirigible que no maniobre por sus propios medios, debe ser considerado como globo libre en lo que se refiere a la aplicación de las reglas de la presente Sección.

23. Cuando lo permitan las circunstancias, se puede prever el peligro de colisión con otra aeronave observando con cuidado la orientación y la inclinación del camino seguido por ésta. Si ninguno de estos dos elementos sufre modificación apreciable, debe considerarse la colisión como posible.

24. La expresión "peligro de colisión" comprende todo riesgo de accidente causado por una aproximación demasiado grande de dos aeronaves. Toda aeronave a la cual las reglas antes indicadas imponen la obligación de apartarse de otra aeronave para evitar una colisión, debe mantenerse a una suficiente distancia de aquélla, de acuerdo con las circunstancias que concurren.

25. Sin perjuicio de la observancia de las reglas sobre peligros de colisión contenidas en el párrafo 24, toda aeronave provista de órgano motor-propulsor debe maniobrar siempre de acuerdo con las reglas establecidas en los párrafos siguientes, desde el momento en que se perciba que, continuando su ruta en la misma dirección, pasaría a menos de 200 metros de una parte cualquiera de otra aeronave.

26. Caso de que dos aeronaves provistas ambas de órgano motor-propulsor se encuentren de frente o casi de frente, cada una de ellas debe apartarse hacia la derecha.

27. Cuando dos aeronaves provistas ambas de órgano motor-propulsor siguen respectivamente rutas que se crucen, la aeronave que ve a la otra a su derecha debe ceder sitio a esta última.

28. Una aeronave que alcance a otra, para pasarla desviará su ruta hacia la derecha, y nunca lo hará picando.

Si una aeronave llega sobre otra aeronave siguiendo una ruta inclinada de más de 110 grados sobre la seguida por esta última, es decir, si se encuentra con respecto a ésta en una posición tal que no pudiese distinguirse durante la noche ninguna de las luces de sus lados, será considerada como queriendo adelantar a esta última, y ningún cambio ulterior en la ruta seguida por las dos aeronaves podrá hacer considerar a la primera como tendiendo a cruzar a la otra, a los efectos del presente Reglamento, ni relevarla de la obligación de mantenerse a distancia de la aeronave alcanzada hasta tanto que la haya pasado a gran distancia.

Como quiera que durante el día la aeronave que adelanta a otra en las condiciones que se citan arriba, no podrá saber siempre con certeza si su ruta pasará por delante o por detrás de la segunda, debe, en caso de duda, considerarse en la situación de una aeronave que alcanza a otra y ale-

jarse de la ruta seguida por esta última.

29. En los casos en que el presente Reglamento prescribe a una de las aeronaves hacer sitio a la otra, esta última debe mantener su ruta y velocidad primitivas. Sin embargo, cuando a consecuencia de la niebla o por cualquier otra causa se encuentren las dos aeronaves tan cerca una de otra que no puede ser evitada la colisión solamente con la maniobra de la primera, debe la segunda tomar la iniciativa de maniobrar de la manera más eficaz para evitar el choque.

30. Toda aeronave invitada por el presente Reglamento a apartarse de la ruta que siga otra, deberá, en lo posible, evitar cruzarla por delante.

31. Con objeto de reducir los riesgos de colisión, más considerables sobre las rutas de tráfico aéreo, se observarán las reglas que siguen, siempre que sea posible hacerlo sin peligro, para volar sobre estas zonas y en sus proximidades.

a) Toda aeronave que navegue, sirviéndose de la brújula, a lo largo de una línea recta que una dos puntos de una ruta habitual de tráfico aéreo, deberá mantenerse a 500 metros, por lo menos, a la derecha de esta ruta.

b) Toda aeronave que siga una ruta de tráfico aéreo oficialmente reconocida, deberá mantenerse a no menos de 300 metros a la derecha de ésta.

c) Toda aeronave que en las proximidades de una ruta frecuentada por aeronaves siga una línea indicada en tierra por una carretera, una vía férrea, una corriente de agua, un canal, una ribera, etc., deberá mantenerse a 300 metros, al menos, a la derecha de esta línea.

d) Ninguna aeronave deberá marchar por la izquierda de las líneas o rutas arriba citadas, si no es a distancia suficiente para permitirle evitar los aparatos que sigan estas líneas o rutas de acuerdo con las presentes disposiciones.

e) Toda aeronave que atravesase una de las líneas o rutas a que arriba se hace referencia, deberá hacerlo en ángulo recto, tan rápidamente como le sea posible y a la mayor altura que pueda alcanzar razonablemente.

f) En caso de vuelos en escuadrilla, la aeronave del Jefe de escuadrilla deberá conducir el vuelo de tal manera, bajo su responsabilidad, que todas las aeronaves del grupo puedan volar de acuerdo con las disposiciones anteriores.

32. Ninguna aeronave a punto de elevarse, del suelo o de la superficie del agua, deberá intentar el despegue si existe peligro de colisión con otra aeronave que se disponga a aterrizar.

33. Toda aeronave que se encuentre en una nube, en la niebla, la bruma o en cualquier condición de mala visibilidad, deberá maniobrar con toda precaución, de acuerdo con las circunstancias del momento.

Toda aeronave que vuele por bajo de las nubes deberá en todo momento hacerlo, siempre que ello sea posible sin peligro, lo suficientemente por debajo de aquéllas para que pueda fácilmente ver y ser vista.

34. (Se ha convertido en párrafo 50 bis.)

SECCIÓN IV

Lastre.

35. Queda prohibido arrojar desde una aeronave en vuelo otro lastre que arena fina o agua.

SECCIÓN V

Reglas especiales de la circulación aérea por encima o en las proximidades de los aeródromos abiertos al servicio público (1).

36. Las reglas de la presente Sección no serán aplicadas más que a los aeródromos terrestres y para aerodinos provistos de un órgano motor-propulsor, que serán designados en esta Sección por la sola palabra de "aerodinos".

37. Si un aerodino que sale de un aeródromo o que aterriza en él efectúa un viraje, debe hacerlo completamente fuera de la pista de aterrizaje y hacia la izquierda; es decir, en sentido contrario al de las agujas del reloj, de manera que durante el aterrizaje el campo de toma de tierra quede siempre a su izquierda.

38. El vuelo sobre un campo de aterrizaje a menos de 2.000 metros de altura, a no ser por consigna especial, queda prohibido para los aerodinos, fuera de los casos de aterrizaje o de partida.

Todo aerodino que vuele fuera del campo de aterrizaje, a una distancia de menos de 4.000 metros del punto más cercano de esta pista, deberá volar conservando la pista de aterrizaje a su izquierda, a no ser que navegue a más de 2.000 metros de altura.

39. Quedan prohibidos los aterrizajes acrobáticos sobre los aeródromos. Igualmente se prohíbe a los aerodinos realizar ejercicios acrobáticos en las proximidades de los aeródromos, a una distancia inferior a 4.000 metros del punto más cercano del perímetro del mismo, a no ser que aquéllos se mantengan a más de 2.000 metros de altura.

40. La dirección del viento será claramente indicada en todos los aeródromos por uno o varios de los medios usuales, tales como T de aterrizaje, boyas de viento, humo, etc. Caso de que el viento sea nulo se izará una bola bien visible a lo alto de un mástil, y si existe alguna T de aterrizaje será ésta fijada.

41. Todo aerodino que parta de un aeródromo o que aterrice en él deberá hacerlo con viento de proa, a menos de que lo impidan las disposiciones del lugar y salvo el caso de viento nulo. En este último caso, todo aerodino que despegue o aterrice deberá hacerlo en el sentido indicado por una señal apropiada, y si existe una T de aterrizaje, en el sentido indicado por ésta.

42. Si dos aerodinos de la misma naturaleza se acercan al mismo tiempo a un aeródromo para aterrizar en él, el aerodino más elevado deberá maniobrar tendiendo a evitar al que vuela a un nivel más bajo, y aterrizará

(1) Resolución número 399 (B. O. 12, pág. 50). Resolución núm. 467 (B. O. 15, pág. 39).

de acuerdo con las reglas del párrafo 28 acerca de la manera de adelantar a otro.

43. Se dejará vía libre a toda aeronave que se disponga a aterrizar en un aeródromo.

44. En todo aeródromo se destinará una zona neutra a lo largo de la periferia y en la proximidad de los hangares para las maniobras de las aeronaves en el suelo.

La pista de aterrizaje tendrá la máxima extensión posible.

Todo aerodino que desee aterrizar o despegar, deberá hacerlo de acuerdo con las estipulaciones del párrafo 41 y dejando completamente a su izquierda a todo otro aerodino que haya aterrizado ya o que esté despegando o a punto de hacerlo.

Todo aerodino que se desplace sobre el suelo en la pista de aterrizaje deberá hacerlo en el sentido del aterrizaje. Sin embargo, en ciertos aeródromos podrá ser permitido a los aerodinos desplazarse atravesando la pista de aterrizaje, con ciertas reservas que tiendan a garantizar la seguridad.

45. Por excepción a la regla general formulada en el apartado 3 del párrafo 44, la pista de aterrizaje podrá ser virtualmente dividida, en ciertos aeródromos, en dos zonas sensiblemente iguales, por un plano vertical orientado en el sentido en que se ha de efectuar el aterrizaje, definido en el párrafo 41. Para un observador colocado de cara al viento, la zona de la derecha estaría reservada a los aterrizajes, y la de la izquierda, al despegue y partida. Esta reglamentación especial deberá indicarse por una estrella blanca maciza de cinco picos (constituida por el pentágono regular no convexo inscrito en un círculo de 15 metros de diámetro como mínimo), colocada sobre el suelo en el centro de la parte del terreno destinada a las partidas y aterrizajes.

Todo aerodino que desee aterrizar deberá hacerlo, de acuerdo con el párrafo 41, en la parte izquierda de la zona reservada a este efecto, y dejando netamente a su izquierda a todo otro aerodino que haya aterrizado ya.

Todo aerodino que quiera elevarse habrá de hacerlo, conforme a lo establecido en el párrafo 41, en la parte izquierda de la zona reservada a este fin, y dejando netamente a su izquierda a todo aerodino que comience a despegar o esté a punto de hacerlo.

46. Las reglas de la presente Sección serán aplicadas en los aeródromos igualmente durante la noche: el aeródromo será delimitado lo más exactamente posible por luces rojas colocadas en su perímetro y en los obstáculos. El sentido en que se ha de efectuar el aterrizaje será, en la medida de lo posible, indicado por una T luminosa, o, a falta de ésta, por tres faros blancos dispuestos en triángulo isósceles, cuya base tendrá aproximadamente 200 metros de largo, y su altura, como mínimo, el doble. Los faros estarán colocados en tal forma, que el aerodino deberá aterrizar dirigiéndose desde el centro de la base a los faros del vértice opuesto; la base indicará el sitio en que deberá comenzar a tocar el suelo, y el vértice el

punto que no será prudente pasar (1).

47. Ningún globo cautivo, cometa o dirigible amarrado podrá elevarse, sin autorización especial, en las proximidades de un aeródromo, excepto en los casos previstos en el párrafo 20.

48. Marcando todos los obstáculos existentes en los aeródromos y, en lo posible, los obstáculos fijos peligrosos para la navegación aérea en una zona de 500 metros alrededor de los aeródromos, se colocarán señales apropiadas. (2).

49. La aplicación de las reglas especiales sobre circulación aérea por encima o en las proximidades de los aeródromos abiertos al servicio público, podrá ser suspendida temporalmente, en parte o en su totalidad, para un determinado aeródromo, por el Estado contratante en cuyo territorio se encuentre.

En este caso esta suspensión debe ser indicada:

a) Durante el día, por un cuadrado rojo de, al menos, tres metros de lado, colocado horizontalmente en la proximidad de la señal indicadora de la dirección del viento.

b) Durante la noche, por un cuadrado semejante, colocado en iguales condiciones, y cuyos lados estén dibujados por focos rojos (3).

SECCIÓN VI

Generalidades.

50. Toda aeronave que maniobre en el agua por sus propios medios, debe obedecer a los reglamentos establecidos para la previsión de colisiones en el mar, y a estos efectos será considerada como una nave de vapor; pero llevará solamente las luces previstas en el presente Reglamento y no las que se prescriben en los Reglamentos marítimos para los barcos de vapor. Además, salvo en los casos especificados en los párrafos 17 y 20 anteriores, no utilizará las señales sonoras fijadas en estos últimos Reglamentos ni estará obligada a recibirlas.

50 bis. De acuerdo siempre con las reglas de las Secciones III y V, se tendrán en cuenta aquellos peligros de navegación o de colisión, o de cualquiera otra circunstancia, que hicieran preciso apartarse para evitar un riesgo inmediato.

Particularmente no debe olvidarse que los barcos de vapor no pueden maniobrar en los pasos estrechos a fin de evitar una colisión con las aeronaves.

51. Ninguna de las prescripciones del presente Reglamento podrá ser invocada para exonerar a una aeronave, su propietario, piloto o tripulación, de las consecuencias de una negligencia, sea en el empleo de las luces y señales, sea en el servicio de vigilancia, o de una negligencia en la observancia de las precauciones requeridas para la práctica de la navegación aérea en tiempo normal, o en las circunstancias especiales del caso de que se trate.

52. Tampoco podrá ser invocada ninguna de las prescripciones de este

(1) Resolución núm. 526 (B. O. 18, pág. 37).

(2) Idem 156 (B. O. 6, pág. 45).

(3) Resolución núm. 427 (B. O. 14, pág. 23).

Reglamento como excusa en caso de infracción de los Reglamentos especiales establecidos y debidamente publicados, relativos a la circulación de las aeronaves en las proximidades de los aeródromos u otros lugares; la observancia de estos Reglamentos será obligatoria para todos los propietarios, pilotos o tripulaciones de las aeronaves.

ANEJO

Condiciones mínimas requeridas para la obtención de patentes y licencias de pilotos o de observadores.

SECCIÓN PRIMERA

Disposiciones generales.

Las condiciones enunciadas en el curso del presente anejo son las mínimas exigidas para la expedición de patentes valederas para el tráfico internacional (1).

Sin embargo, cada uno de los Estados contratantes tendrá la facultad de expedir patentes y licencias no valederas para el tráfico internacional, de acuerdo con las condiciones atenuadas que juzgue suficientes para garantizar la seguridad del tráfico aéreo.

Dichas patentes y licencias no serán valederas para el vuelo sobre el territorio de otro Estado.

Deberán estar redactadas en tal forma que impidan toda confusión con las patentes y licencias establecidas de acuerdo con las decisiones tomadas por la Comisión Internacional de Navegación Aérea, en ejecución del artículo 13 del Convenio (2), valederas para el tráfico internacional.

Por otra parte, cada uno de los Estados contratantes puede, si lo juzga oportuno, y sin perjuicio de lo prescrito en el artículo 13 del Convenio, hacer más rígidas las condiciones fijadas para la expedición por él de patentes y licencias.

A los fines del presente anejo, se entiende por transportes públicos:

A) Todo transporte efectuado por vía aérea mediante remuneración (de cualquier naturaleza que sea).

B) Todo transporte efectuado por vía aérea, aun sin remuneración, si el transporte es efectuado por una Empresa de transportes aéreos. (3).

SECCIÓN II

Licencias de pilotos aviadores.

A) Licencia de piloto de aviones de turismo. (No valedera para los

(1) Resolución núm. 197 (B. O. 7, pág. 38).

(2) Estas decisiones han sido objeto de dos resoluciones de la C. I. N. A., ejecutorias en igual grado, por lo que se refiere a los Estados contratantes, que los anejos al Convenio:

A) Resolución núm. 102 (B. O. 4, págs. 24 a 31), en vigor a partir del 10 de Febrero de 1924.

B) Resolución núm. 129 (B. O. 5, pág. 29, en vigor a partir del 20 de Junio de 1924.

(3) Resolución núm. 563 (B. O. 19, pág. 63).

transportes públicos o trabajos aéreos.)

1. Pruebas prácticas.

En cada prueba práctica el aspirante debe estar solo en el avión.

a) Prueba de altura y de vuelo planeado:

Una subida que terminará por un vuelo planeado, deteniendo los motores a 600 metros por lo menos sobre la pista de aterrizaje o de amaraje. El aterrizaje ha de ser efectuado sin que el motor haya vuelto a ser puesto en marcha, y en un radio de 150 metros todo lo más alrededor de un punto fijado de antemano por los examinadores oficiales.

b) Prueba de destreza:

Un vuelo sin aterrizaje alrededor de dos mástiles (o de dos boyas), situados a 500 metros uno del otro y describiendo una serie de cinco ochos (8). Cada viraje ha de ser efectuado alrededor de uno de los dos mástiles (o boyas). Este vuelo ha de ser hecho a una altura inferior o igual a 200 metros por encima del suelo o del agua y sin tocar el suelo o el agua.

El aterrizaje será efectuado:

1.º Parando definitivamente el o los motores, lo más tarde cuando el aparato toque el suelo (o el agua).

2.º Deteniendo definitivamente la aeronave a menos de 50 metros de un punto fijado por el mismo candidato antes del despegue.

2. Conocimientos especiales.

Reglamento sobre las luces y señales y reglas generales de la circulación aérea. Reglas especiales de la circulación aérea por encima y en las proximidades de los aeródromos abiertos al servicio público. Conocimiento práctico de la legislación aérea internacional.

3. Validez de la licencia.

Ninguna licencia será expedida o renovada para un plazo superior a doce meses.

4. Renovación de la licencia.

El titular de una licencia que desee renovarla deberá, en caso de duda, en lo que concierne al mantenimiento de su aptitud, sufrir en totalidad o en parte las pruebas prácticas definidas en el párrafo primero arriba mencionado.

B) Patente de piloto aviador, valiedera para los transportes públicos o trabajos aéreos.

1. Pruebas prácticas.

En cada prueba práctica el candidato debe estar solo a bordo del avión.

a) Prueba de altura:

Un vuelo sin aterrizaje durante el cual el piloto deberá estar una hora, al menos, a una altura mínima de 2.000 metros por encima del punto de partida.

b) Las pruebas de vuelo planeado y destreza son las mismas exigidas para la obtención de la patente de piloto aviador de turismo. Los candidatos que posean ya esta patente no estarán obligados a sufrir por segunda vez estas pruebas.

c) Prueba de duración, de al menos 300 kilómetros sobre la tierra o el mar, con retorno al punto de partida. Este viaje deberá ser realizado sobre la misma aeronave y en un plazo de ocho horas. Comprenderá dos aterrizajes obligatorios (con detención absoluta del aparato), aparte del del

punto de partida, en los lugares fijados de antemano por los examinadores.

En el momento de la partida recibirá el candidato instrucciones de la ruta a seguir, y será provisto del mapa necesario. Los examinadores decidirán si la ruta ha sido fielmente seguida.

d) Vuelo nocturno:

Un vuelo de treinta minutos, hecho a una altura de al menos 500 metros. No podrá comenzar antes de dos horas después de la puesta del sol, y habrá de acabar dos horas al menos antes de su salida.

2. Examen técnico.

(Un párrafo suprimido.)

a) Aviones:

Conocimiento teórico de las leyes de resistencia del aire, especialmente en lo que se refiere a sus efectos sobre la superficie de las alas y los planos de la cola, sobre los timones de dirección y profundidad y sobre las hélices; funciones de las diferentes partes de la aeronave y sus mandos.

Montaje de los aviones y de sus diferentes partes.

Pruebas prácticas de regulación.

b) Motores:

Conocimientos generales sobre los motores de explosión y funcionamiento de sus diversos órganos; conocimientos generales sobre la construcción, montaje, ajuste y características de los motores de aviación.

Causas del funcionamiento deficiente de un motor, causas de avería.

Pruebas prácticas de reparaciones corrientes.

c) Conocimientos especiales:

Reglamentos sobre luces y señales, reglas generales de la circulación aérea y reglas especiales de la circulación aérea por encima y en las proximidades de los aeródromos abiertos al servicio público.

Conocimiento práctico de las condiciones especiales de la circulación aérea y de la legislación aérea internacional.

Lectura de mapas, orientación, determinación de la posición; meteorología elemental.

Observaciones.

Las pruebas prácticas serán terminadas en el plazo máximo de dos meses, pudiéndose verificar en un orden cualquiera, siendo cada prueba susceptible de dos ensayos.

Las pruebas serán certificadas por examinadores acreditados, que enviarán sus certificaciones a las Autoridades competentes.

Los expedientes oficiales tendrán cuenta de los incidentes sobrevenidos, especialmente en los aterrizajes. Antes de cada prueba habrán de presentar los candidatos pruebas irrecusables de identidad.

En todas las pruebas prácticas deberá llevarse un barógrafo, y la hoja gráfica, firmada por los examinadores, será unida al expediente.

(Un párrafo suprimido.)

SECCIÓN III

Patente de piloto de globo libre.

1. Pruebas prácticas.

El candidato debe haber hecho las ascensiones certificadas siguientes:

1) Durante el día:

Tres ascensiones de instrucción.

Una ascensión dirigida por el candidato bajo la vigilancia de un instructor.

Una ascensión solo en el globo.

2) De noche:

Una ascensión estando solo en el globo.

Cada ascensión ha de durar dos horas al menos.

2. Examen teórico.

Leyes elementales de la aerostática y de la meteorología.

3. Conocimientos especiales.

Conocimiento general del globo y de sus accesorios, modo de inflarlo, regulación, dirección de una ascensión; instrumentos, precauciones a tomar contra el frío y en las grandes alturas.

Reglamento sobre luces y señales y reglas generales de la circulación aérea; reglas especiales de la circulación aérea por encima y en las proximidades de los aeródromos abiertos al servicio público.

Conocimiento práctico de la legislación aérea internacional. Lectura de mapas y orientación.

SECCIÓN IV

Patente de piloto de dirigible.

El personal a cuyo cargo esté la dirección de los dirigibles empleados para el transporte público internacional estará, como minimum, compuesto como sigue:

Para dirigibles de menos de 6.000 metros cúbicos:

Un Comandante.

Para los dirigibles cuyo volumen sea de más de 6.000 y menos de 20.000 metros cúbicos:

Un Comandante primero.

Un Comandante segundo (1).

Un Piloto (timonel).

Un mecánico por cada grupo motor simple o doble.

Los dirigibles cuya cubicación sea superior a 20.000 metros cúbicos:

Un Comandante en jefe.

Un Comandante segundo.

Dos Pilotos (timoneles).

Un mecánico por cada grupo motor simple o doble.

Para etapas de una duración superior a doce horas:

A bordo de dirigibles cuya cubicación sea inferior a 6.000 metros cúbicos, el Comandante deberá estar asistido por otro Oficial.

En dirigibles de más de 6.000 metros cúbicos, todos los miembros de la tripulación arriba designados serán duplicados, con excepción del primer Comandante.

El personal de a bordo debe poseer patentes para los trabajos de su competencia, teniendo los Comandantes la obligación de poseer la patente de navegantes aparte de la de piloto de dirigible, de acuerdo con las prescripciones de la Sección quinta del presente anejo.

(1) El Comandante segundo podrá llenar las funciones de Radiotelegrafista si es titular de la correspondiente licencia.

Todo piloto de dirigible debe poseer también la patente de piloto de globo libre.

Existen tres clases de pilotos de dirigibles:

El titular de una patente de primera clase puede mandar toda clase de dirigibles.

El titular de una patente de segunda clase puede mandar dirigibles de menos de 20.000 metros cúbicos de capacidad.

Y el titular de una patente de tercera clase puede mandar dirigibles de menos de 6.000 metros cúbicos de capacidad.

(Dos párrafos suprimidos.)

Condiciones requeridas para la obtención de la patente de tercera clase.

1. Pruebas prácticas.

a) Veinte ascensiones certificadas (tres de las cuales nocturnas) hechas en un dirigible, habiendo de durar cada ascensión, al menos, una hora. Al menos en cuatro de estas ascensiones, y bajo la vigilancia del Oficial Comandante, habrá conducido el candidato por sí mismo el dirigible, comprendiendo partida y aterrizaje, durante todo el trayecto, si la duración no ha pasado de cuatro horas, y durante cuatro horas, al menos, si ha sido superior.

b) Un viaje de al menos cien kilómetros sobre un itinerario fijado de antemano; este viaje debe terminar por aterrizaje a efectuar durante la noche, y habrá de verificarse con un Inspector oficial a bordo.

2. Examen teórico.

Aerostática y meteorología, densidad de los gases, leyes de Mariotte y de Gay-Lussac, presión barométrica, principio de Arquímedes, comprensibilidad de los gases, interpretación y uso de los datos contenidos en los mapas meteorológicos.

Propiedades físicas y químicas de los gases ligeros y de los materiales empleados en la construcción de los dirigibles.

Teoría general de los dirigibles.

Propiedades dinámicas de los cuerpos en movimiento en el aire.

3. Conocimientos generales.

Conocimiento elemental de los motores a explosión.

Navegación elemental, uso de la brújula, manera de determinar la situación.

Modo de inflar el globo; compensación de pesos, regulación, maniobra, mandos e instrumentos.

Condiciones requeridas para la obtención de la patente de segunda clase

1. Pruebas prácticas.

Todo candidato a la patente de segunda clase debe poseer la de tercera clase, y haber hecho al menos cuatro meses de servicio como piloto de tercera sobre un dirigible; por otra parte, debe haber hecho como piloto de tercera, sobre un dirigible de más de 6.000 metros cúbicos, diez ascensiones como mínimo, durante las cuales y bajo la vigilancia del Oficial Comandante, deberá haber conducido por sí mismo el dirigible, incluso salida y aterrizaje, y durante todo el trayecto si la duración del viaje no ha sido mayor de cuatro horas, y durante al me-

nos cuatro horas si la duración ha sido superior.

2. Examen teórico.

Conocimiento profundo de las materias que figuran en el programa para la obtención de la patente de tercera clase.

Condiciones requeridas para la obtención de la patente de primera clase.

1. Pruebas prácticas.

Todo candidato a la obtención de la patente de primera clase debe poseer la de segunda clase, y haber hecho al menos dos meses de servicio activo como piloto de segunda; debe haber hecho por otra parte, a bordo de un dirigible de más de 20.000 metros cúbicos, y como piloto de segunda clase, cinco ascensiones como mínimo, durante las cuales, y bajo la vigilancia del Oficial Comandante, habría de conducir él mismo el dirigible, salida y aterrizaje incluidos, durante todo el trayecto si su duración no ha excedido de cuatro horas, y durante al menos cuatro horas si ha sido superior. Cada ascensión ha de durar una hora al menos, con un minimum de quince horas en total para las cinco ascensiones.

2. Examen teórico.

Igual que para la obtención de la patente de segunda clase.

SECCIÓN V

Patente de navegante.

1. Hay dos clases de patentes de navegantes.

2. Todo navegante titular de una patente de primera o de segunda clase debe estar a bordo:

A) De todo avión destinado a un servicio de transporte público internacional, y debiendo hacer un viaje sin escala:

1.º De día: Ya sea de más de 160 kilómetros sobre regiones habitadas, ya sea de más de 160 kilómetros, y sin exceder de 1.000 kilómetros, sobre alta mar o regiones inhabitadas.

2.º De noche: De más de 25 kilómetros sin pasar de 1.000 kilómetros.

B) De todo dirigible de menos de 20.000 metros cúbicos para toda ascensión diurna o nocturna.

3. Un titular de una patente de navegante de primera clase debe estar a bordo:

A) De todo avión destinado al transporte público internacional y que haya de hacer un viaje sin escala, en el curso del cual haya de recorrer:

1.º De día: Más de 1.000 kilómetros enteramente sobre alta mar o sobre regiones deshabitadas.

2.º De noche: Más de 1.000 kilómetros.

B) De todo dirigible cuya cubicación sea superior a 20.000 metros cúbicos para toda ascensión diurna o nocturna.

4. Un piloto aviador, titular de la patente de navegante necesaria, puede, aunque esté solo a bordo, llenar las funciones de navegante:

En caso de viajes diurnos sobre regiones habitadas.

En caso de viajes diurnos que no excedan de 1.000 kilómetros sobre alta mar o regiones deshabitadas.

Y en caso de viajes nocturnos si-

guiendo rutas convenientemente balizadas y reconocidas como tales por las autoridades competentes.

Un piloto de avión no puede al mismo tiempo llenar las funciones de navegante en el curso de viajes continuos de más de 1.000 kilómetros sobre la mar o sobre regiones deshabitadas, o en el curso de viajes nocturnos, con la excepción prevista en el punto anterior, más que en el caso en que se encuentre a bordo un segundo piloto que pueda, si hay lugar a ello, asegurar la conducción del avión.

Cuando una aeronave deba tener a bordo, además del piloto, a otro miembro de la tripulación, y si este miembro es titular de la patente de navegante necesaria, podrá llenar las funciones de navegante en los casos previstos en los párrafos 2 y 3 de esta Sección.

Nota: A los fines de los párrafos 2 a 4 anteriormente expresados, y solamente de ellos, ha de entenderse que:

a) Una "región deshabitada" es una región en la que a causa de una muy pequeña densidad de población, y, por otra parte, de falta de puntos de referencia naturales o defectuosidades de los mapas, las dificultades de vuelo son semejantes a las que se encuentran sobre alta mar.

b) "La noche" es el período que comienza una hora después de la puesta del sol y que acaba una hora antes de su salida.

c) Un "viaje sobre alta mar" es aquel en el curso del cual una aeronave que siga la línea recta puede encontrarse a más de 100 kilómetros de la costa.

A.—Condiciones requeridas para la obtención de la patente de navegante de segunda clase.

1. Pruebas prácticas.

a) Debe justificar el candidato haber cumplido al menos cincuenta horas de vuelo como miembro de la tripulación de una aeronave, personal de conducción.

b) En lo que se refiere al empleo de aparatos de señales ópticas, debe estar capacitado el aspirante:

1.º Para hacer señales semafóricas en suelo: Asegurar la transmisión y la recepción exacta de los mensajes no cifrados a la velocidad de 10 palabras por minuto (1).

2.º Para hacer señales luminosas: Asegurar, en el suelo y en vuelo, la transmisión y la recepción exacta de mensajes, tanto en grupos de Códigos convencionales como en lenguaje usual o en cifras, a la velocidad de ocho palabras por minuto en el suelo y de seis por minuto en vuelo.

2. Examen teórico.

a) Forma de la tierra, coordenadas geográficas y su anotación.

b) Mapas terrestres y marítimos, su lectura y uso; propiedades prácticas de las diversas proyecciones empleadas para la aeronáutica.

c) Magnetismo terrestre. Brújulas, su construcción, uso y regulación.

d) Navegación a la estima por me-

(1) Cada palabra o grupo equivalente a una palabra deberá comprender una media de cinco letras, cifras o señales.

dio de instrumentos destinados a evaluar y calcular los elementos del triángulo de las velocidades.

e) Navegación por medio de datos radiogoniométricos. Métodos para fijar la situación de una aeronave, con aplicación de las correcciones necesarias.

f) Legislación aérea internacional; reglamentos para evitar las colisiones en el mar, y publicaciones para uso de los aeronautas.

g) Meteorología. Principios de las diversas observaciones meteorológicas. Organización de la publicación de datos meteorológicos para la aeronáutica. Principios de las previsiones atmosféricas; establecimiento y lectura de las cartas sinópticas.

h) Señales ópticas:

1.º Métodos semafórico y luminoso: conocimiento profundo de la manera de entrar en comunicación y de transmitir y recibir los mensajes por medio de estos dos métodos.

2.º Código Internacional. Banderas (denominaciones y colores). Lectura de las señales efectuadas con banderas.

B.—Condiciones requeridas para la obtención de la patente de navegante de segunda clase.

1. Pruebas prácticas.

Debe justificar el candidato que ha llenado, al menos, doscientas horas de vuelo como miembro del personal de conducción de una aeronave, cien de las cuales como navegante y quince durante la noche.

2. Examen teórico.

a) Forma de la tierra. Evaluaciones matemáticas de los diversos elementos de cálculo de ruta y distancia.

b) Mapas terrestres y marítimos. Principios de construcción de las proyecciones empleadas corrientemente en aeronáutica.

c) Mareas. Teoría elemental y previsión con ayuda de los anuarios de mareas.

d) Navegación astronómica. Práctica de los diferentes métodos para fijar la situación de una aeronave; empleo y forma de llevar las tablas, diagramas o instrumentos empleados para resolver los problemas de fijación de situación. Conocimiento de los cálculos matemáticos necesarios.

e) Meteorología. Conocimiento más profundo de las cuestiones detalladas en el programa para obtención de la patente elemental.

(Un párrafo suprimido.)

SECCIÓN VI

Certificados médicos. Condiciones médicas internacionales de aptitud física para la navegación aérea.

A. Pilotos de aviones de turismo.

1. Para obtener una licencia como

piloto aviador de turismo, deberá presentarse todo candidato a sufrir un examen ante los Médicos especialmente designados a este efecto por el Estado contratante que expida la licencia.

2. Este examen médico girará sobre las siguientes condiciones de aptitud física y mental:

a) Antecedentes hereditarios y personales y, en particular, equilibrio del sistema nervioso. Tales datos informativos serán objeto de una declaración del candidato, firmada por él y reconocida como suficiente por el Médico examinador.

b) Los candidatos al título de pilotos aviadores de turismo no podrán solicitar la obtención de una licencia antes de la edad de diecisiete años.

c) Examen quirúrgico general. El candidato no debe sufrir ninguna herida o lesión, ni haber sufrido ninguna operación, ni presentar ninguna anomalía congénita o adquirida que pueda ser obstáculo a la seguridad de maniobra de una aeronave en las condiciones ordinarias.

El reconocimiento del abdomen y vísceras abdominales, particularmente de las regiones vesiculares, del píloro, duodeno y apéndice cuando revele alguna tumefacción o dolor localizado será completada por un examen radioscópico y radiográfico.

Toda intervención quirúrgica sobre las vías biliares o el tubo digestivo, con excepción del apéndice, que entraña una extirpación total o parcial o una derivación de alguno de estos órganos; toda lesión anatómica de una parte cualquiera del tubo digestivo en sus tejidos interiores, cualquier estrechez en el mismo, existencia de cálculos y cuerpos extraños, cualquier lesión en el peritoneo, alguno de estos defectos comprobados por el examen clínico o de laboratorio, serán eliminatorios, a menos que dos años después de sufrida una operación quirúrgica no parezcan sus consecuencias capaces de determinar una incapacidad súbita en vuelo. Podrá ser hecha excepción para aquellas contracciones espasmódicas no acompañadas de otras alteraciones, y para las ptosis compensadas por una buena musculatura abdominal.

Las afecciones al hígado (comprendidas las de las vías biliares) y el páncreas serán comprobadas, en los casos en que se estime necesario, por los exámenes de laboratorio, particularmente por la radiografía, así como por un análisis de la sangre y orina, y no serán eliminatorias más que en aquellos casos en que correspondan a la existencia de un cálculo, de un tumor o de una lesión que entrañe un defectuoso y permanente funcionamiento de estos órganos.

d) Examen médico general. El candidato no debe sufrir ninguna enfermedad o afección que pueda de improviso impedirle la conducción de una aeronave. Debe poseer corazón, pulmones y sistema nervioso capaces de soportar los efectos de la altura; debe estar exento de afecciones renales y no presentar ningún signo clínico de sífilis (1), ni sufrir lesión cardíaca.

e) Examen de los ojos. El candidato deberá presentar, con cristales correctores, si es preciso, una agudeza visual igual, al menos, al 80 por 100 de la normal (2) para cada ojo, tomado por separado, o el 90 por 100 para uno y el 70 por 100 para el otro, midiendo la agudeza visual por medio de los caracteres de imprenta corrientes fuertemente iluminados, pero en tal forma, que la luz no deslumbré los ojos del sujeto examinado. La visión binocular, movilidad ocular, campo visual de cada ojo y percepción de colores, deben ser normales.

f) Examen de oído. El oído medio debe ser normal. El candidato debe poseer una agudeza auditiva correspondiente, al menos, a la percepción de una voz susurrada a un metro. El aparato vestibular debe estar sano y no hiperexcitado. Debe ser igual por los dos lados.

g) Examen de la nariz, garganta y boca. El candidato debe tener una permeabilidad tubular total por los dos lados.

3. Cada uno de los Estados contratantes debe fijar provisionalmente por sí sus propios métodos de examen, hasta el momento en que los detalles y las condiciones mínimas de las pruebas a emplear sean fijadas por una decisión de la Comisión Internacional de Navegación Aérea, adoptada por la mayoría, según se prevé en el artículo 34, para toda modificación de las disposiciones de los anejos. Estos detalles y condiciones mínimas podrán ser modificados por la Comisión Internacional de Navegación Aérea, con la misma mayoría de votos.

4. El candidato que haya llenado satisfactoriamente las condiciones enunciadas más arriba recibirá un certificado médico favorable que deberá ser presentado para obtener la licencia. Este certificado médico deberá, en lo posible, adaptarse al siguiente modelo:

(1) Véase, a título de indicación, la nota complementaria del párrafo 3 e) de la parte B.

(2) La agudeza visual igual a 100 (normal) corresponde a un ángulo de cinco minutos.

CERTIFICADO MEDICO

Válido hasta el.....

El que suscribe, Dr., certifico que el Sr. D. (1), nacido en el, domiciliado en, ha sufrido las pruebas del examen de aptitud física y que ha sido reconocido como (2) para llenar las funciones de piloto de avión de turismo.

En a

(Firma.)

- (1) Apellidos, nombre y sexo.
 (2) Apto, inepto o inepto provisionalmente.

5. Podrán, sin embargo, admitirse, cuando no sean esenciales, ciertas atenuaciones a las condiciones fijadas en el párrafo 2 anterior, cuando el candidato haya sido admitido precedentemente en la aviación después de un examen médico sufrido ante una autoridad competente de uno de los Estados contratantes.

B. Personal de conducción de aeronaves más pesadas que el aire (o aerodinos) destinadas a los transportes públicos o al trabajo aéreo.

1. Para obtener una licencia, sea como piloto, oficial navegante o mecánico, sea como miembro del personal de conducción de una aeronave más pesada que el aire (aerodino) empleada en el transporte público o en los trabajos aéreos, deberán todos los candidatos presentarse a reconocimiento médico ante los facultativos especialmente designados a este efecto por el Estado contratante que expida la licencia.

2. El candidato, antes de presentarse al reconocimiento médico mencionado en el párrafo anterior, deberá haber sufrido con éxito un examen médico preliminar en el curso del cual deberá haber llenado las condiciones mínimas de aptitud física indicadas a continuación.

Este examen será efectuado, ya sea ante los Médicos indicados en el párrafo 1.º, ya ante otro Médico cualquiera, a elección del Estado que expida la licencia.

El candidato deberá tener el completo uso de sus cuatro miembros, no estar privado del uso completo de un ojo, no sufrir ninguna afección médica o quirúrgica, aguda o crónica o en evolución; no deberá presentar ninguna mutilación ni herida que entrañe un grado de incapacidad funcional que pueda constituir un obstáculo para la seguridad de la maniobra de una aeronave en cualquiera altura y aun en caso de vuelo prolongado y difícil; no padecer ninguna hernia ni ninguna lesión sensorial aparente, ni estar notablemente sujeto a ninguna manifestación morbosa, nerviosa o psíquica.

3. Los reconocimientos médicos, tanto el de selección inicial como el de comprobación de la aptitud personal, previstos en el párrafo 1.º, se referirán a las siguientes condiciones de aptitud física y mental:

a) El candidato será interrogado

en el primer examen sobre sus antecedentes hereditarios y personales.

b) Examen del sistema nervioso. Durante este primer reconocimiento, el examen del sistema nervioso del candidato comprenderá un interrogatorio muy minucioso sobre sus antecedentes hereditarios familiares y personales. Los datos obtenidos serán objeto de una declaración escrita y firmada por el candidato y acompañada, a ser posible, por una certificación relativa, sobre todo a las pérdidas de conocimiento, ausencias y convulsiones de toda clase; esta certificación, expedida por el Médico habitual del candidato o por una persona digna de fe que conozca a éste de mucho tiempo. Esta declaración y esta certificación deberán ser reconocidas como suficientes por el Médico examinador.

El candidato no deberá presentar ningún trastorno mental o trófico, ni temblor patológico, ni indicios que hagan presumir una epilepsia latente. La movilidad, sensibilidad, reflejos en los tendones cutáneos y de la pupila, coordinación de movimientos y funciones cerebrales, deberán ser normales; podrá hacerse excepción de aquellas perturbaciones periféricas localizadas debidas a la sección accidental de una rama nerviosa.

Las fracturas que hayan interesado la pared interna de la caja del cráneo, aun sin trastornos aparentes, supondrán una incapacidad provisional de dos años a partir de la época de la fractura.

Toda presunción de existencia de sífilis nerviosa será eliminatória, a menos que esta presunción, después de un análisis de la sangre y del líquido cefalorraquídeo; hechos con el consentimiento del candidato, sea reconocida como infundada.

c) Los pilotos y los Oficiales navegantes agregados a un servicio de transporte público no podrán entrar en funciones ni antes de los diecinueve años ni después de los cuarenta y cinco.

d) Reconocimiento quirúrgico general. El candidato no debe sufrir ninguna herida ni lesión, ni haber sufrido ninguna operación, ni presentar ninguna anomalía congénita o adquirida que pueda ser obstáculo a la seguridad de maniobra de una aeronave, a cualquier altura que sea, y aun en caso de vuelo prolongado o difícil.

El reconocimiento del abdomen y de las vísceras abdominales, particular-

mente de las regiones del píloro, vesiculares, del duodeno y del apéndice, no deberá mostrar ninguna tumefacción ni dolor localizado, que en caso necesario se completará con un examen radioscópico y radiográfico.

Toda intervención quirúrgica sobre las vías biliares o el tubo digestivo, con excepción del apéndice, que entrañe una extirpación total o parcial, o una derivación de alguno de estos órganos; toda lesión anatómica de una parte cualquiera del tubo digestivo en sus tejidos interiores, cualquier estrechez en el mismo, existencias de cálculos y cuerpos extraños, cualquier lesión en el peritoneo; alguno de estos defectos comprobado por el examen clínico o de laboratorio será eliminatorio. Podrá ser hecha excepción para aquellas contracciones espasmódicas no acompañadas de otras alteraciones y para las ptosis compensadas por una buena musculatura abdominal.

Las afecciones del hígado (comprendidas las vías biliares) y del páncreas serán comprobadas, en los casos en que se estime necesario, por los exámenes de laboratorio, particularmente por la radiografía, así como por un análisis de la sangre y la orina, y no serán eliminatorias más que en aquellos casos en que correspondan a la existencia de un cálculo, de un tumor o de una lesión que entrañe un funcionamiento defectuoso permanente de esos órganos.

d) Examen médico general. El candidato no debe sufrir ninguna enfermedad o afección que pueda de improviso impedirle la conducción de una aeronave. Debe poseer fuerza muscular suficiente para maniobrar los tipos de aeronaves que haya de pilotar o los aparatos de que se haya de servir.

No debe sufrir ningún aneurisma de los grandes vasos arteriales, ni lesión cardíaca, aun cuando esté bien compensada. El corazón debe ser completamente normal, así como su funcionamiento, y solamente la arritmia respiratoria, la taquicardia emotiva o producida por el esfuerzo y la bradicardia total, no acompañada de disociación auricoventricular, serán toleradas.

El candidato no debe sufrir ninguna afección aguda al pulmón, ni presentar ninguna lesión cicatricial de los pulmones. No deberá padecer tuberculosis que pueda ser revelada por los procedimientos clínicos habituales, ni adenopatía tráqueo-bronquial, ni enfisema pulmonar, aun leve. Sin embar-

go y a los efectos de la conservación de aptitud del personal a que se refiere el párrafo 1.º, sólo será eliminatoria el enfisema pulmonar cuando la capacidad pulmonar sea inferior a 3 1/2 litros, en reposo, después de una espiración y una inspiración forzadas, o cuando la duración de la suspensión respiratoria sea, en reposo, inferior a cincuenta segundos o solamente a cuarenta si el candidato es de talla inferior a un metro sesenta y cinco centímetros o si pertenece al sexo femenino. Además, en cada examen se incluirá una ficha de radioscopia para aquellos casos clínicos inciertos.

El candidato no debe presentar ningún signo de afección orgánica de los riñones, y éstos deben ser indoloros a la palpación y de un volumen normal. La ptosis renal será eliminatoria; sin embargo, en lo que se refiere a mantenimiento de la aptitud, esta regla no tendrá efecto si la ptosis renal no lleva consigo perturbaciones funcionales. La orina no debe contener ningún elemento patológico. Las afecciones de las vías urinarias y órganos genitales, incluso la blenorragia, podrán ser causa de incapacidad temporal o definitiva; podrá hacerse una excepción en lo que se refiere al mantenimiento de la aptitud en caso de orqui-epidimitis tuberculosa benigna y localizada.

Los candidatos del sexo femenino habrán de presentar un útero y demás órganos anejos normales. En los casos en que haya tenido lugar una intervención quirúrgica, serán considerados individualmente. Toda presunción de existencia de embarazo será causa de eliminación. Después de un parto o un aborto no podrá la titular de una licencia reanudar su servicio aéreo antes de haber sufrido un nuevo examen médico.

El candidato no habrá de presentar ningún signo clínico de sífilis (1).

(1) 1. A la vista de una manifestación sifilítica cutánea cualquiera, el Médico examinador deberá declarar inepto al candidato por una duración de tres a seis meses.

La disentería será considerada como una infección aguda; sin embargo, la presunción de infección disintérica será causa de eliminación, a menos que el Médico examinador no estime que los fenómenos clínicos han desaparecido.

f) Examen de los ojos. El candidato debe poseer un grado de agudeza visual compatible con las necesidades de sus funciones. La visión binocular, la movilidad ocular, el campo visual de cada ojo y la percepción de los colores, deben ser normales.

Todo piloto deberá presentar, sin lentes correctores, una agudeza visual igual a un 80 por 100, por lo menos, de la normal (1) para cada ojo toma-

2. La existencia de la sífilis será controlada al menos por dos métodos de serodiagnóstico, como la recomienda la Sociedad de las Naciones. (Rapport de la II Conferencia de laboratorio sobre el serodiagnóstico de la sífilis, Copenhague, 21 de Mayo a 4 de Junio de 1928, pág. 12, párrafo 2.º)

3. Al terminar el periodo de ineptitud, el sujeto examinado, al presentarse a los Médicos, habrá de probar que ha seguido un tratamiento suficiente.

4. Si el examen de sangre da entonces un resultado negativo, el sujeto examinado podrá ser admitido o reintegrado por periodos iguales o inferiores a los normales.

5. Si se produjera una nueva manifestación clínica después de haber reanudado el servicio, será nuevamente el examinado declarado inepto por un periodo de tres a seis meses.

6. Para todos los accidentes viscerales o nerviosos que muestren una infección más profunda y antigua, habrá de decretarse la ineptitud definitiva, a menos que, después de análisis de sangre y líquido cefalorraquídeo, efectuado a petición del interesado, estime el Médico eliminador que aquél puede ser admitido o mantenido en servicio.

(1) La agudeza visual igual a 100 (normal) corresponde a un ángulo de cinco minutos.

do por separado, o el 90 por 100 para un ojo y el 70 por 100 para el otro; la agudeza visual se medirá por medio de los tipos de imprenta estandarizados, fuertemente iluminados, pero en forma tal que la luz no deslumbré la vista del sujeto examinado.

Todo navegante presentará la misma agudeza visual, pero, si es preciso, con el empleo de cristales correctores.

g) Examen del oído. El oído medio debe ser normal. El candidato debe poseer una agudeza auditiva correspondiente, al menos a la percepción normal de los diapasones

“do” (a) — 64 vibraciones por segundo.
“do” (c) — 256 idem id.
“do” (g) — 4096 idem id.

estando las ramas del diapason perpendicularmente al suelo, a un centímetro del conducto auditivo. El aparato vestibular debe estar intacto y no hipersensible; ha de ser igual en los dos lados.

h) Examen de la nariz, de la garganta y de la boca. El candidato debe gozar de una permeabilidad nasal y tubular totales, por los dos lados, y no padecer ninguna afección grave, aguda o crónica, de la cavidad bucal o de las vías respiratorias superiores.

4. Cada uno de los Estados contratantes fijará provisionalmente sus propios métodos de examen, hasta que la Comisión Internacional de Navegación Aérea establezca por una decisión los detalles y condiciones mínimas de las pruebas a emplear; la decisión citada habrá de ser adoptada por mayoría de votos, según se prevé en el artículo 34 del Convenio para toda modificación de las disposiciones de los anejos. Estos detalles y condiciones mínimas podrán ser modificados por la Comisión Internacional de Navegación Aérea por la misma mayoría de votos.

5. El candidato que haya llenado las condiciones antes enunciadas, recibirá un certificado médico favorable, que habrá de mostrar para obtener la licencia, y que deberá ajustarse, en lo posible, al siguiente modelo:

Válido hasta el

CERTIFICADO MEDICO

El que suscribe, Doctor, certifico que el Sr. (1), nacido en, el, ha sufrido las pruebas del examen de aptitud física y que ha sido reconocido como (2), para servir en el personal de conducción, en calidad de (3).

En a de

(Firma.)

(1) Apellidos y nombre.

(2) Apto, inepto o provisionalmente inepto.

(3) Indicación del empleo a llenar entre el personal de conducción.

6. Con objeto de permitir la comprobación de la persistencia de su aptitud para la navegación aérea, todo miembro del personal de a bordo a que se refiere el párrafo 1, titular de una licencia, será examinado periódicamente, al menos cada seis meses, si pertenece al sexo masculino, y cada cuatro si pertenece al femenino (1), por los Médicos especialmente designados por el Estado contratante que expida la licencia, juntando al expediente las conclusiones de cada examen.

Sin embargo, cuando un miembro del personal a que se refiere el párrafo 1 se encontrara en servicio en una región alejada de los centros oficiales de exámenes médicos, al reconocimiento periódico que debería normalmente sufrir de acuerdo con lo previsto anteriormente, podrá ser diferido, a título excepcional, dos veces, por dos periodos consecutivos de tres meses cada uno, siempre que el interesado obtenga cada vez un certificado médico favorable después de haber sido examinado por un Médico que desempeñe cargo público o que sea, simplemente, diplomado por el Estado (2).

En caso de enfermedad o de accidente, la aptitud para la navegación aérea de todo miembro del personal a que se refiere el párrafo 1 debe ser nuevamente reconocida. Las fechas y los resultados de estos exámenes complementarios serán mencionados en la licencia de la persona examinada.

7. Los exámenes médicos para la comprobación de la persistencia de la aptitud del personal a que se refiere el párrafo 1 serán los mismos que para la selección inicial, pudiendo admitirse, sin embargo, ciertas atenuaciones de las condiciones definidas en el párrafo 3 de esta Sección, cuando no sean esenciales.

Además, en el caso en que el candidato haya sido admitido anteriormente en la Aviación después de un reconocimiento médico sufrido ante una Autoridad competente de uno de los Estados contratantes, el examen médico previsto para la selección inicial de este personal podrá efectuarse en las mismas condiciones que los exámenes complementarios a que se refiere el principio del párrafo.

ANEJO F

Mapas aeronáuticos internacionales y señales terrestres para marcar la ruta. (3)

Los mapas aeronáuticos internacionales y las señales terrestres serán establecidos de acuerdo con las siguientes reglas generales:

SECCIÓN I

Mapas.

1. Se crean dos tipos de mapas aeronáuticos, designados, respectivamente, en los siguientes párrafos bajo

(1) Resolución núm. 458 (B. O. número 15, pág. 30).

(2) Resolución núm. 390 (B. O. 13, pág. 46).

(3) Actualmente se estudia una nueva redacción de este anejo.

los nombres de "mapas generales" y "mapa normal".

2. Los mapas generales, como también el mapa normal, serán en principio contruídos siguiendo las reglas adoptadas por las Conferencias internacionales oficiales celebradas en Londres en 1909 y en París en 1913 para el establecimiento del "mapa mundi", 1 : 1.000.000 (1).

Nota. Extracto de las resoluciones adoptadas por las Conferencias de Londres y de París.

Las hojas del mapa mundi, escala 1 : 1.000.000, comprenden uniformemente seis grados de longitud y cuatro de latitud cada una. La cuadrícula está formada por meridianos trazados de seis en seis grados a partir del meridiano de Greenwich y por paralelos trazados de cuatro en cuatro a partir del Ecuador.

Los 60 sectores meridianos, de seis en seis grados de ancho, están numerados de uno a 60 a partir del antimeridiano de Greenwich y hacia el Este.

Al Norte y al Sur del Ecuador, y hasta los 88 grados de latitud, las 22 zonas paralelas sucesivas de cuatro grados de altura se donan por las 22 letras, de A a V.

Los dos casquetes polares, de dos grados de radio, están marcados por la letra Z.

Para el hemisferio Norte, cada hoja de la carta lleva un signo distintivo formado con la letra N, seguida de la letra de la zona y del número del sector que abarca la hoja en cuestión. Ejemplo: N. K.-12.

Para el hemisferio Sur, la letra inicial N se reemplaza por la letra S, Ejemplo: S. L.-28.

3. Las longitudes, distancias, altitudes y profundidad se expresarán en metros. Sin embargo, cada país tendrá el derecho de hacer constar, además, los mismos elementos expresados en unidades nacionales de medida.

4. Los colores y signos convencionales, así como los acuerdos tomados para la publicación del mapa mundi 1 : 1.000.000, deben ser empleados, en lo posible, para las cartas aeronáuticas internacionales.

5. Para los "mapas generales" se empleará la proyección "Mercator", representando el grado de longitud por tres centímetros. Los meridianos que limiten las hojas se contarán desde Greenwich y los paralelos desde el Ecuador. Los meridianos y los paralelos serán marcados con trazos finos de grado en grado; los que forman los límites de las hojas que constituyen el mapa serán más marcados. La designación de las hojas será la misma empleada en el mapa 1 : 1.000.000. Una imbricación de un grado de latitud y dos de longitud será prevista en las hojas adyacentes (2).

6. Cada una de las hojas de los mapas generales (Mercator) llevará, en

(1) Una Oficina central de la Carta general aeronáutica internacional ha sido instituida por la resolución número 97 (B. O. núm. 4, pág. 21) de la Cina, en vigor a partir del 30 de Julio de 1923.

(2) Un cuadro de unión de las hojas del mapa y un sistema de designación de las hojas han sido adoptados

francés, el título "Carte générale aéronautique internationale". (Véase la tabla 1 adjunta) (1), y por debajo, el mismo título en la lengua nacional del país que edita la hoja. Será designada por un nombre geográfico apropiado, y por las nuevas coordenadas (descritas en el párrafo 10) del ángulo 80 de la hoja, no incluido la superposición de cada hoja.

Cada hoja contendrá, por lo menos, los datos mencionados a continuación: Fisonomía general de terreno, representada por un sistema de colores hipsométricos y de signos convencionales; nombres geográficos; estaciones de Radiotelegrafía; faros aéreos y marítimos con su potencia luminosa expresada en bujías, el color y la frecuencia con que lanzan sus destellos; fronteras nacionales; zonas prohibidas; líneas de igual declinación magnética; en el borde una escala graduada en minutos; latitud y distancia al Polo Sur; longitudes antiguas y recientes (véase párrafo 10), con los números en el margen de los sectores correspondientes y las letras de las zonas del mapa mundial 1 : 1.000.000; la escala numérica a la latitud media de la hoja; las escalas graduadas en kilómetros y en unidades nacionales del país editor de la hoja; un cuadro de conjunto que indique ocho hojas adyacentes, con sus nombres y números abreviados (véase párrafo 10); con la escala y las particiones de las hojas normales correspondientes; una clave indicadora de las fronteras y los nombres de los países comprendidos en la hoja, así como los nombres de los mares, distritos, etc.; una escala de los colores hipsométricos; una lista de las rutas aéreas, con sus puntos característicos; la explicación de los signos convencionales en francés o en inglés y en la lengua del país editor de la hoja (1); la proyección de acuerdo con la cual ha sido establecido el mapa; el nombre del establecimiento que ha editado el mapa, con la fecha de su publicación y de las sucesivas ediciones; una lista de las principales referencias que han servido para la construcción del mapa; el precio oficial.

7. La escala de la carta normal aeronáutica internacional es de 1 : 200.000. Cada hoja comprenderá un grado de longitud y un grado de latitud. Sin embargo, los Estados que tengan actualmente un mapa con una escala próxima a la de 1 : 200.000 y cuyo formato sea poco diferente del previsto, podrán utilizarlo, a condición, sin embargo, y con objeto de llegar a la unificación de los signos a emplear, de seguir en lo posible los signos convencionales de la tabla 1 (1), conformándose obligatoriamente a los signos de informaciones aeronáuticas.

Nota.—Para los países de escasa población la escala utilizada podrá ser, según los casos, de 1 : 500.000 y hasta de 1 : 1.000.000.)

(Un párrafo suprimido.)

por la resolución núm. 205 (B. O. número 7, pág. 42) de la Cina, ejecutoria en lo que a los Estados contratantes se refiere con el mismo título que los anejos al Convenio y en vigor a partir del 28 de Junio de 1925.

(1) Esta tabla se inserta al final del Boletín Oficial número 6,

8. Cada una de las hojas del mapa normal aeronáutico llevará en francés el título: "Carte normale aéronautique internationale" (véase la tabla 2 adjunta (1), y debajo la traducción de este título en la lengua del país editor. Cada hoja será designada por un nombre apropiado de localidad, y cuando la serie esté constituida por hojas de un grado, por las nuevas coordenadas (descritas en el párrafo 10) del ángulo SO. de la hoja.

(Dos apartados suprimidos.)

9. Cada una de las hojas del mapa normal llevará los siguientes datos, que sean conocidos en este aspecto:

a) En el interior del cuadro: La cuadrícula de 20 en 20° de los meridianos y los paralelos; las carreteras; los ferrocarriles de todas clases; ciudades y poblaciones, con su contorno y trazado de las principales vías públicas que lo atraviesan; las aldeas, con las mismas indicaciones, si es posible; si no, marcadas por un círculo lleno; los principales trazos del sistema hidrográfico superficial; las regiones forestales y toda otra superficie de terreno impropia para el aterrizaje; los aeródromos y las estaciones de hidroaviones, con indicación de las facilidades permanentes de garaje, aprovisionamiento, etc.; los terrenos de socorro; las señales terrestres aeronáuticas; los faros aéreos y marítimos, con su potencia luminosa en bujías, color y frecuencia de los destellos; las estaciones de Radiotelegrafía; las estaciones meteorológicas; las líneas aéreas de transporte de energía eléctrica; los objetos interesantes; las fronteras nacionales, con los pasos aduaneros previstos en el anejo H, párrafo 2; las zonas prohibidas; las principales rutas aéreas; los nombres de los principales lagos y lagunas; villas y poblaciones; el relieve del suelo, reproducido por medio del sombreado; las alturas se expresarán en centenares de metros, aproximando a la centena inmediata superior la cifra que indique la altura; el punto culminante se representará por un punto colocado después de la cifra que exprese los millares de metros (ejemplo: 3.5). Caso de que la altura indicada sea inferior a 1.000 metros, no se colocará cero a la izquierda del punto (ejemplo: .3).

(1) Resolución núm. 251 (B. O. 9, página 19),

B) En el margen una escala graduada en minutos; las latitudes y las distancias al Polo Sur; las longitudes antiguas y modernas (Véase párrafo 10).

C) Fuera del cuadro: El nombre de la localidad escogida para designar la hoja y los números abreviados cuando se empleen; la escala de distancias graduada en kilómetros y en unidades de medida nacionales del país editor; la explicación de los signos convencionales en francés o inglés y en la lengua del país editor de la hoja (1); diagramas que expresen la declinación magnética y su variación anual; un cuadro de conjunto que indique las hojas adyacentes por sus nombres y números abreviados, caso de que se empleen éstos; una clave que indique las fronteras y los nombres de los países y mares representados parcialmente en el cuadro de conjunto; la proyección según la cual ha sido construida la hoja; el nombre del organismo editor y la fecha de su publicación; una lista de las principales fuentes de información que han servido para su confección; el precio oficial.

10. Además de la anotación habitual de latitudes y longitudes, las hojas de las cartas aeronáuticas generales y normales llevarán, encuadradas en rectángulos, nuevas coordenadas geográficas, a saber: de una parte, la distancia angular al Polo Sur, tomado como origen y creciente de 0° a 180° al Polo Norte, y, por otra parte, la nueva longitud, referida al antimeridiano de Greenwich, tomado como origen y contada de 0° a 360° marchando hacia el Este. Para designar las hojas por las nuevas coordenadas, se tomarán las coordenadas del ángulo S. O. de la hoja, escribiendo siempre en primer lugar la distancia polar y haciendo figurar en caracteres más gruesos el número de unidades de grados de las dos coordenadas.

Ejemplos: La hoja limitada al S. por el paralelo de 49° N. (correspondiente a 139° de distancia al Polo Sur) y al O. por el meridiano de 2° E. (correspondiente a 182° de la nueva longitud 139-182. Análogamente, la hoja limitada será expresada por la notación

(1) Resolución número 251 (B. O. 9, pág. 19),

tada al S. por el paralelo de 36° Sur (correspondiente a una distancia polar austral de 54°) y al Oeste por el meridiano de 7° O. (o sea 173° de la nueva longitud) será designada 54-173.

11. La disposición general de las hojas del Mapa general y del Mapa normal, títulos, anotaciones marginales, diagramas y leyendas, habrán de adaptarse a los modelos anejos (Tablas 1 y 2) (1).

12. Se publicará, en primer lugar, los Mapas generales y las hojas del Mapa normal, así como las guías que se refieran a las rutas aéreas eventualmente fijadas por acuerdos internacionales.

Nota.—Teniendo en cuenta las confusiones y los errores a que puede inducir el empleo de los procedimientos topográficos habituales para la construcción de los mapas aeronáuticos, se recomienda muy particularmente recoger, por medio de reconocimientos aéreos efectuados a lo largo de las rutas más importantes, todos los datos indispensables referentes a los accidentes del terreno que hayan de figurar en los mapas, con objeto de satisfacer las necesidades de los pilotos.

SECCIÓN II

Sistema universal de señales terrestres para la aeronáutica.

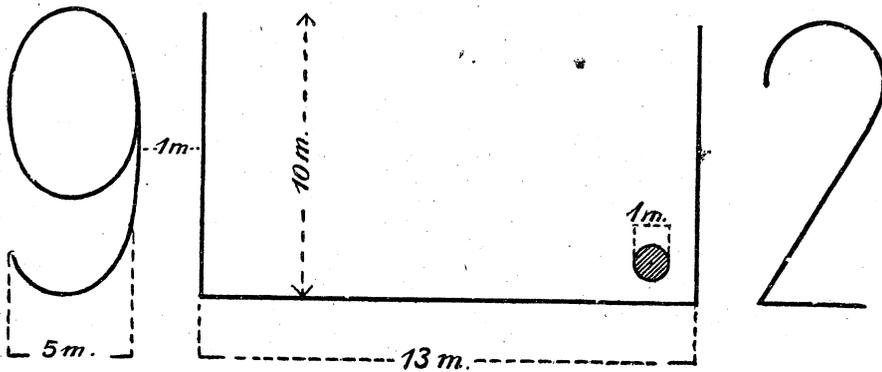
Las señales aeronáuticas se establecerán sobre el suelo y los techos de los edificios; deberán contener una referencia numérica y gráfica relacionada con la de las hojas del mapa normal aeronáutico internacional. A este efecto cada una de estas señales o balizas mostrará (véase el croquis a continuación):

a) El número abreviado de la hoja en que se encuentra.

b) Un semi-rectángulo, cuyos lados más estrechos están orientados Norte-Sur, abierto hacia el Norte si la baliza se encuentra en la mitad Sur, o hacia el Sur si se encuentra en la mitad Norte.

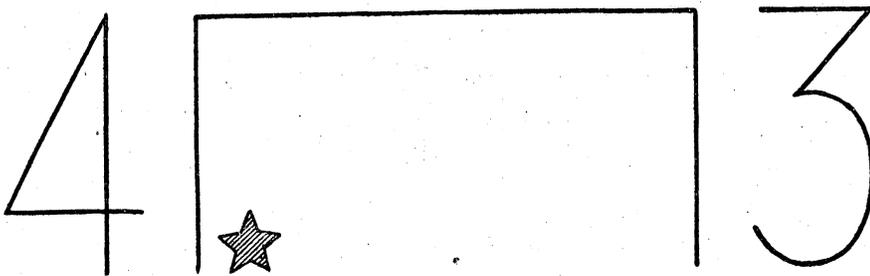
c) Un grueso punto que indique la posición aproximada de la señal terrestre en la semi-hoja correspondiente.

(1) Estas tablas se insertan al final del B. O. núm. 6.



Grueso del trazo de las cifras: 0,70 m.
Grueso del Semi-rectángulo: 1.— m.

Señal terrestre situada en la mitad inferior de la hoja, 92. (Los lados estrechos del cuadro están orientados de Norte-Sur)



Señal situada en la mitad superior de la hoja, 43.

Las dos cifras que componen el número abreviado de la hoja deben ser colocadas, sea a los lados, sea encima y debajo, pero nunca dentro del semi-rectángulo.

Cuando varias señales estén situadas lo bastante cerca una de otra para poder prestarse a confusiones, se podrá emplear, para distinguirlas, en lugar de un punto redondo, un punto cuadrado, triangular o en forma de estrella.

El cuadro rectangular y las cifras deberán tener, al menos, las dimensiones indicadas en el croquis anterior.

2. Se recomienda muy particularmente disponer señales terrestres aeronáuticas a lo largo de las rutas aéreas internacionales.

Nota.—Las medidas útiles a tomar para el alumbrado nocturno de las señales serán fijadas ulteriormente por la C. I. N. A., después de realizar las experiencias necesarias (1).

3. Además de las señales antes definidas, se inscribirá en el suelo el nombre de los aeródromos abiertos al servicio público, con letras (caracteres romanos) blancas de las siguientes dimensiones:

Largo de cada letra.....	6,00 metros.
Ancho ídem ídem.....	4,80 —
Espacio entre cada letra y después de fin de palabra	4,80 —
Grueso del trazo.....	0,90 —

4. Para los hidroaeródromos abiertos al servicio público, caso de que sea imposible aplicar las estipulaciones

(1) Resolución núm. 99. (B. O., 4, página 22.)

del párrafo 3 anterior, sus nombres serán inscritos en letras (caracteres romanos) de color blanco y tan visibles como lo permitan las circunstancias.

Apéndice.

1. Proyecciones y escalas.

A) Mapas generales. Entre los 68° de latitud Norte y los 68 de latitud Sur se hará uso de la proyección Mercator para la construcción de los "mapas generales", representado cada grado de longitud por tres centímetros.

B) Mapa normal. En lo que se refiere al mapa normal no se prescribe como obligatoria ninguna de las proyecciones conocidas.

C) Mapas de ruta. En lo que se refiere a las regiones para las cuales no se hayan establecido hojas del Mapa general (por ejemplo: las rutas transoceánicas, etc.), se construirán Mapas de ruta a una escala apropiada utilizando la proyección Mercator.

2. Superficies comprendidas en las hojas del Mapa general aeronáutico internacional.

A) Entre los 60° de latitud Norte y los 60 de latitud Sur, cada hoja del Mapa comprenderá una superficie de 12° de latitud por 18 de longitud (sin incluir el margen de superposición) y contendrá nueve divisiones unitarias del Mapa 1 : 1.000.000.

B) Entre los 60° y los 68 de latitud Norte y entre los 60 y 68 de latitud Sur, cada hoja de la carta comprenderá una superficie de 8° de latitud por 18 de longitud (Sin incluir el margen de superposición.) y contendrá seis divisiones unitarias del Mapa 1 : 1.000.000.

3. Signos convencionales y colores.

Los signos convencionales y colores adoptados se emplearán para todos los Mapas mencionados en el párrafo 1.º del presente Apéndice. Los detalles no serán indicados en los Mapas generales más que en la medida que se juzgue conveniente.

A) Los trazos relativos a la hidrografía serán en color azul. Las extensiones de agua se indicarán por un color uniforme. No podrá ser representada el agua por trazos cruzados más que cuando las extensiones de agua sean limitadas dentro de una hoja.

Deberá hacerse distinción entre:

- 1.º Los cursos de agua permanentes y reconocidos;
- 2.º Las corrientes de agua permanentes y no reconocidas.
- 3.º Las corrientes de agua temporales y reconocidas.
- 4.º Las corrientes de agua temporales y no reconocidas.

Las cataratas y los rápidos deberán indicarse con caracteres negros.

Los puentes, viaductos, esclusas, diques y presas deberán indicarse con los signos convencionales que figuran en el cuadro de signos convencionales de informaciones aeronáuticas (1).

Los terrenos sujetos a inundaciones y los pantanos se indicarán con signos convencionales distintivos. Cuando las zonas sujetas a inundaciones ofrezcan buenos terrenos de aterrizaje durante ciertas estaciones del año, se hará esta indicación en caracteres negros.

Cuando las líneas batimétricas sean interesantes para los aviadores, estarán representadas por líneas punteadas azules, su profundidad se indicará en metros y, si se desea, en unidades nacionales del país editor del Mapa, en cifras negras. La dirección de las corrientes marinas podrá indicarse, si se estima útil, con flechas azules, y la velocidad en kilómetros-hora en cifras negras.

B) Los colores del suelo podrán indicarse, cuando este género de indicaciones supongan algún interés para los aviadores, con un ligero tinte de tierra de Siena viva los terrenos áridos, y con un tinte de color verde claro, los cubiertos de vegetación (2).

C) En lo que afecta al relieve topográfico el Mapa general será un Mapa hipsométrico; es decir, que las sucesivas alturas estarán indicadas por un sistema de tintas, diferenciando netamente los diversos tramos. Las curvas correspondientes a las alturas de 500, 1.000, 2.000 y 3.000 metros, contadas desde el nivel medio del mar, serán dibujadas. La escala de colores comprenderá tres tintas (500-1000, 1.000-2.000 y 2.000-3.000 metros), no empleándose ninguna tinta hipsométrica para las regiones de altura inferior a 500 metros o superior a 3.000. Aquellos detalles característicos del relieve que no sea posible indicar por las curvas, se representarán con signos particulares.

D) Los ferrocarriles se indicarán en color marrón.

(1) Tabla 1.ª, contenida al final del B. O. número 6.

(2) Resolución número 238 (B. O., número 8, página 38),

En los mapas generales se empleará una sola línea, cualquiera que sea el número de vías.

En los mapas normales, las líneas de una sola vía se representarán con un trazo fino; las líneas de dos o varias vías con un trazo más espeso, indicando con una cifra romana en negro el número exacto de vías.

Deberá hacerse una distinción entre:

1.º Los ferrocarriles en explotación.

2.º Los ferrocarriles en vías de construcción.

3.º Las vías de ferrocarriles abandonados.

E) Los ferrocarriles de vía estrecha se indicarán, cuando la escala del mapa lo permita, por un trazo fino de color marrón, señalando, si se quiere, con intervalos, la letra L en color negro; no se indicará el número de vías. Cuando los ferrocarriles de vía estrecha se encuentren a lo largo de la carretera, podrá indicarse solamente la letra L, señalando con exactitud los lugares en que la vía se aparta de la carretera.

F) Las estaciones de ferrocarril se señalarán de color marrón, y en el Mapa general no se indicarán más que aquellas que tengan particular importancia para los aviadores. En el Mapa normal serán marcadas todas las estaciones, distinguiendo aquellas estaciones que tengan un solo muelle de las que tengan dos o más.

G) Los tranvías se indicarán, cuando el mapa lo permita, con un trazo fino de color marrón, y si se desea, con la letra T en negro; no se señalará el número de vías. Cuando los tranvías se encuentren a lo largo de la carretera, únicamente se pondrá la letra T, señalando con exactitud los lugares en que la vía se aparta de la carretera.

H) Cuando se indiquen las líneas telegráficas, se hará con un punteado de color marrón. Se presumirá la existencia de líneas telegráficas a lo largo de las vías férreas. Las líneas aéreas que no sigan las vías férreas o de tranvías podrán indicarse, cuando la escala lo permita, con el signo convencional empleado para las líneas telegráficas, además de la letra P en negro, con intervalos.

I) Las carreteras se indicarán con un color derivado del amarillo. No se dividirán en clases, pero aquellas que sean susceptibles de poder servir de guía a los aviadores podrán acentuarse, bien con un color más sostenido o bien con un trazo más ancho. Las pistas se representarán con trazos interrumpidos.

J) Las ciudades, pueblos y edificios se señalarán con bermellón. También se indicarán, cuando la escala del mapa lo permita, el verdadero contorno y las principales arterias de las ciudades y pueblos.

K) Los bosques, plantaciones de árboles frutales, montes, plantaciones de lúpulo, viñas, otras plantaciones, etcétera, cuando sean representadas en los mapas lo estarán en verde; un color uniforme indicará los bosques y montes espesos; un rayado más o menos apretado, los bosques abiertos o ralos. Cuando un color uniforme pueda hacer incierto el color de las

tintas hipsométricas, se empleará el rayado.

L) Los desiertos de arena, las arcas movedizas, las dunas de arena y los bancos de arena estarán indicados por medio de señales particulares.

M) Las masas rocosas, las rocas y canteras estarán igualmente significadas por señales particulares.

N) Todo letrado habrá de ser escrito en negro o en otro color obscuro.

Todos los datos referentes a la circulación aérea estarán indicados en negro y en caracteres netamente distintos de los utilizados para las otras indicaciones.

4. *Signos convencionales aeronáuticos.*

Todos los datos aeronáuticos estarán marcados en negro.

5. *Abreviaturas a emplear para las características de las luces aéreas y marítimas.*

Estas abreviaturas serán indicadas en el cuadro de signos convencionales.

6. *Toponimia.*

En lo que a la toponimia se refiere, se adoptarán las reglas usuales para el mapa mundial internacional 1 : 1.000.000. La inscripción en lengua nacional de los nombres topográficos sólo podrá ser suficiente cuando éstos no ofrezcan particular interés a la navegación aérea internacional.

7. *Varios.*

Sobre los mapas en proyección "Mercator" podrán dibujarse rosas de los vientos cuando este dibujo no haga desvanecer el detalle del mapa.

En los márgenes podrán señalarse referencias geográficas y magnéticas si se desea.

ANEJO G

Centralización y distribución de las informaciones meteorológicas.

SECCIÓN PRIMERA

Clasificación de informaciones.

Las informaciones meteorológicas necesarias a la navegación aérea, previstas en el artículo 35 a) del Convenio, pueden dividirse, de una manera general, en tres categorías, a saber:

a) Informaciones climatológicas (1) basadas en las anteriores observaciones meteorológicas, analizadas y resumidas para indicar el tiempo habido durante un largo período, en un lugar o región determinado.

b) Informaciones corrientes (2) basadas en los boletines de informacio-

(1) Las informaciones climatológicas son útiles:

a) Para la elección de vías aéreas.

b) Para indicar las variaciones que puedan producirse durante el día, durante el año y según, el lugar y la altura, en las condiciones meteorológicas interesantes para el vuelo de las aeronaves.

c) Para indicar sobre qué localidades deben establecerse estaciones para el suministro de informaciones corrientes.

(2) Las informaciones corrientes son útiles:

a) A las Empresas de navegación aérea y a los pilotos o aviadores.

b) A los meteorólogos encargados de la preparación de pronósticos climatológicos.

nes transmitidos a una estación central por telegrafía o telefonía, con o sin hilos, y en las observaciones hechas por ésta misma estación. Estas informaciones dan idea de las condiciones existentes en las estaciones de observación. Hay dos clases de informaciones corrientes:

1. Las informaciones necesarias para la elaboración de los mapas sinópticos.

2. Informaciones necesarias para el funcionamiento de las líneas aéreas.

c) Previsiones (1), es decir, estados mediante los cuales se conozcan las condiciones meteorológicas probables para un cierto lapso de tiempo o para una determinada hora, posterior al momento en que ellas sean transmitidas. Hay dos clases de previsiones de importancia para la navegación aérea:

1. Los pronósticos meteorológicos que se aplican a una región extensa y generalmente por un período de veinticuatro a treinta y seis horas.

2. Los pronósticos detallados a más corto plazo para las vías aéreas.

SECCIÓN II

Transmisión de informaciones.

a) Informaciones climatológicas:

1. Las informaciones básicas que se refieren a la presión, temperatura, viento y tiempo se proporcionan por resúmenes mensuales y anuales publicados por los diferentes servicios meteorológicos, en lo posible en la forma recomendada por el Comité Meteorológico Internacional.

2. Por otra parte, los resúmenes a continuación indicados, que son de una gran importancia para la navegación aérea, se prepararán por cada Estado contratante para cada uno de los meses del año, con las observaciones hechas en ciertas estaciones meteorológicas especialmente escogidas. Estos resúmenes señalarán:

a) La frecuencia en cada estación de los diferentes grados de visibilidad horizontal, por lo menos tres veces diariamente: por la mañana, hacia mediodía y al fin de la tarde.

b) La frecuencia de las diferentes alturas, en cada estación de la base, de las nubes, en aquellos momentos escogidos para la visibilidad.

c) La frecuencia en cada estación de los vientos de distintas direcciones y de diferentes velocidades, en el suelo y a alturas de 500, 1.000, 2.000 y 3.000 metros.

Estos resúmenes se prepararán en la forma y para las alturas y límites indicados en el Apéndice G 1., y serán transmitidos por intermedio de la Comisión Internacional de Navegación aérea.

Es de particular importancia el establecimiento de estos resúmenes en los países en que aún no ha sido establecida ninguna línea, de modo que puedan ser obtenidos datos climatológicos concisos para el establecimiento de líneas aéreas sobre dichos países cuando se sienta la necesidad de hacerlo.

(1) Los pronósticos son útiles a las Empresas de navegación aérea y a los pilotos y observadores.

3. Además, se recomienda a cada Estado contratante que publique una "guía" redactada con un espíritu esencialmente práctico para uso de los navegantes aéreos, y que presente bajo una forma clara una síntesis de los datos de orden climatológico útiles para la navegación aérea. La "guía" contendrá igualmente un "indicador" que dé la lista de todas las informaciones aéreas que se tienen a disposición de los navegantes aéreos en las diferentes horas y en los diversos países (1).

b) Informes corrientes:

1. Las observaciones serán hechas en las horas fijadas por acuerdo internacional, y su centralización será hecha en los centros regionales o nacionales. Los mensajes a transmitir con referencia a la preparación de los mapas sinópticos deberán serlo por T. S. H. y en las horas fijadas por Acuerdos internacionales. Los mensajes que hayan de servir a líneas aéreas determinadas se transmitirán por T. S. H. a las horas fijadas por acuerdo entre los Servicios nacionales interesados. Habrán de ser hechas las emisiones de tal suerte, que los mensajes puedan servir al personal aeronáutico y Servicios meteorológicos, con los menores retrasos o duplicidades posibles (2).

2. Habrán de estar redactados, en cuanto quepa, en la forma y según los Códigos especificados por el Comité Meteorológico Internacional. Los Códigos actualmente recomendados figuren en el Apéndice G 2. La forma simbólica de los mensajes y Códigos cifrados indican la naturaleza de los datos a suministrar.

3. Los datos de momento transmitidos a título especial a las aeronaves en vuelo deberán ser proporcionados, ya sea en lenguaje corriente, ya sea según el Código abreviado que figura en el Apéndice G 3. Si por un meteorólogo o un navegante se solicitan datos empleando el Código, deberán en lo posible ser proporcionados según uno de los Códigos de Apéndice G 2.

4. La publicación de los datos corrientes, en los aeródromos, se trata en la Sección 3.ª, a continuación transcrita.

C) Previsiones.

El Código para la transmisión internacional de previsiones a corto plazo, en una vía aérea, figura en el apéndice G10. El período a cubrir por estas previsiones dependerá de la distancia a cubrir en los vuelos y de la precisión con que pueda prever el tiempo los servicios meteorológicos. Es de desear que estos servicios meteorológicos puedan prever el tiempo por un período superior al vuelo normal del trayecto sin escala.

SECCIÓN III

Exposición y comunicación, en los aeródromos, de las informaciones meteorológicas.

Las siguientes informaciones meteorológicas

(1) Resolución núm. 515 (B. O. 18, página 27).

Resolución número 561 (B. O. 19, pág. 59.)

(2) Resolución núm. 562 (B. O. 19, pág. 63.)

rológicas estarán a disposición de los interesados:

1. Un mapa sinóptico que muestre la situación meteorológica general sobre una zona extensa en el momento de la observación sinóptica más reciente. (Apéndice G4.)

2. Previsiones especiales sobre el estado climatológico en el suelo y capas superiores a lo largo de las diferentes vías aéreas que partan del aeródromo. Estas previsiones pondrán de manifiesto fenómenos que amenacen la seguridad de la navegación aérea, tales como tormenta, huracán, niebla, peligro de precipitación de nieve a ciertas alturas.

Se recomienda, además, exponer aquellas previsiones que hayan transmitido los servicios extranjeros para la porción de ruta que pase sobre su territorio.

3. Las advertencias de variaciones bruscas. (Apéndice G7.)

4. Las observaciones del viento en altura, efectuadas por las estaciones situadas a lo largo y en la proximidad de las vías aéreas.

5. Los informes corrientes, suministrados:

a) Por una o varias cartas esquemáticas que comprendan la zona existente hasta los siguientes aeródromos a alcanzar sin escala. En estas cartas se indicarán: la visibilidad, las nubes, el estado del tiempo, el viento en el suelo y capas superiores. Estos datos serán expresados en ellas por medio de signos apropiados. (Apéndice G5.)

b) Por cuadros, conforme al modelo dado en el apéndice G6.

6. Las correcciones altimétricas. (Apéndice G9.)

SECCIÓN IV

Organización meteorológica de las rutas aéreas internacionales.

1. Las informaciones meteorológicas más importantes en una ruta aérea internacional son necesariamente las relativas a las condiciones que encontrará el piloto en el curso de su vuelo; éstas constituyen las previsiones meteorológicas.

Los informes sobre el tiempo del momento o sobre el tiempo reciente ofrecen particular interés, porque forman una parte esencial la base sobre la cual se establece una previsión.

Habrán de tomarse medidas para que estos datos puedan ser transmitidos en todo momento a los pilotos en vuelo, y ser suministrados a cualquier fin útil al personal de la aviación en los aeródromos y a toda persona directamente interesada.

En la transmisión a los pilotos y al personal aeronáutico de las informaciones meteorológicas habrá de establecerse netamente la distinción entre los mensajes relativos al tiempo del momento y los relativos al tiempo que el piloto encontrará, debiendo estos últimos ser indicados por previsiones.

En consecuencia, las previsiones habrán de ser detalladas y comprender todos los datos meteorológicos que interesen, sea a la seguridad, sea a las condiciones de vuelo.

2. Las previsiones y los mensajes deberán contener, en primer lugar, datos relativos a la visibilidad, a las

nubes, su altura y espesor, al estado general del tiempo, al viento en el suelo y en la altura.

3. Con objeto de proporcionar datos precisos sobre el tiempo actual, deberán establecerse a lo largo y en las proximidades de una ruta aérea puestos meteorológicos de información, especialmente en los lugares que presentan condiciones particulares de visibilidad y formaciones nebulosas a baja altura.

Cuando una vía aérea establecida por encima del territorio de un Estado contratante pase por las proximidades de otro Estado contratante, sin llegar a volar sobre él, este último deberá en la medida de lo posible, cooperar a la protección de esta vía, suministrando datos meteorológicos especiales referentes a la región que se extiende, como máximo, a una distancia de la línea estimada en las tres cuartas partes del camino recorrido normalmente sin escala en aquella parte de la ruta.

4. A los aeródromos, razonablemente espaciados a lo largo de las rutas aéreas, deberán agregarse meteorólogos, para proporcionar al personal aeronáutico las informaciones corrientes y las previsiones del tiempo a lo largo de la ruta aérea hasta a los próximos aeródromos de la misma categoría.

5. Los intercambios de informaciones deberán ser hechos con rapidez y tan frecuentemente como sea necesario, considerando el clima de la ruta interesada, y, en lo posible, utilizando los Códigos indicados en los apéndices G2, G7 y G10. Las transmisiones internacionales serán normalmente efectuadas por T. S. H., si bien la centralización nacional de las informaciones puede hacerse por telegrafía o telefonía, con hilos o sin hilos, o por una combinación de estos métodos.

6. Deberán transmitirse inmediatamente a los aeródromos interesados y a los aviones en vuelo mensajes sobre los fenómenos violentos y bruscos que amenacen la seguridad de la navegación aérea, tales como tormentas, huracanes, nieblas; y también habrán de transmitirse mensajes anunciando la mejora del tiempo cuando éste haya amenazado antes la seguridad de la circulación aérea. Estos mensajes habrán de ser proporcionados, no sólo por las estaciones situadas en una ruta aérea, sino también por aquellas que la cubren a una distancia igual, en principio, a la mitad del camino recorrido normalmente sin escala. La transmisión a los aeródromos se hará, en lo posible, según el Código que figura en el apéndice G7. La transmisión a las aeronaves se hará en lenguaje usual.

7. Las estaciones situadas en las montañas y en su vecindad harán observaciones especiales de nebulosidad y visibilidad. Estas observaciones serán transmitidas según el Código del Apéndice G7.

8. Con objeto de facilitar al personal aeronáutico la consulta de las informaciones meteorológicas, habrá de hacerse la publicación de informes de una manera uniforme, conformándose a las indicaciones contenidas en los Apéndices G4, G5 y G6.

9. Igualmente habrán de tomarse

disposiciones en relación con la transmisión al personal de Aviación en los principales aeródromos de informes relativos a las correcciones a efectuar, a causa de las variaciones de presión barométrica, a las indicaciones dadas por el altímetro en diversos puntos de la ruta hasta el próximo aeródromo hacia el cual se efectúan los vuelos sin aterrizaje. Estos informes habrán de ser transmitidos de acuerdo con lo estipulado en el Apéndice G9.

10. Serán tomadas medidas para establecer, allí donde sea necesario, señales en el suelo para indicar las condiciones meteorológicas existentes en otros puntos de la ruta aérea. Se utilizará el Código del Apéndice G8, y, en lo posible, el sistema de cuadrados de señales que en aquel Apéndice se prevé.

Nota.—Los informes meteorológicos suministrados de acuerdo con las estipulaciones de este Anejo serán establecidos en unidades del sistema C. G. S. o derivadas de él.

Apéndice G1.—Modelos de impresos para suministrar datos sobre visibilidad horizontal, altura de las nubes y velocidad del viento.

Apéndice G2.—Código internacional para la transmisión de mensajes meteorológicos.

Apéndice G3.—Código abreviado para mensajes transmitidos radiotelefónicamente a los pilotos en vuelo.

Apéndice G4.—Carta sinóptica.

Apéndice G5.—Cartas esquemáticas.

Apéndice G6.—Publicación y comunicación de informaciones meteorológicas en los aeródromos.

Apéndice G7.—Avisos de fenómenos peligrosos o de mejoras del tiempo. Observaciones particulares.

Apéndice G8.—Señales en el suelo.

Apéndice G9.—Corrección de las indicaciones dadas por el altímetro.

Apéndice G10.—Código para las previsiones a corto plazo, para la aviación.

ANEJO H

Aduanas.

Disposiciones generales.

1. Las aeronaves que se dirijan al extranjero no podrán partir sino de los aeródromos especialmente designados por la Administración de Aduanas de cada Estado contratante, y denominados "Aeródromos aduaneros".

Las que procedan del extranjero no podrán aterrizar más que en los mismos aeródromos.

2. Toda aeronave que vaya de un Estado a otro deberá obligatoriamente franquear la frontera entre ciertos puntos determinados por los Estados contratantes. Estos puntos estarán indicados en las cartas aeronáuticas.

3. Toda información útil referente a los aeródromos aduaneros de un Estado, incluso todo cambio que se haga en la lista, con los necesarios y correspondientes cambios en las cartas aeronáuticas, las fechas en que entren dichos cambios en vigor, y cualquiera otra información referente a los aeródromos internacionales creados, se notificarán por el Estado interesado a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, la cual comunicará estas informaciones a todos los Estados contra-

tantes. Los Estados contratantes podrán concertarse para establecer aeródromos internacionales que reúnan los servicios aduaneros de dos o más Estados.

4. Cuando, por causa de fuerza mayor, que deberá ser justificada, franquee la aeronave la frontera por un punto diferente de los designados, deberá aterrizar en el más próximo aeródromo aduanero situado en el itinerario de su viaje. Si se ve obligada a aterrizar antes de llegar a dicho aeródromo, prevendrá a los servicios de Policía o Aduana más próximos.

Solamente podrá volver a salir con la autorización de dichos servicios, los cuales, previa comprobación, visarán el cuaderno de navegación, así como el manifiesto previsto en el párrafo 5, y designarán al Piloto el aeropuerto aduanero, al que deberán obligatoriamente dirigirse para cumplir las formalidades del despacho aduanero.

5. Antes de su marcha, o después de su llegada, según que se dirijan al extranjero o que vengan de él, los Pilotos presentarán a las autoridades del aeródromo su cuaderno de navegación y, en su caso, el manifiesto de las mercancías y provisiones que transporten.

6. El manifiesto deberá ajustarse al modo o número 1 anejo. Las mercancías serán obligatoriamente objeto de declaraciones al detalle, formuladas por los expedidores con arreglo al modelo número 2.

Cualquier Estado contratante tendrá la facultad de exigir la inscripción, ya sea en el manifiesto o ya en la declaración para la Aduana de las indicaciones suplementarias que juzgue necesarias.

7. Si se trata de una aeronave que transporte mercancías, el Agente de Aduanas, antes de la partida, visto el manifiesto y las declaraciones, procederá a las comprobaciones reglamentarias y visará el cuaderno de navegación, así como el manifiesto. Autorizará su firma con un sello.

Pondrá su sello a las mercancías o grupos de mercancías para las cuales se exija esta formalidad.

A la llegada, el Agente de Aduanas comprobará la integridad de los sellos, procederá a las operaciones de despacho, visará el cuaderno de navegación y conservará el manifiesto.

Si se trata de una aeronave que no transporte mercancías, estará sujeta simplemente al visado de su cuaderno de navegación por los servicios de Policía y de Aduana.

El combustible de a bordo estará exento de derechos de Aduanas, siempre que la cantidad no sea superior a la necesaria para la realización del viaje tal como esté fijado en el cuaderno de navegación.

8. Por excepción a las reglas generales, ciertas categorías de aeronaves, particularmente las aeronaves postales, las que pertenezcan a Compañías de transportes aéreos regularmente constituidas y autorizadas y las que pertenezcan a miembros de Sociedades de turismo reconocidas y que no se dediquen al transporte público de viajeros ni de mercancías, podrán ser dispensadas de aterrizar en el aeródromo aduanero y autorizadas a comenzar y acabar su viaje en ciertos aeropuertos

del interior designados por la Administración de Aduanas y de Policía de cada Estado y en los cuales se llenarán las formalidades aduaneras.

Dichas aeronaves, sin embargo, deberán seguir la ruta normal aeronáutica y hacerse reconocer por señales convenidas a su paso por la frontera.

Régimen aplicable a los aparatos y a las mercancías.

9. Las aeronaves que aterricen en país extranjero satisfarán, en principio, los derechos aduaneros, si existen.

Si deben ser reexportadas, gozarán del régimen de depósito de garantía, o de la consignación de derechos.

Si se formare entre dos o más países una Unión de Sociedades de Turismo, las aeronaves de dichos países gozarán del régimen del "Triptico".

10. Las mercancías que lleguen por vía aérea serán consideradas como procedentes del país en que el libro de navegación y el manifiesto hayan sido visados por el agente aduanero.

En lo que se refiere a su origen y a los diversos regímenes aduaneros, estarán sometidas a reglas análogas a las que se apliquen a las mercancías importadas por vía terrestre o marítima.

11. En lo que se refiere a las mercancías exportadas en descargo de cuenta de admisión temporal o de depósito, o que paguen tasas inferiores, los expedidores justificarán el paso de la mercancía al extranjero por la presentación de un certificado de las Aduanas de destino.

Tránsito aéreo.

12. Cuando, para llegar a su destino, deba una aeronave volar sobre uno o varios países contratantes, salvo el derecho de soberanía perteneciente a cada uno de dichos países, se distinguirá en dos casos:

1. Si la aeronave no deja ni recoge pasajeros o mercancías, sólo estará obligada a seguir la ruta normal y darse a conocer por señales a su paso por los puntos designados a este efecto.

2. En los otros casos le será impuesta una escala obligatoria en un aeródromo aduanero, y el nombre de este aeródromo se inscribirá en el libro de navegación antes de la salida. Las autoridades aduaneras examinarán los papeles y el cargamento, y adoptarán en su caso las disposiciones necesarias para asegurar la reexportación del aparato y las mercancías o la percepción de los derechos.

Las disposiciones del párrafo segundo del artículo 9.º serán aplicables a las mercancías que deban reexportarse.

Si la aeronave desembarca o recoge mercancías, el agente aduanero lo hará constar en el manifiesto, debidamente completado, y fijará, si hubiere lugar, nuevos sellos.

Disposiciones diversas.

13. Toda aeronave en ruta, sea cualquiera el lugar en que se encuentre, deberá someterse a las órdenes que reciba de los puestos y aeronaves

de policía y aduana del Estado sobre el cual vuela.

14. Los Agentes de Aduanas y de Contribuciones indirectas y, en general, los representantes de la Autoridad pública, tendrán libre acceso a todos los lugares de partida o aterrizaje de las aeronaves, y podrán, además, visitar cualquiera aeronave y su cargamento para ejercer sus derechos de vigilancia.

15. Salvo para las aeronaves postales, todos los desembarques y echazones, menos la de lastre, en ruta, podrán prohibirse.

16. Además de las penalidades que puedan imponerse por las leyes del país afectado por infracción de las disposiciones precedentes, se comunicará dicha infracción al Estado en el cual esté matriculada la aeronave; dicho Estado suspenderá, por un plazo limitado, o definitivamente, la validez del certificado de matrícula de la aeronave culpable.

17. Las disposiciones del presente anejo no se aplicarán ni a las aeronaves militares portadoras de una autorización especial (artículos 31, 32 y 33 del Convenio), ni a las aeronaves de policía y Aduana (artículos 31 y 34 del Convenio).

Siguen los modelos de impresos que se han de usar para las declaraciones de la carga de mercancías que lleven las aeronaves.

MINISTERIO DE HACIENDA

Habiéndose padecido error en la transcripción del Decreto de 19 de Noviembre actual disponiendo la emisión por la Dirección general del Tesoro de Obligaciones de la Deuda del Tesoro, se publica nuevamente redactado el artículo 2.º del mismo:

DECRETO

En uso de las autorizaciones concedidas al Gobierno por el artículo 2.º de la ley de Presupuestos para el segundo semestre del año 1934, fecha 30 de Junio de 1934, y por el artículo 13 de la Ley de 7 de Julio del mismo año, a propuesta del Ministro de Hacienda y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º La Dirección general del Tesoro público emitirá, a la fecha del 27 de Noviembre actual, Obligaciones de la Deuda del Tesoro al 4,50 por 100 de interés anual libre de impuestos presentes y futuros, incluso del de Timbre en las operaciones pignorativas en que dichas Obligaciones constituyan la garantía, por la cantidad de 300 millones de pesetas, reintegrables al plazo de cinco años, que vencerá el día 27 de Noviembre de 1939, reservándose el Tesoro la facultad de retirarlas de la circulación antes de transcurrir dicho

plazo, previo pago de su valor nominal y de los intereses devengados hasta el día fijado para la recogida.

Artículo 2.º Dichas Obligaciones estarán representadas por dos series de títulos designados con las letras A y B, de 500 y 5.000 pesetas de valor nominal, respectivamente, los cuales llevarán unidos cupones trimestrales para el cobro de intereses en los vencimientos del día 27 de los meses de Febrero, Mayo, Agosto y Noviembre de cada año. Estos títulos se negociarán por suscripción pública; tendrán la consideración de efectos públicos; disfrutará del privilegio de ser admitidos como efectivo, sin estar sujetos a la eventualidad del prorrateo, por el importe del capital nominal e intereses vencidos en cualquiera operación de conversión o consolidación que pueda realizarse en la fecha o antes de su vencimiento, y serán pignorables en el Banco de España al 90 por 100 de su valor e interés no superior al 4,50 por 100, salvo las modificaciones que puedan establecerse con arreglo a la base 12 del artículo 1.º de la ley de Ordenación Bancaria, modificada por la de 26 de Noviembre de 1931.

Artículo 3.º Se declaran exceptuados de las formalidades de subasta o concurso, con arreglo al número 1.º del artículo 55 de la Ley de 1.º de Julio de 1911, la confección de títulos, impresos y toda clase de gastos que originen la emisión y negociación, los cuales se satisfarán con cargo a la Sección 3.ª de Obligaciones generales del Estado, capítulo 3.º, artículo 9.º, agrupación 9.ª del Presupuesto de gastos del segundo semestre de 1934.

Artículo 4.º Queda autorizado el Ministro de Hacienda para dictar las disposiciones que requiera el cumplimiento del presente Decreto.

Dado en Priego de Córdoba a diecinueve de Noviembre de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Hacienda,
MANUEL MARRACO Y RAMÓN

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

Habiéndose padecido error de copia en el Decreto publicado en la GACETA del día 17 de los corrientes, se inserta nuevamente:

DECRETO

Nada dispone la legislación vigente acerca de la forma en que deben proveer las plazas de Profesor Auxiliar y Delineante de buques de la Escuela de Ingenieros Navales. Esta, para su

buen funcionamiento, precisa se cubran esos dos cargos.

Por ello, a propuesta del Ministro de Instrucción pública y Bellas Artes y de conformidad con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Las plazas de Profesor Auxiliar y Delineante de buques de la Escuela de Ingenieros Navales, se proveerán por concurso de oposición.

Artículo 2.º Los aspirantes presentarán sus instancias en la Escuela durante el plazo de veinte días hábiles, a contar del siguiente al de la inserción del concurso en la GACETA DE MADRID.

Artículo 3.º Deberán los aspirantes a la plaza de Profesor Auxiliar reunir las siguientes condiciones:

a) Ser español.

b) No estar incapacitado para el ejercicio de cargos públicos.

c) Estar en posesión del título de Ingeniero naval.

d) No haber cometido falta grave en el desempeño de sus funciones y haberse ocupado durante tres años, por lo menos, en los trabajos de su profesión, bien al servicio del Estado, de Compañías o particulares.

Artículo 4.º Quienes concursen a la plaza de Delineantes de buques demostrarán:

a) Ser español.

b) No estar incapacitado para ejercer cargos públicos.

c) Tener más de treinta años de edad.

d) Poseer el título de Delineante naval.

e) No haber cometido falta grave en el desempeño de sus funciones, y haber ejercido, por lo menos, diez años la profesión.

Artículo 5.º Las instancias se dirigirán al Director de la Escuela de Ingenieros Navales, acompañadas de las relaciones de estudios de ampliación, servicios y trabajos prestados. Se considerarán como de especial mérito para los solicitantes de la plaza de Delineante de buques, cuantos se refieran a la enseñanza de esta especialidad, dibujo de buques y máquinas marinas.

Artículo 6.º Un Tribunal de tres Catedráticos de la Escuela, designados por el Claustro, propondrá y juzgará los ejercicios que hayan de realizar los concursantes, transmitiendo el resultado a la Superioridad.

Dado en Madrid a quince de Noviembre de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Instrucción pública
y Bellas Artes,

FILIBERTO VILLALOBOS GONZALEZ.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

ORDEN

Ilmo. Sr.: Habiendo acordado el Consejo de Ministros conceder la cantidad de 8.033,10 pesetas para la asistencia del Ilmo. Sr. D. Enrique Gastardi, Director general del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística, y de los Ingenieros Geógrafos D. Paulino Martínez Cajen, Jefe del Servicio de Fotogrametría, y D. Lorenzo Ortiz e Iribas, Jefe del Negociado de Publicaciones y Cartografía, de la propia Dirección general, al Congreso y Exposición Internacional de Fotogrametría, que tendrá lugar en París desde el 26 de los corrientes hasta el 2 de Diciembre próximo, y verificada en el expediente la fiscalización reglamentaria del gasto por el Delegado de la Intervención general del Estado,

Esta Presidencia tiene a bien disponer que por la Ordenación de Pagos por Obligaciones de la misma se expida un libramiento a justificar por la expresada cantidad de 8.033,10 pesetas a favor del Ingeniero Geógrafo D. Paulino Martínez Cajen, con cargo al crédito que para estas atenciones figura consignado en la Sección primera, capítulo 1.º, artículo 3.º, agrupación primera de las Obligaciones de los Departamentos ministeriales del vigente Presupuesto de gastos del Estado para el segundo semestre del corriente año, a fin de que los referidos señores puedan realizar la comisión que se les confiere, los cuales deberán elevar a esta Presidencia del Consejo de Ministros un duplicado ejemplar de la Memoria que redacten relativa a los trabajos y enseñanzas del aludido Certamen.

Lo comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 20 de Noviembre de 1934.

ALEJANDRO LERROUX

Señor Subsecretario de esta Presidencia.

MINISTERIO DE JUSTICIA

ORDEN

Excmo. Sr.: Don Marcelino Benedit y Bitrián, Director del período *Diario de Avisos*, de Madrid, ha acudido a este Departamento solicitando que una instancia anterior en que interesaba se dictase una circular recordando el cumplimiento de los artículos 550 y 559 del Código de Comer-

cio, 130, apartado séptimo, de la ley Hipotecaria, y 269, 769, 1.107, 1.197, 1.480, 1.495 y 1.498 de la ley de Enjuiciamiento civil, se estime modificada en el sentido de que dicha petición se entienda limitada a los Tribunales y Juzgados de Madrid, por ser sólo en esta capital donde aparece la publicación diaria de *Diario de Avisos*, cuyas oficinas de Redacción y Administración señala como instaladas en la Plaza del Progreso, 8, 2.º, y con referencia a la observancia de los preceptos de los artículos 269, 270, 1.107, 1.193, 1.194, 1.197, 1.310, 1.342, 1.488, 1.495, 2.161, 9.º de la ley de Enjuiciamiento civil y demás concordantes de los Códigos civil y de Comercio y que se refieren a la publicación de avisos, edictos, notificaciones y emplazamientos, en el período de su dirección:

Resultando que de los antecedentes interesados del Ministerio de la Gobernación, el periódico *Diario de Avisos* no existía con anterioridad en Madrid y que en la actualidad se publica, pues el solicitante ha acompañado certificación expedida por el entonces Ministerio de Industria y Comercio, en 23 de Agosto último, que acredita la propiedad y usufructo de la marca *Diario de Avisos*, copia de declaración de alta en la contribución industrial y un ejemplar correspondiente al número 1 de la citada publicación:

Resultando que, según informe facilitado por el citado Ministerio de la Gobernación, hace unos veinticinco o treinta años se publicaba en Madrid un periódico titulado *Diario de Avisos*, de carácter oficial, con las mismas características del actual *Boletín Oficial*; pero hace muchos años desapareció aquél:

Considerando que al no existir el periódico del citado nombre, era imposible el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos en segundo término expresados, que se refieren al *Diario de Avisos*, pero al existir dicho periódico, deben observarse aquellas disposiciones de la ley de Enjuiciamiento civil, por mandato imperativo de las mismas, que sólo ante la imposibilidad material, por falta de dicho periódico, han podido caer en desuso, y con ello podrán obtenerse los resultados que, sin duda, la Ley persigue al disponer la inserción de los avisos, citas, etc., en aquella forma, buscando mayor publicidad,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer se recuerde a los Tribunales y Jueces de esta capital el cumplimiento de cuanto se dispone en los referidos artículos.

Lo que digo a V. E. para su cono-

cimiento y efectos oportunos. Madrid, 10 de Noviembre de 1934.

RAFAEL AIZPUN Y SÁNTAFE

Señor Presidente de la Audiencia de Madrid.

MINISTERIO DE HACIENDA

ORDENES

Ilmo. Sr.: Visto el expediente promovido por el Banco Español Cooperativo, de Madrid, solicitando su inscripción en el Registro especial para entidades particulares de ahorro:

Resultando que se trata de una entidad que venía funcionando desde 1927, o sea, con anterioridad a la publicación del Estatuto del Ahorro Popular, y que a raíz de la misma solicitó dicha inscripción:

Resultando que decretada una visita de inspección para precisar el funcionamiento y estado económico de la entidad, fué girada dicha visita en Abril último, formulándose las pertinentes conclusiones y acompañándose al acta los documentos que faltaban para completar el expediente de inscripción y los demostrativos de su situación contable:

Considerando que del estudio del cuerpo y conclusiones de la expresada acta, así como del informe favorable sobre la misma emitido por la Sección correspondiente, se deduce: que tuvo su nacimiento jurídico acogiendo a la ley de Asociaciones; que funciona normalmente de acuerdo con sus Estatutos y Reglamentos, estando totalmente invertidas las cuotas de ahorro abonadas por los socios en préstamos para edificar o en créditos agrarios, con garantía hipotecaria; que las operaciones que realiza se hallan de acuerdo con el objeto social; que los préstamos se amortizan en el plazo máximo de veinticinco años, acordándose a estos efectos parte de los beneficios obtenidos, y que la situación económica y financiera pueda calificarse de buena:

Considerando que por la finalidad principal que persigue y forma de operar, se trata de una entidad de ahorro de las de carácter social comprendidas en el grupo de objetivos y finalidades especiales definidas por el artículo 25 del Estatuto especial para entidades particulares de ahorro, con la modalidad tercera del artículo 26, como principal y como subsidiaria; para los que no alcancen el préstamo o no quieran hacer uso del mismo, puede estimarse también una especie de capitalización sin plazo fijo para constituirlo, puesto que dependerá de la mayor o

menor acumulación de los beneficios que se obtengan en cada uno de los ejercicios económicos que dure la operación:

Considerando que por operar en toda España y ser entidad de carácter social, ha constituido el Consejo de Administración el depósito necesario previsto por el artículo 85 del citado Estatuto especial del Ahorro, en relación con el número de asociados:

Considerando que el artículo 24 del propio Estatuto del Ahorro exige a las entidades de fines concretos que adopten el régimen legal de Asociación, Mutualidad o Cooperativa, y que la entidad objeto de informe ha sido clasificada como Cooperativa a los efectos de la ley general que regula esta forma orgánica de Asociación, por acuerdo de la Dirección general de Trabajo de 28 de Agosto de 1933, aunque con la reserva de estar principalmente sujeta a la legislación especial del ahorro:

Considerando que en la última Junta general celebrada por el Banco Español Cooperativo, en 28 de Junio próximo pasado, se han introducido diferentes reformas en los Estatutos, unas en virtud de las observaciones y conclusiones del acta de visita aludida, y otras para el mejor acoplamiento de dichos Estatutos y Reglamentos a la vigente legislación del ahorro, siendo todas ellos pertinentes y necesarias, y algunas indispensables, para obtener la inscripción solicitada:

Considerando que ni la ley de Cooperativas ni el Estatuto del Ahorro se oponen a la deducción del 3 por 100 para gastos de administración, con cargo a las primeras cuotas abonadas por los socios, siempre que por la entidad se proceda a la formación de un presupuesto anual de gastos, aprobado por la Junta general ordinaria; entendiéndose que las cantidades recaudadas y no invertidas en tales retenciones y forma prevista en dicho presupuesto han de quedar como reserva para gastos de administración y como de propiedad exclusiva de los socios capitalizadores, en cuanto no sea aplicada a cubrir la insuficiencia de lo recaudado normalmente para dichos gastos, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 170 al 173 del mencionado Estatuto del Ahorro:

Considerando que las operaciones que realiza y modo de llevarlas a efecto son similares a las de otras entidades declaradas lícitas e inscritas en el Registro, no obstante lo cual, y teniendo en cuenta la operación subsidiaria de capitalización anteriormente aludida, deberá exigírsele, para la mejor comprobación por la Inspección, en plazo de tres meses, siguientes a la fecha de

inscripción en el Registro, la remisión de una nota técnica de las operaciones, con cálculo detallado del beneficio que pueden obtener y del que pueden ofrecer como probable a los asociados, así como lo previsto en el artículo 87 del Estatuto especial en aquello que le sea aplicable en su modalidad:

Vistos los artículos citados del Estatuto especial para entidades particulares de ahorro, así como los artículos 2.º, 3.º, 6.º, 7.º, 49, 54, 72, 73, 123 y 124 del citado Cuerpo legal y el Decreto de 19 de Mayo de 1931, por el que se deja en suspenso el trámite previo de la Junta Consultiva,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que se inscriba a la Cooperativa de Ahorro y Crédito denominada Banco Español Cooperativo, con domicilio en Madrid, calle de la Montera, número 50, en el Registro especial de entidades particulares de ahorro, creado por el artículo 54 del Estatuto especial de 21 de Noviembre de 1929, convalidado como Ley de la República de 9 de Septiembre de 1931.

2.º Que, en virtud de dicha inscripción, quede autorizada definitivamente para operar en toda España como entidad de ahorro popular de carácter especial, grupo de objetivos y finalidades especiales, con la modalidad concreta y principal de formación de capitales cooperativos para el crédito, con arreglo a los Estatutos y Reglamentos sociales presentados y modificaciones recientemente acordadas por la Junta general celebrada en 28 de Junio último, sujeta a las disposiciones pertinentes del vigente Estatuto del Ahorro popular.

3.º Que el 3 por 100 que se deduce a los socios de las primeras cuotas para atender a los gastos de administración de la Cooperativa quedará condicionado a la formación de presupuestos anuales aprobados por la Junta general ordinaria y a las demás observaciones contenidas en el Considerando sexto.

4.º Que dentro de los tres meses siguientes a la fecha de esta Orden de inscripción remitirá la entidad a esa Dirección general tres ejemplares impresos de los nuevos Estatutos sociales reformados con los que se autoriza esta inscripción, así como de todos los demás impresos y modelajes que tenga en circulación para el desarrollo y contabilización de las operaciones sociales. Asimismo, y dentro del plazo anteriormente señalado, remitirá también la nota técnica aludida en el Considerando séptimo de esta Orden, a los fines de comprobación que en el mismo se indican.

Lo que comunico a V. I. a los efectos consiguientes. Madrid, 8 de Noviembre de 1934.

MANUEL MARRACO

Señor Director general de Seguros y Ahorro.

Excmo. Sr.: En cumplimiento del artículo 4.º de la Orden ministerial de 22 de Octubre último (GACETA del 24), se está procediendo a la redacción de las nóminas de haberes pasivos del Clero con sujeción a las cuales han de percibir los interesados las pensiones correspondientes al ejercicio actual que les fueron otorgadas por la Ley de 6 de Abril del presente año.

En esas nóminas, que son fiel reflejo de las relaciones definitivas enviadas a este Ministerio por el de Justicia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Orden de 10 de Abril de 1934 (GACETA del 11), figuran los perceptores con las residencias que tenían, en razón de sus cargos en la fecha en que fueron firmadas; pero como tales residencias han sufrido variación, es preciso establecer, con carácter transitorio, el procedimiento adecuado para que las Tesorerías de la Dirección general de la Deuda y de las Delegaciones de Hacienda puedan satisfacer esos haberes según las normas transitorias que demandan las circunstancias.

El artículo 8.º de la Orden de 5 de Julio de 1934 (GACETA del 7) dispone que los traslados de residencia de los clérigos se soliciten de la Dirección general de la Deuda hasta el momento en que se apruebe el expediente individual del perceptor, y en este precepto insiste el artículo 6.º de la de 22 de Octubre (GACETA del 24).

Para facilitar el cumplimiento de estas disposiciones, y siguiendo el precedente establecido por la Orden de 27 de Julio (GACETA del 31), conviene declarar que las peticiones de traslado, a los efectos del pago, podrán ser solicitadas, de acuerdo con lo establecido en el párrafo cuarto del artículo 60 del Reglamento de 30 de Julio de 1900, en las Delegaciones de Hacienda de las provincias.

El artículo 11 del Decreto de 21 de Junio del año actual (GACETA del 23) dispone que el Estatuto de Clases pasivas, el Reglamento dictado para su aplicación y la legislación complementaria de uno y otro, se consideren supletorios de aquella que rige de manera particular los haberes pasivos del Clero, y como algunos preceptos de estos que constituyen el derecho supletorio de los haberes pasivos objeto

de la presente Orden, y señaladamente los artículos 150 y 154 del Reglamento de 21 de Noviembre de 1927 y 60 y 61 del Reglamento de 30 de Julio de 1900, no se acomodan al régimen transitorio que ahora es preciso establecer,

Este Ministerio, conformándose con lo propuesto por la Dirección general de la Deuda y Clases pasivas, se ha servido disponer:

Artículo 1.º Los clérigos beneficiarios de la Ley de 6 de Abril de 1934 percibirán las pensiones imputables al ejercicio de 1934, que, según dicha Ley, les corresponden y que han sido establecidas por la Orden ministerial de 22 de Octubre último, en las Tesorerías de la Dirección de la Deuda y oficinas provinciales de Hacienda, según las nóminas formadas con sujeción a las relaciones enviadas por el Ministerio de Justicia en que hayan sido incluidos.

Artículo 2.º Los clérigos que residen actualmente en provincia distinta de aquella a cuya Tesorería haya sido adscrito el pago de su pensión, según la nómina formada para el ejercicio actual, podrán otorgar autorización administrativa en la provincia de su residencia para percibir sus haberes en la forma establecida por el artículo 154 del Reglamento dictado para la aplicación del Estatuto de Clases pasivas, sin que a este efecto se les exijan más documentos que su cédula personal y la certificación a que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 3.º Las Autoridades eclesiásticas que correspondan a las actuales residencias de los clérigos que hayan de percibir las pensiones imputables al año 1934 en lugar distinto de éste, constitutivo de su residencia actual, certificarán esta circunstancia a petición de los interesados, quienes habrán de presentar el certificado al otorgar ante las Intervenciones de Hacienda la autorización prevista en el artículo anterior.

Artículo 4.º Los traslados de residencia, a los efectos del percibo de pensiones, se solicitarán de la Dirección general de la Deuda y Clases pasivas por conducto de las respectivas Delegaciones de Hacienda, a tenor de lo establecido en el párrafo cuarto del artículo 60 del Reglamento de 30 de Julio de 1900.

Los clérigos que soliciten estos traslados recogerán en las oficinas de Hacienda recibo de su solicitud, que habrán de utilizar a los efectos previstos en el artículo siguiente.

Artículo 5.º Los beneficiarios de la Ley de 6 de Abril de 1934 podrán

continuar percibiendo sus pensiones durante el ejercicio de 1935 en Tesorería distinta de la que corresponda al lugar de su residencia actual, siempre según las nóminas formadas para el ejercicio de 1934, si acreditan ante la Tesorería de Hacienda en la que han de hacer efectivos sus haberes, haber solicitado el traslado en la forma dispuesta en los artículos anteriores.

Artículo 6.º Las Tesorerías de Hacienda admitirán en los casos eventuales y en las circunstancias transitorias a que se refiere la presente Orden, los documentos del Registro civil acreditativos de la existencia de los perceptores expedidos en provincia distinta de aquella en que hayan de efectuar los pagos que mediante ellos habrán de ser justificados.

Artículo 7.º Los traslados de residencia que podrán solicitar los clérigos en la forma dispuesta por la presente Orden, se acomodarán a sus disposiciones solamente en cuanto tengan su origen en las circunstancias que la motivan y se formulen, precisamente, dentro del ejercicio actual.

Las peticiones de traslado de residencia en que no concurren estas circunstancias de causa y tiempo, se acomodarán a la legislación general de Clases pasivas.

Artículo 8.º No serán de aplicar a la ordenación, justificación y pago de las pensiones del Clero regladas en la presente Orden, los artículos 150 y 154 del Reglamento de 21 de Noviembre de 1927 y 60 y 61 del Reglamento de 30 de Julio de 1900 y demás preceptos concordantes con ellos que se hallen en oposición con sus disposiciones.

Madrid, 19 de Noviembre de 1934.

MANUEL MARRACO

Señores Ministro de Justicia, Director general de la Deuda y Clases pasivas, Delegados y Subdelegados de Hacienda de todas las provincias.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

ORDENES

Excmo. Sr.: Con el fin de aclarar las dudas de interpretación y salvar las omisiones que se observan en el artículo 3.º del Reglamento para los Socorros Mutuos del Cuerpo de Seguridad, aprobado por Real orden de 19 de Septiembre de 1921,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

1.º Que se redacte dicho artículo en la siguiente forma:

“Artículo 3.º Las cantidades descontadas por cada defunción serán entregadas a los herederos por el orden siguiente:

A la viuda que en el momento de fallecer el causante no estuviere separada de éste de hecho ni de derecho, excepto en el caso en que por sentencia judicial se hubiese declarado culpable al fallecido, y a los hijos menores de edad y mayores de edad incapacitados para el trabajo por partes iguales,

A los hijos mayores de edad.

A los padres.

A los hermanos.”

2.º Que las modificaciones y aclaraciones consignadas en la presente Orden ministerial serán aplicables a los socorros pendientes de pago a partir de 1.º de Enero del año actual.

Lo que participo a V. E. para su conocimiento y efectos. Madrid, 14 de Noviembre de 1934.

ELOY VAQUERO

Señor Director general de Seguridad.

Excmo. Sr.: Este Ministerio ha resuelto que la Orden de 2 del actual (GACETA número 307), por la que se destina como plantilla a la Guardia civil de Ifni al Alférez de ese Instituto con destino en la primera Comandancia del 19.º Tercio D. Lucio Pérez Plaza, quede rectificada en el sentido de que dicho destino lo será en comisión, sin causar baja en el de plantilla a que pertenecía, percibiendo su sueldo y devengos de actividad con cargo a los créditos de la Sección sexta del presupuesto vigente, “Ministerio de la Gobernación”, y con derecho a las dietas señaladas por Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros fecha 11 de Junio último, con cargo a los créditos concedidos para atenciones derivadas de la ocupación de Ifni, quedando sin efecto, por lo tanto, la de 13 del actual (GACETA número 318), por la que asimismo se disponía que el mencionado Alférez quedase agregado para documentación al 16.º Tercio y para los administrativos que pudiesen corresponderle a la Comandancia de Málaga.

Lo comunico a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 19 de Noviembre de 1934.

P. D.,

EDUARDO BENZO

Señor Inspector general de la Guardia civil.

Excmo. Sr.: Este Ministerio ha resuelto conceder los empleos de Sub-

ayudante, Brigada y Sargento primero al personal de ese Instituto comprendido en la siguiente relación, que comienza con el Brigada D. César Sánchez Turpin y termina con el Sargento D. Joaquín Garrido Valcárcel, por reunir las condiciones prevenidas, asignándoseles en el empleo que se les confiere la antigüedad de 19 de Noviembre de 1934, siéndoles de aplicación a este personal lo dispuesto en Orden de este Departamento de fecha 30 de Octubre último (GACETA número 305).

Lo comunico a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 19 de Noviembre de 1934.

P. D.,
EDUARDO BENZO

Señor Inspector general de la Guardia civil.

RELACIÓN QUE SE CITA

A Subayudantes de Infantería.

Brigada del 14.º Tercio D. César Sánchez Turpin.

A Subayudantes de Caballería.

Brigada del 14.º Tercio D. Manuel Rodríguez Prieto.

Brigada de la Comandancia de Córdoba, D. Eduardo Sánchez Llanos.

A Brigadas de Infantería.

Sargento primero de la Comandancia de Baleares D. Juan Riera Domingo.

A Brigadas de Caballería.

Sargento primero de la Comandancia de Granada D. Tomás Olmos Baranco.

Sargento primero del 14.º Tercio D. Pedro Ballesteros San León.

Sargento primero del 19.º Tercio D. Melchor Medina Mellado.

A Sargentos primeros de Infantería.

Sargento de la Comandancia de Valladolid D. Juan López Tomé.

A Sargentos primeros de Caballería.

Sargento de la Comandancia de Córdoba D. José Pradillos Caravaca.

Sargento de la Comandancia de Sevilla D. Joaquín Garrido Valcárcel.

Excmo. Sr.: Por cumplir en el mes actual la edad reglamentaria para el retiro la clase e individuos de tropa de la Guardia civil que se expresan en la siguiente relación, que comienza con el Sargento Francisco Martínez del Aguila y termina con el Guardia segundo José Riera Serra,

Este Ministerio ha resuelto sean dados de baja en el Instituto a que pertenecen por fin del presente mes y

pasen a fijar su residencia en los puntos que se indican.

Lo digo a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 19 de Noviembre de 1934.

P. D.,
EDUARDO BENZO

Señor Inspector general de la Guardia civil.

Relación que se cita.

Sargento de la segunda Comandancia del 19.º Tercio, Francisco Martínez del Aguila, en Málaga.

Guardia primero de la Comandancia de Madrid, José María del Rincón López, en Getafe (Madrid).

Guardia primero de la Comandancia de Madrid, Aurelio García Triguero, en Barajas de Melo (Cuenca).

Guardia primero de la Comandancia de Lugo, José Lage Prado, en Lugo.

Guardia primero de la Comandancia de Badajoz, Manuel Roguera Moya, en Puebla del Maestre (Badajoz).

Guardia primero de la Comandancia de Palencia, Severiano Castillo Alonso, en Flechilla (Palencia).

Guardia primero del 14.º Tercio, Eduardo Vilches Rodríguez, en Madrid.

Guardia primero de la Comandancia de Málaga, Antonio Pascual Jiménez, en Málaga.

Guardia primero de la Comandancia de Málaga, José Alfaro Angulo, en Torre del Mar (Málaga).

Guardia primero de la Comandancia de Málaga, Francisco Bermúdez Torres, en Rincón de la Victoria (Málaga).

Guardia primero de la Comandancia de Jaén, José Piernas Martínez, en Jimena (Jaén).

Guardia primero de la Comandancia de Teruel, Manuel Navarro Domingo, en Teruel.

Guardia primero de la Comandancia de Salamanca, Santos Petisco Ceballos, en Aldeavieja de Tormes (Salamanca).

Guardia primero de la Comandancia de Vizcaya, Máximo Temiño Pionero, en Burgos.

Guardia segundo de la Comandancia de Gerona, Juan Payo Jiménez, en Madrid.

Guardia segundo de la Comandancia de Oviedo, Carlos Domínguez Murga, en Oviedo.

Guardia segundo de la Comandancia de Huelva, Manuel Sánchez Vaquero, en Huelva.

Guardia segundo de la Comandancia de Baleares, José Riera Serra, en Ibiza (Baleares).

Excmo. Sr.: Causando baja en la Guardia Colonial del Golfo de Guinea, por fin del mes actual, el Sargento de la Guardia civil Juan Bertoret Ahis,

Este Ministerio ha resuelto cause alta en el 19.º Tercio de ese Instituto a partir de la revista administrativa del mes de Diciembre próximo.

Lo comunico a V. E. para su cono-

cimiento y demás efectos. Madrid, 19 de Noviembre de 1934.

P. D.,
EDUARDO BENZO

Señor Inspector general de la Guardia civil.

Excmo. Sr.: Por cumplir en el mes actual la edad reglamentaria para el retiro el Brigada de la Guardia civil, con destino en la Comandancia de Granada del 8.º Tercio, D. Antonio Brocal Lorca,

Este Ministerio ha resuelto sea dado de baja en el Instituto a que pertenece, por fin del presente mes, y pase a fijar su residencia en Barcelona.

Lo digo a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 19 de Noviembre de 1934.

P. D.,
EDUARDO BENZO

Señor Inspector general de la Guardia civil.

Excmo. Sr.: Este Ministerio ha resuelto que el Capitán y Teniente de ese Instituto, con destino en la Comandancia de Málaga y 4.º Tercio, respectivamente, D. Carmelo Izquierdo Carvajal y D. Germán Pérez Gándara, pasen a prestar sus servicios en comisión a la Guardia civil de Ifni, sin causar baja en sus destinos de procedencia, que les serán reservados hasta su relevo, percibiendo su sueldo y devengos de actividad con cargo a los créditos de la Sección 6.ª del Presupuesto vigente (Ministerio de la Gobernación) y con derecho a las dietas señaladas por Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros fecha 11 de Junio último, con cargo a los créditos concedidos para atenciones derivadas de la ocupación de Ifni.

Lo comunico a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 19 de Noviembre de 1934.

P. D.,
EDUARDO BENZO

Señor Inspector general de la Guardia civil.

Excmo. Sr.: Este Ministerio ha resuelto que la Orden de 5 del actual (GACETA núm. 311), por la que se destina como plantilla a la Guardia civil de Ifni al personal de ese Instituto que se relacionaba a continuación, dando principio con el Sargento primero de Infantería D. Antonio Osorio Muñoz y terminaba con el Cabo de Caballería Julio Salvador Moralejo, quede rectificada en el sentido de que dicho destino lo será en comisión, sin causar baja en

el de plantilla a que pertenecía; percibiendo su sueldo y devengos de actividad, con cargo a los créditos de la Sección sexta del presupuesto vigente, "Ministerio de la Gobernación", y con derecho a las dietas señaladas por Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros fecha 11 de Junio último, con cargo a los créditos concedidos para atenciones derivadas de la ocupación de Ifni; quedando sin efecto, por lo tanto, la de 13 del actual (GACETA núm. 318), por la que asimismo se disponía que el citado personal quedase agregado para documentación al 16.º Tercio y para los administrativos que pudiera corresponderle, a la Comandancia de Málaga.

Igualmente se resuelve quede sin efecto el destino al expresado territorio del Sargento primero D. Antonio Osorio Muñoz y Cabo José Martín Retamero, que iban incluidos en la relación antes expresada.

Lo digo a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 19 de Noviembre de 1934.

P. D.,
EDUARDO BENZO

Señor Inspector general de la Guardia civil.

Excmo. Sr.: Este Ministerio ha resuelto que el Capitán de ese Instituto, con destino en la Comandancia de León, D. Agapito López García, pase a situación de reserva, por cumplir la edad reglamentaria en el día de hoy, con arreglo a la Ley de 29 de Junio de 1918 (C. L. núm. 169), en la que disfrutará el haber mensual de 562,50 pesetas, que percibirá a partir de 1.º de Diciembre próximo, por la Pagaduría de la Dirección general de la Deuda y Clases pasivas, por fijar su residencia en esta capital, según dispone la Ley de 21 de Octubre (D. O. núm. 246) y Decreto de 27 de Noviembre de 1931 (D. O. núm. 269); correspondiéndole asimismo percibir la pensión de 50 pesetas, también mensuales, anexa a la cruz de la Orden Militar de San Hermenegildo; quedando agregado, para documentación, al 14.º Tercio.

Lo comunico a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 20 de Noviembre de 1934.

P. D.,
EDUARDO BENZO

Señor Inspector general de la Guardia civil.

Excmo. Sr.: Este Ministerio ha resuelto conferir los mandos que se indican a los Jefes de la Guardia civil comprendidos en la siguiente relación, que principia con D. Antonio Martín Gamero y López Gallarte, y ter-

mina con D. Emilio Baraibar Velasco. Lo digo a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 21 de Noviembre de 1934.

EDUARDO BENZO

Señor Inspector general de la Guardia civil.

RELACIÓN QUE SE CITA

Tenientes Coroneles.

D. Antonio Martín Gamero y López Gallarte, ascendido, de la Plana Mayor de la segunda Comandancia del cuarto Tercio, a la Comandancia de Alava, de primer Jefe.

D. Gaspar Martínez Camarero, de la Comandancia de Lugo, de primer Jefe, a la de Coruña, con igual cargo.

D. Emilio Baraibar Velasco, de la Comandancia de Coruña, de primer Jefe, a la de Las Palmas, con igual cargo.

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

ORDENES

Ilmo. Sr.: Como continuación de la Orden de 15 del actual, que publica la lista de opositores admitidos a Cátedras vacantes de Institutos nacionales de Segunda enseñanza (GACETA del 17), y vistas las reclamaciones promovidas de varios solicitantes a las mismas contra dichas listas provisionales en la asignatura de Dibujo de los turnos libres y de Auxiliares:

Teniendo en cuenta que la exigencia de la posesión del título de Profesor de Dibujo, que estableció la Orden de 20 de Enero próximo pasado para tomar parte en estas oposiciones estaba en consonancia con las distintas Ordenes publicadas por el Ministerio a fin de evitar el intrusismo en la Enseñanza, pero que no alcanzan sus efectos a los opositores que habían solicitado tomar parte en cuantas convocatorias anunciaron estas mismas Cátedras desde que quedaron vacantes, ya que así lo establecía la Orden de 10 de Noviembre de 1933 (GACETA del 14):

Considerando, asimismo, que en la Orden de 20 de Enero próximo pasado (GACETA del 5 de Febrero) no se determina la fecha exacta para acreditar que se han cursado y aprobado los estudios para la obtención del título de Profesor de Dibujo, sino que limita la exigencia a que sea presentado el justificante con la documentación de cada opositor,

Este Ministerio ha dispuesto la inserción en la GACETA DE MADRID de las listas de opositores de Dibujo en tur-

no libre y de Auxiliares, en las que serán incluidos, aunque no sean Profesores de Dibujo, todos los que solicitaron tomar parte en los ejercicios de oposición de la convocatoria de 1932, o anteriores, de estas mismas vacantes, y aquellos otros de la convocatoria de 1933 que hayan demostrado documentalmente que terminaron los estudios de Profesor de Dibujo.

Asimismo serán admitidos los solicitantes de esta convocatoria y asignatura en turno libre y de Auxiliares, siempre que justifiquen documentalmente que han terminado dichos estudios; justificación que harán directamente en la Sección de Institutos de este Departamento hasta el día 8 de Diciembre próximo, durante las horas de oficina.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 20 de Noviembre de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia formulada por el Presidente de la Confederación Nacional de Maestros interesando autorización para celebrar una Asamblea en Madrid durante los días 23 y 24 del mes actual:

Teniendo en cuenta que, de celebrarse la citada Asamblea, necesariamente habría de dar lugar a que numerosos Maestros, en su deseo de concurrir a la misma, se verían obligados a dejar desatendida su función docente, con notorio perjuicio para la enseñanza, que en todo momento ha de estar debidamente atendida, y que, por otra parte, el curso actual, por circunstancias de todos conocidas, ha sido algo anormal, lo que aconseja que por motivo alguno se interrumpa la labor docente,

Este Ministerio ha tenido a bien denegar la autorización solicitada para celebrar la Asamblea que proyecta la Confederación Nacional de Maestros, cuya celebración podrá tener lugar, en su caso, en las próximas vacaciones.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 20 de Noviembre de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Primera enseñanza.

Vistos los oficios de ese Rectorado solicitando la remisión de 20.000 pesetas para la Facultad de Ciencias, 25.000 para la de Derecho, 7.000 para

la de Filosofía y Letras y 10.000 para la Secretaría general, con objeto de atender de momento a gastos imprescindibles para que puedan funcionar las distintas Cátedras y oficinas, así como a otros gastos que tengan el mismo carácter de urgencia, y no habiendo consignación para ello en los Presupuestos vigentes,

Este Ministerio ha dispuesto lo siguiente:

1.º Se autoriza al Patronato Universitario de la de Oviedo para que de los fondos que posea, tanto de los del ejercicio corriente como de los que forman su capital, pueda disponer de una cantidad que no exceda de 75.000 pesetas para atender a los fines indicados, sin perjuicio de que sean reintegradas al consignarse en los próximos Presupuestos generales del Estado.

2.º De la inversión de estos fondos se llevará una cuenta especial por la Universidad, que remitirá a este Ministerio para su aprobación.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos. Madrid, 19 de Noviembre de 1934.

P. D.,
RAMON PRIETO

Señor Rector de la Universidad de Oviedo.

Ilmo. Sr.: Este Ministerio ha acordado que las plazas de Maestro de Taller de Metalistería, vacantes en las Escuelas de Artes y Oficios Artísticos de Almería y Jaén, se anuncien para su provisión a concurso entre artistas de esta especialidad, conforme a la Real orden de 2 de Enero de 1917. Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 1.º de Noviembre de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Enseñanza Profesional y Técnica.

Ilmo. Sr.: Vsto el expediente incoado por el Ayuntamiento de Llanes (Oviedo), solicitando subvención de 4.500 pesetas por el edificio que ha construido en el pueblo de Llamigo, con destino a Escuela unitaria de asistencia mixta:

Considerando que se han cumplido los requisitos señalados por el Decreto de 15 de Junio último, y que en el expediente consta la conformidad del Delegado de la Intervención general de la Administración del Estado,

Este Ministerio, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 del citado Decreto, ha tenido a bien conceder al Ayuntamiento de Llanes (Oviedo) la

subvención de 4.500 pesetas por el edificio construido en el pueblo de Llamigo, con destino a Escuela unitaria de asistencia mixta, cantidad que se abonará con cargo al capítulo 4.º, artículo 1.º, agrupación 2.ª, concepto único, subconcepto 5.º, del vigente presupuesto de este Ministerio.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 17 de Noviembre de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Primera enseñanza.

Ilmo. Sr.: Involuntariamente se omitió la inclusión de varias Escuelas en la relación de vacantes de Oviedo, destinadas a Maestros cursillistas de 1933, y para subsanar este defecto y no privar a estos Maestros de las Escuelas que les corresponden,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer lo siguiente:

1.º El día 2 de Diciembre próximo, a las once horas, se constituirán en Tribunal, en dicha población, el Director de la Normal, el Inspector-Jefe de Primera enseñanza y el Jefe de la Sección Administrativa, que actuará de Secretario.

2.º Se leerá por el Secretario la lista de las Escuelas que, hallándose vacantes, no fueron adjudicadas el día 11 de Noviembre, así como cuantas otras existieran hasta las diez de la mañana del día 2 de Diciembre y correspondan ser adjudicadas a los cursillistas de 1933.

3.º Por el orden en que los cursillistas figuren en la lista única irán eligiendo la Escuela a que se refiere el artículo 2.º de esta Orden, afectando esta elección tanto a las nuevas plazas como a las que dejaren los cursillistas al elegir otra.

4.º Los cursillistas que no puedan asistir personalmente a la elección de plazas, delegarán por escrito en otra persona, firmando la declaración el interesado, con el visto bueno del Juez municipal o del Alcalde de la población donde resida.

5.º Los cursillistas que estén conformes con la Escuela que eligieron el 11 de Noviembre, quedan confirmados en las vacantes que eligieron ese día, y no necesitan presentarse el 2 de Diciembre en la Escuela Normal.

6.º Los cursillistas que no se presenten a la elección o no deleguen en otra persona, se entiende que están conformes con las Escuelas que eligieron el día 11 de Noviembre y que renuncian a hacer nueva elección.

7.º Los cursillistas del resto de España que no lograron, por su número,

en la elección de 11 del actual Escuela en propiedad, podrán solicitar Escuelas de la provincia de Oviedo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden ministerial, fecha 23 de Octubre, GACETA del 25.

8.º Es de aplicación en esta convocatoria extraordinaria lo dispuesto en los artículos 5.º, 6.º (de este artículo 6.º, el párrafo segundo adaptado a las circunstancias de la presente convocatoria), 7.º, 8.º y 9.º de la Orden ministerial fecha 23 de Octubre, ya mencionada.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 21 de Noviembre de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Primera enseñanza.

Ilmo. Sr.: En cumplimiento de lo prevenido en los artículos 75, 149 y 150 del vigente Estatuto, aprobado por Real decreto de 18 de Mayo de 1923,

Este Ministerio ha resuelto:

1.º Que asciendan en corrida de escalas a los sueldos y con las antigüedades que se expresan, los siguientes Maestros del primer Escalafón:

MAESTROS

1-7-934. Resulta del Sr. Rodríguez, 3.754, a 4.000 pesetas, Sr. Muñoz Muñoz, número 299 del grupo A, que sirve en la provincia de Sevilla. Resulta del señor Barril, 3.755, a 4.000, Sr. Rodríguez Peña, que sirve en la provincia de Cáceres y tuvo el número 226 del grupo A.

Resulta del Sr. Fernández, 3.753, a 4.000, Sr. Torrijos Gracia, que sirve en la provincia de Lérida.

4-7-934. Vacante del Sr. Muñoz, 4.925, a 4.000, Sr. Cestafé, ingresado directamente en una Sección de la Escuela graduada de Gascón y Marín (Zaragoza) y que tenía en 30 de Junio próximo pasado tres años, cuatro meses y dieciocho días de servicios en propiedad y en la categoría de 3.000 pesetas; con efectos económicos de la fecha que se cita y escalafonales de 1.º de Julio último.

4-7-934. Resulta del Sr. Martínez, 3.756, a 4.000, Sr. Escribano, 779 del grupo E.

8-7-934. Resulta del Sr. Rivera, 3.757, a 4.000, Sr. Ortega, 780 del grupo E.

10-7-934. Vacante del Sr. Ibáñez, 5.133, a 4.000, Sr. Collado, 781 del grupo E.

11-7-934. Vacante del Sr. Morales, 5.138, a 4.000, Sr. Ferrando, 782 del grupo E. Resulta del Sr. Obón, 3.758; a 4.000, Sr. Boix, 784 del grupo E.

12-7-934. Resulta del Sr. García,

3.759, a 4.000, Sr. Alonso Sánchez, 785 del grupo E.

15-7-934. Resulta del Sr. Reboiras, 3.760; a 4.000, Sr. Aznar Corbatón, 786 del grupo E.

17-7-934. Se anula el ascenso a 5.000 pesetas otorgado al Sr. Morales, número 3.528, y se adjudica dicho sueldo a D. Benito Martínez, con efectos de la citada fecha, que es la en que se posesionó, por reingreso, de la Escuela de Villamondrín, de la provincia de León.

21-7-934. Resulta del Sr. Heras, 3.761; a 4.000, Sr. Giráldez, 786 bis del grupo E. Resulta del Sr. Caballero, 3.763; a 4.000, Sr. Castañón, 788 del grupo E.

22-7-934. Vacante del Sr. Secorán, 5.639; a 4.000, Sr. García Martínez, 789 del grupo E.

23-7-1934. Resulta del Sr. Ibáñez, 3.764; a 4.000, Sr. García Boquer, 790 del grupo E.

MAESTRAS

1-7-934. Resulta de la Sra. Escribá, 3.731; a 4.000 pesetas, Sra. Montaner, grupo D, que sirve en la provincia de Lérida. Resulta de la Sra. Auria, 3.732; a 4.000, Sra. Pla, grupo D, que sirve en la provincia de Lérida. Resulta de la Sra. Pérez, 3.733; a 4.000, Sra. Sevilla, grupo D, que sirve en la provincia de Huesca.

4-7-934. Resulta de la Sra. Quiles, 3.735; a 4.000, Sra. Vázquez, grupo D, que sirve en la provincia de La Coruña; con efectos económicos de la fecha que se cita y escalafonales de 1.º de Julio último.

5-7-934. Resulta de la Sra. Andrés, 3.736; a 4.000 pesetas, Sra. Herrera-Muriel, del grupo D, que sirve en la provincia de Granada, con efectos económicos de la fecha que se cita y escalafonales de 1.º de Julio último.

29-7-934. Vacante de la Sra. Cortés, 3.076; a 5.000 pesetas, Sra. Ginés, número 3.749.

29-7-934. Se anula el ascenso a 7.000 pesetas otorgado a la Sra. Rubio, 1.076, y se asciende a dicho sueldo a la señora Corchero, 1.079. Se anula el ascenso otorgado a la Sra. Díaz Rubin, 3.739, y se asciende al sueldo de 5.000 pesetas a la Sra. Martín Chacón, 3.750. Vacante de la Sra. Castro Amor, 3.737; a 5.000 pesetas, Sra. Pérez, 3.751.

MAESTROS

7-8-934. Vacante del Sr. Manzanares, 5.249; a 4.000 pesetas, Sr. Pérez Polo, 791 del grupo E.

12-8-934. Vacante del Sr. Bernal, número 3.786; a 4.000 pesetas, Sr. Pérez Martínez, 792 del grupo E.

15-8-934. Vacante del Sr. Díaz, 1.794;

a 6.000 pesetas, Sr. Millán, 2.002; resultados: a 5.000, Sr. Temoneda, 3.765; a 4.000, Sr. Mondéjar Gálvez, 793 del grupo E.

16-8-934. Vacante del Sr. Mora, 435; a 7.000 pesetas, Sr. Heredero, 1.156; resultados: a 6.000, Sr. Vázquez, 2.003; a 5.000, Sr. Guerri, 3.767; a 4.000, Sr. De la Torre y Gutiérrez, 794 del grupo E. Vacante del Sr. Arellano, 1.127; a 7.000, Sr. Herrero, 1.157; resultados: a 6.000, señor Portela, 2.004; a 5.000, Sr. González, 3.768; a 4.000, Sr. Alonso Golmar, 795 del grupo E. Vacante del Sr. González, 407; a 7.000, Sr. Suárez, 1.158; resultados: a 6.000, Sr. Samá, 2.005; a 5.000, Sr. Garrido, 3.769; a 4.000, señor Alonso Espinosa, 796 del grupo E.

20-8-934. Vacante del Sr. Busquets, 2.565; a 5.000 pesetas, Sr. Menares, número 3.771; resultados: a 4.000, Sr. García Gavilés, 797 del grupo E.

24-8-934. Vacante del Sr. Llobera, 3.645; a 5.000 pesetas, Sr. Blanco, 3.773; resultados: a 4.000, Sr. Sanz de Pablo, 798 del grupo E.

26-8-934. Vacante del Sr. Gil, 714; a 7.000 pesetas, Sr. Vivas, 1.159; resultados: a 6.000, Sr. Linares, 2.006; a 5.000, señor Olmos, 3.775; a 4.000, Sr. Muñoz Argüelles, 799 del grupo E.

27-8-934. Vacante del Sr. Martín, número 6.267; a 4.000 pesetas, Sr. Ruiz Salcedo, 800 del grupo E.

29-8-934. Vacante del Sr. Lombardero, 5.082; a 4.000 pesetas, Sr. Galont Hernández, 801 del grupo E.

MAESTRAS

1-8-934. Vacante de la Sra. Pinar, 1.329; a 6.000 pesetas, Sra. González, 2.000; resultados: a 5.000, Sra. Méndez, 3.752. Vacante de la Sra. Selvás, 82; a 8.000, Sra. Gómez Alba, 439; resultados: a 7.000, Sra. Arisnabarreta, 1.084; a 6.000, Sra. Alba, 2.001; a 5.000, Sra. Jiménez, 3.752 bis.

9-8-934. Vacante de la Sra. Riera, 1.793; a 6.000 pesetas, Sra. Gómez, 2.002; resultados: a 5.000, Sra. Martín, número 3.753.

15-8-934. Vacante de la Sra. Carballo, 3.642; a 5.000 pesetas, Sra. Jiménez González, 3.754.

17-8-934. Vacante de la Sra. Buzón, 200; a 8.000 pesetas, Sra. Tilde, 440; resultados: a 7.000 pesetas, señora Pérez Caneda, 1.085; a 6.000, señora Ojeda, 2.003; a 5.000, Sra. Rodríguez, número 3.755.

MAESTROS

1-9-934. Vacante del Sr. Ruiz, número 3.901; a 4.000 pesetas, Sr. Casares-Rodríguez, 802 del grupo E. Vacante del Sr. Balbuena, 5.058; a 4.000, Sr. Rodríguez Rodríguez, 803 del grupo

po E. Vacante del Sr. López, 325; a 8.000, Sr. García, 427; resultados: a 7.000, Sr. Pastells, 1.161; a 6.000, señor Gaspar, 2.007; a 5.000, Sr. Sáez Alonso, 2.068, reingresado en Sierro (Almería); a 4.000, Sr. García Martínez, 804 del grupo E. Vacante del señor Checa, 580; a 7.000, Sr. Arús, número 1.162; resultados: a 6.000, Sr. Pérez Diéguez, 2.008; a 5.000, Sr. Rubio Pérez, 3.776; a 4.000, Sr. Argeres Compta, 805 del grupo E.

3-9-934. Vacante del Sr. De Frias, 2.753; a 5.000 pesetas, Sr. Corbalán, 3.777; resultados: a 4.000, Sr. Pajuelo Bermejo, 806 del grupo E.

6-9-934. Vacante del Sr. Laguna, 57 bis D; a 4.000 pesetas, Sr. Soria Medina, 807 del grupo E.

13-9-934. Vacante del Sr. Moreno, 1.277; a 6.000 pesetas, Sr. Vázquez Rey, 2.009; resultados: a 5.000, Sr. Bedoya, 3.778; a 4.000, Sr. Navarro Coronel, 808 del grupo E. Vacante del Sr. Sanz, 2.260; a 5.000, Sr. Solero, 3.779; resultados: a 4.000, Sr. Marco Simón, 809 del grupo E.

14-9-934. Vacante del Sr. Algás, 774 A; a 4.000 pesetas, Sr. Perera Battalla, 810 del grupo E.

16-9-934. Vacante del Sr. Martí, 201 E; a 4.000 pesetas, Sr. Burgos Miguel, 811 del grupo E.

17-9-934. Vacante del Sr. Baró, 4.014; a 4.000 pesetas, Sr. González Ramos, 812 del grupo E.

24-9-934. Vacante del Sr. Ruiz Garnacho, 4.121; a 4.000 pesetas, Sr. García Artola, 813 del grupo E.

25-9-934. Vacante del Sr. Mundi, 461; a 7.000 pesetas, Sr. Cusachs, número 1.163; resultados: a 6.000, Sr. De la Fuente, 2.010; a 5.000, Sr. Lloret, 3.780; a 4.000, Sr. Crespo Vilches, 814 del grupo E. Vacante del Sr. González, 3.979; a 4.000, Sr. Jiménez López, 815 del grupo E.

27-9-934. Vacante del Sr. Muñoz, 1.024; a 7.000 pesetas, Sr. Cordero, 1.164; resultados: a 6.000, Sr. San Adrián, 2.011; a 5.000, Sr. García, 3.781; a 4.000, Sr. Velázquez Barrio, 816 del grupo E.

29-9-934.—Vacante del Sr. Cano, número 3.880; a 4.000, Sr. Lavilla Lenguas, 817 del grupo E.

MAESTRAS

1-9-934.—Vacante de la señora Sánchez, número 3.478 bis; a 4.000 pesetas, Sra. Pérez Pascual, 563 H. Vacante de la Sra. Cabronero, 7.772; a 4.000, Sra. Rodrigo Rodrigo, 564 H. Vacante de la Sra. De la Huz, 4.922; a 4.000, Sra. Méndez Villar, 565 H. Resulta de la Sra. Castro, 3.737; a 4.000, Sra. Fernández Escujín, 566 H. Resulta de la Sra. Díaz Rubín, 3.739;

a 4.000, Sra. Campos Cerdá, 567 H. Resulta de la Sra. Benito Cuadrado, 3.740: a 4.000, Sra. Guardiola Solís, 568 H. Resulta de la Sra. Pascasio, 3.741: a 4.000, Sra. López de los Santos, 569 H. Vacante de la Sra. Ortega, 6.212: a 4.000, Sra. Padilla González, 570 H. Resulta de la Sra. Fernández, 3.742: a 4.000, Sra. Ruiz García, 571 H. Resulta de la Sra. Martínez, 3.743: a 4.000, Sra. Hurtado Laburu, 572 H. Vacante de la Sra. Ginard, 5.018: a 4.000, Sra. Fernández Villamil, 573 H. Vacante de la Sra. Fajardo, 5.275: a 4.000, Sra. Hernández Ortín, 574 H. Resulta de la Sra. Monllor, 3.744: a 4.000, Sra. Izquierdo Sánchez, 575 H. Resulta de la Sra. Calvo, 3.745: a 4.000, Sra. Heras Guerrero, 576 H. Resulta de la Sra. Josa, 3.746: a 4.000, señora Alemany Pastor, 577 H. Resulta de la Sra. Labraca, 3.747: a 4.000, señora Cuil Sáez, 578 H. Resulta de la señora Martínez, 3.748: a 4.000, Sra. Esteve Ortiz, 579 H. Vacante de la Sra. Vigarra, 6.045: a 4.000, Sra. Miquel Pons, 580 H. Resulta de la Sra. Ginés, 3.749: a 4.000, Sra. López Berlanga, 581 H. Resulta de la Sra. Martín Chacón, 3.750: a 4.000, Sra. González Ibáñez, 582 H. Resulta de la Sra. Pérez, 3.751: a 4.000, Sra. Cordino Fanego, 583 H. Vacante de la Sra. Olavarrieta, 141 A: a 4.000, Sra. Ayllón Torrente, 584 H. Resulta de la Sra. Méndez, 3.752: a 4.000, Sra. García Botti, 585 H. Vacante de la Sra. Prades, 4.904: a 4.000, Sra. Dueñas Martínez, 586 H. Resulta de la Sra. Jiménez, 3.752 bis: a 4.000, Sra. Echeandía Lagos, 587 H. Resulta de la Sra. Martín, 3.753: a 4.000, señora García Peralta, 588 H. Resulta de la Sra. Jiménez González, 3.754: a 4.000, Sra. López Fando, 589 H. Resulta de la Sra. Rodríguez, 3.755: a 4.000, Sra. Martín Fuster, 590 H. Vacante de la Sra. Pérez, 4.874: a 4.000, Sra. Correas Baranguán, 591 H. Vacante de la Sra. De la Maza, 3.956: a 4.000, Sra. Gine Rosinach, 4592 H. Vacante de la Sra. Herrero, 3.782: a 4.000, Sra. Pérez Baroja, 593 H. Resulta de la Sra. Díaz, 3.756: a 4.000, Sra. García Fernández, 594 H. Vacante de la Sra. Betes y Lacuesta, 583 F: a 4.000, Sra. Vinegra de la Riva, número 595 H.

10-9-934. Vacante de la Sra. Frasquet, 3.768: a 4.000, Sra. Barral Ascáriz, 596 H.

14-9-934. Vacante de la Sra. García, 6.897: a 4.000, Sra. Pérez Melián, 597 H.

2.º Que a las siguientes Maestras se les acredite el sueldo de 4.000 pesetas, a partir de las fechas que se citan, para cada una; percibiendo en

comisión el de 3.000 desde la de su posesión por reingreso.

16-9-934. Vacante de la Sra. Ballesster, 113 F.: a 4.000, Sra. Zapico y Ramos, posesionada el 15 de Septiembre último, en Llanos de Alba (León). Vacante de la Sra. Alberola, 123 H.: a 4.000, Sra. Martín Miranda, posesionada por reingreso en 15 de Septiembre último, en Almagro (Ciudad Real).

17-9-934. Vacante de la Sra. Viñuelas, 700 E.: a 4.000, Sra. Pujolar Planas, posesionada por reingreso en 15 de Septiembre último, en Tarragona.

22-9-934. Vacante de la Sra. Pérez, 5.944: a 4.000, Sra. Leonardo Cordovés, posesionada por reingreso en 15 de Septiembre último, en Puente Duero (Valladolid).

3.º Que las siguientes Maestras ascendan, con efectos económicos y escalafonales, de la fecha que a continuación se cita:

28-9-934. Vacante de la Sra. Romera, 539: a 7.000, Sra. Peguero, 1.088; resultas: a 6.000, Sra. Polo, 2.004; a 5.000, Sra. Pérez Jurado, 3.757; a 4.000, Sra. Santos Sánchez, 598 H.

4.º Que se anulen los ascensos otorgados por Orden de 23 de Julio último (GACETA del 25), a las señoras Frías y Laucirica, números 20 bis y 22 tris, respectivamente, del grupo D., y sean ascendidas al sueldo de 4.000 pesetas, con efectos de 1.º del expresado Julio, las Sras. Viñuales Ordás y Gasulla Ripollés, ambas del mencionado grupo, que prestan servicios en la provincia de Huesca.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 20 de Noviembre de 1934.

P. D.,

RAMON PRIETO

Señores Director general de Primera enseñanza. Ordenador de Pagos por Obligaciones de este Ministerio y Jefes de las Secciones administrativas de Primera enseñanza.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDEN

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta de las Compañías de Caminos de Hierro del Norte y Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante en solicitud de autorización para establecer sobreplazo en el de transmisión, en la frontera con Francia, de un día para las expediciones de gran velocidad y de dos días para las de pequeña velocidad:

Vistos los favorables informes de las respectivas Comisarias del Estado:

Resultando que el párrafo tercero del artículo 11 del Convenio Internacional de Berna para el transporte de mercancías autoriza a los Estados para determinar en qué medida los ferrocarriles sometidos a su autoridad tendrán la facultad de fijar plazos suplementarios de transporte, y entre los casos que señala figura el de aquellas líneas fronterizas en que el ancho de vía no sea normal:

Considerando que el Gobierno francés, haciendo uso de la autorización otorgada en el mencionado artículo, estableció para la transmisión en la frontera española los sobreplazos que mencionados quedan:

Considerando que tratándose de un Convenio Internacional uniforme, no podrá tener plena eficacia el acuerdo del Gobierno francés si el sobreplazo no rigió en ambas direcciones, y además, las Compañías ferroviarias españolas que tienen estaciones con Francia quedarían en un régimen de inferioridad en relación con las del país vecino,

Este Ministerio, conformándose con la propuesta de la Dirección general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, ha resuelto autorizar a las Compañías de Caminos de Hierro del Norte y de Madrid a Zaragoza y a Alicante para establecer sobreplazo en el de transmisión, en las estaciones fronterizas con Francia, y los transportes combinados que se realicen en virtud del vigente Convenio de Berna, de un día en las expediciones de mercancías facturadas en gran velocidad y de dos días para los que hayan sido conducidos en pequeña velocidad.

Madrid, 14 de Noviembre de 1934.

P. D.,

URSICINO GOMEZ CARBAJO

Señor Director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE ESTADO

SUBSECRETARIA

DIRECCION DE POLITICA

Convenio Internacional de Berna para la Protección de Obras Literarias y Artísticas, revisado en Roma el 2 de Junio de 1928.

La Legación de Suiza en esta capital ha dado traslado a este Departamento de la notificación que el Consejo Federal Suizo formuló con fecha 25 de Octubre último, a los demás Estados interesados, de la adhesión de

Gobierno cherifiano (Zona francesa) al Convenio mencionado, hecha el día 5 del mismo mes.

Lo que se hace público para conocimiento general, con referencia a la GACETA DE MADRID del 25 de Abril de 1933, que insertó el texto del Convenio con la adhesión de España, y a las demás publicaciones hechas en el mismo periódico oficial en sus números correspondientes al 13 de Mayo, 10, 11 y 15 de Julio; 5, 15, 18 y 21 de Septiembre de 1932; 28 de Marzo, 25 de Abril, 25 de Mayo, 11 de Junio, 15 de Septiembre, 12 de Octubre, 12, 14 y 22 de Diciembre de 1933, y 19 de Octubre de 1934.

Madrid, 20 de Noviembre de 1934.
El Subsecretario, José María Aguinaga.

MINISTERIO DE HACIENDA

DIRECCION GENERAL DEL TESORO PUBLICO

LOTERIA NACIONAL

Nota de los números y poblaciones a que han correspondido los 19 premios mayores de cada una de las tres series del sorteo celebrado en este día.

Núms. Premios.	Poblaciones.
5.725 150.000	Algeciras, ídem, Guecho (Las Arenas).
22.241 70.000	Barcelona, Pola de Siero, Segovia.
26.726 50.000	Valencia, ídem, id.
18.015 15.000	Madrid, Estrada, Barcelona.
3.996 3.000	Elche, Sevilla, Vigo.
5.941 3.000	Burgos, Sevilla, La Palma del Condado.
12.921 3.000	Barcelona, ídem, id.
1.308 3.000	Rota, Barcelona, Alicante.
16.570 3.000	Barcelona, Madrid, Segovia.
29.874 3.000	Alicante, Barcelona, Sevilla.
3.838 3.000	Madrid, Barcelona, Murcia.
22.886 3.000	Las Palmas, Barcelona, Cazalla de la Sierra.
5.216 3.000	Barcelona, Córdoba, Málaga.
14.815 3.000	Santander, ídem, Málaga.
8.937 3.000	Aguilar de la Frontera, Málaga, Zamora.
22.089 3.000	Barcelona, Madrid, Jerez de la Frontera.
7.517 3.000	Madrid, Gerona, Barcelona.
3.051 3.000	Santander, ídem, Archidona.
12.980 3.000	Sabadell, Logroño, Barcelona.

Madrid, 21 de Noviembre de 1934.

En el sorteo celebrado hoy, con arreglo al artículo 57 de la Instruc-

ción general de Loterías de 25 de Febrero de 1893, para adjudicar los cinco premios de 125 pesetas cada uno asignados a las doncellas acogidas en los Establecimientos de Beneficencia provincial de Madrid, han resultado agraciadas las siguientes:

Eugenia Canales Aranda y Petra Fernández Cuesta, del Asilo de Nuestra Señora de las Mercedes; Aurora Barrionuevo Medina, Manuela García Fraire y Matilde Benita Morteirin, del Colegio de la Paz.

Lo que se anuncia para conocimiento del público y demás efectos.

Madrid, 21 de Noviembre de 1934.
Enrique Barranco.

PROSPECTO DE PREMIOS PARA EL SORTEO QUE SE HA DE CELEBRAR EN MADRID EL DÍA 1 DE DICIEMBRE DE 1934

Ha de constar de seis series de 39.000 billetes cada una, al precio de 30 pesetas el billete, divididos en décimos de tres pesetas; distribuyéndose 809.172 pesetas en 2.601 premios para cada serie, de la manera siguiente:

PREMIOS DE CADA SERIE	PESETAS
1 de	100.000
1 de	60.000
1 de	20.000
1 de	10.000
15 de 1.500	22.500
1.679 de 300	503.700
99 aproximaciones de 300 pesetas cada una para los 99 números restantes de la centena del premio primero....	29.700
99 ídem de 300 ídem id., para los 99 números restantes de la centena del premio segundo.	29.700
99 ídem de 300 ídem id., para los 99 números restantes de la centena del premio tercero.	29.700
2 ídem de 800 pesetas cada una para los números anterior y posterior al del premio primero	1.600
2 ídem de 600 ídem id., para los del premio segundo	1.200
2 ídem de 536 ídem id., para los del premio tercero	1.072
2.001	809.172

Las aproximaciones son compatibles con cualquier otro premio que pueda corresponder al billete; entendiéndose, con respecto a las señaladas para los números anterior y posterior al de los premios primero, segundo y tercero, que si saliese premiado el número 1, su anterior es el número 39.000, y si fuese éste el agraciado, el billete número 1 será el siguiente.

Para la aplicación de las aproximaciones de 300 pesetas, se sobrentiende que si el premio primero corresponde, por ejemplo, al número 25, se

consideran agraciados los 99 números restantes de la centena; es decir, desde el 1 al 24 y desde el 26 al 100; y en igual forma las aproximaciones de los premios segundo y tercero.

El sorteo se efectuará en el local destinado al efecto, con las solemnidades prescriptas por la Instrucción del Ramo. En la propia forma se hará después un sorteo especial, para adjudicar cinco premios de 125 pesetas entre las doncellas acogidas en los Establecimientos de Beneficencia provincial de Madrid.

Estos actos serán públicos, y los concurrentes interesados en el sorteo tienen derecho, con la venia del Presidente, a hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto a las operaciones de los sorteos. Al día siguiente de efectuados éstos, se expondrá el resultado al público, por medio de listas impresas, únicos documentos fehacientes para acreditar los números premiados.

Los premios se pagarán en las Administraciones donde hayan sido expendidos los billetes respectivos, con presentación y entrega de los mismos.

Madrid, 23 de Abril de 1934.—El Director general, Arturo Forcat.

DIRECCION GENERAL DE LA DEUDA Y CLASES PASIVAS

Los individuos de Clases pasivas que tienen consignado el pago de sus haberes en la Pagaduría de esta Dirección, pueden presentarse a percibir la mensualidad corriente desde las diez a tres y de cuatro a seis en los días y por el orden que a continuación se expresan:

Día 1.º de Diciembre de 1934.

Militar: A a F.—Jubilados, primer grupo, hasta 4.000 pesetas anuales.

Día 3.

Militar: S a Z.—Civil: N a Z.—Soldados.

Día 4.

Militar: L a M.—Civil: C a F.—Cesantes.—Excedentes.—Secuestros.—Remuneratorias.—Plana Mayor de Jefes.—Capitanes.—Tenientes.—Magisterio.—Jubilados y Pensionistas.

Día 5.

Militar: G a K.—Civil: A y B.—Jubilados, segundo grupo, de 4.001 pesetas en adelante.—Generales.—Coroneles.—Comandantes.

Día 6.

Militar: N a R.—Civil: G a M.—Marina.—Sargentos.—Plana Mayor de tropa.—Cabos.

Días 7 y 8.

Altas.—Extranjero.—Supervivencias y todas las nóminas, sin distinción.

Día 10.

Retenciones.

RETIROS EXTRAORDINARIOS.—ESCALA DE RESERVA.—CRUCES Y PATRIMONIO

De diez a doce y de cuatro a seis.

Día 1.º—Reserva. — Patrimonio. — Jubilados y Pensionistas.

Día 3.—Coroneles, Tenientes coroneles.—Comandantes.

Día 4.—Plana Mayor de Jefes.—Marina.—Sargentos.—Plana Mayor de tropa.

Día 5.—Capitanes y Tenientes.

Día 6.—Cruces.

Días 7 y 8.—Altas.—Extranjero y todos los empleos.

Día 10.—Retenciones.

OBSERVACIONES

1.ª No se abonará haber ni pensión alguna sin que los perceptores exhiban al pagador las nominillas o papeletas de cobro.

2.ª Las viudas y huérfanos deberán entregar en la Pagaduría, en el momento del cobro, los certificados de existencia y estado expedidos por los Jueces municipales del distrito a que pertenecen, desde el día 25 del actual en adelante.

3.ª No se admitirá certificado alguno que carezca de la declaración suscrita por el interesado o interesados, si son dos o más los partícipes, de que no perciben otro haber de fondos generales, provinciales ni municipales, debiendo los apoderados estampar su firma al pie de la propia declaración como garantía de que han recibido el citado documento directamente de su poderdante y de que responden de la identidad de las firmas de los mismos.

4.ª Los apoderados de acreedores que por su categoría justifiquen mediante oficio, estamparán en él su firma con igual objeto.

5.ª Los que justifiquen fuera de Madrid tendrán cuidado de expresar en el justificante, no sólo el pueblo, sino también la provincia a que éste corresponde.

6.ª Cuando algún perceptor no sepa firmar, lo harán a su ruego y presencia, y a satisfacción del Pagador, dos particulares que perciban haberes, o dos contribuyentes, haciendo constar la clase a que pertenezcan.

7.ª Para el pago de retenciones se exigirá a todos los acreedores que perciban desde tres en adelante la presentación del justificante de haber satisfecho el último trimestre de contribución industrial como prestamista; llevando igual requisito los que cobren como apoderados de un prestamista. Los que alegasen no haber hecho operaciones de préstamo con posterioridad a la fecha del último recibo, lo justificarán presentando la papeleta de su baja en esta industria. Los representantes de Bancos o Sociedades anónimas que prestan sobre sueldos y pensiones autorizados por sus estatutos, deberán acreditar el cobro de las retenciones hechas a su favor, que los establecimientos acreedores se hallan al corriente en el pago a la Hacienda de la contribución que les corresponde.

Madrid, 21 de Noviembre de 1934. El Director general, José María Fábregas del Pilar.

MINISTERIO DE COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION

Con esta fecha se ha acordado, en el expediente de pensión a favor de la viuda del Interventor de la Diputación de Oviedo, D. Constantino Fernández Corujedo, el siguiente prorrateo con arreglo a la cuarta parte del sueldo anual de 14.500 pesetas:

La Diputación de Cáceres abonará mensualmente 9,85 pesetas.

El Ayuntamiento de Cáceres, idem idem, 23,85 idem.

El Ayuntamiento de León, idem id., 34,45 idem.

El Ayuntamiento de Cangas de Onís, idem id., 56,85 idem.

El Ayuntamiento de Aller, idem id., 26,90 idem.

La Diputación de Oviedo, idem id., 139,77 idem.

Esta última Corporación recaudará de las anteriores la cantidad que les hayan correspondido y abonará a la interesada su pensión mensual entera.

Madrid, 19 de Noviembre de 1934. El Director general, Tomás López-Hermida.

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

SUBSECRETARIA

De conformidad con lo dispuesto en la Orden ministerial de esta misma fecha,

Esta Subsecretaría ha dispuesto la publicación en la GACETA DE MADRID de las listas de señores opositores admitidos definitivamente a las oposiciones de plazas de Profesores de Dibujo de Institutos de Segunda enseñanza, en turno libre y de Auxiliares.

Los señores que no figuran en las mismas pueden acogerse, dentro de los plazos señalados, a las disposiciones de la Orden ministerial ya citada.

Madrid, 20 de Noviembre de 1934. El Subsecretario, R. Prieto.

Lista de solicitantes admitidos definitivamente a las plazas de Profesores de Dibujo, anunciadas a oposición, turno libre, de los Institutos de Vigo, El Ferrol, Calatayud, Zafra, Tortosa, Alcoy, Cervantes, de Madrid; Maragall, de Barcelona; Elche, Ceuta, Orihuela, Cuevas del Almanzora, Santa Cruz de la Palma y sus agregadas de Manresa, Avilés y Burgos.

D. Jesús Barreras Casamayor.
D. José Santigosa Fuertes.
D. Juan Caldera Rebolled.
D. Fernando Gosálvez Ramos.
D. Fulgencio Martínez Surroca.
Doña Isabel de la Torre Navarro.
D. José Gijón Cubells.
D. Pedro Fernando Cabedo Torrens.
D. Gustavo Gallardo Ruiz.
D. Crisanto Santa Marina Izquierdo.
D. Eduardo de Cosío y González.

D. Francisco Pedrosa y Ruiz.
D. Trinidad Jara Navarro.
D. Mariano Laforet y Altolaguirre.
D. José Blasi y Escuder.
D. Isidro Valentines Llobell.
D. Ignacio Blanco Niño.
D. Carlos Sobrino Buigas.
D. Francisco Carrasco Díaz.
D. Juan José Cobo Barquera.
D. Mariano Rubio Vergara.
D. Javier Colmena Solís.
D. Manuel Antolín y Romero de Tejada.
D. Fernando Quero y Quero.
D. Joaquín González Sáenz.
D. Virgilio Vera Espejo.
D. Pascual de Ayala y Calán.
Doña Trinidad Arias Linacero.
D. Francisco Núñez Losada.
D. Pablo Martín del Castillo.
D. Enrique Fábregas Carrión.
D. José Manaut Viglietti.
D. José Garriga Galiano.
D. Juan Molas Sabaté.
D. Joaquín Buendía Villalba.
D. Carlos Pujol Faradol.
D. Eduardo Sánchez Casal.
D. José María Alcácer Guzmán.
D. Belarmino Fernández García.
D. Antonio Martínez Bouza.
D. José Gregorio Toledo Pérez.
D. Adelaido Almodóvar y Ginés.
D. Ramón Arregui Moliner.
D. Julio Sánchez Martín.
D. Francisco Vergara Reyes.
D. Luis Camporro Sánchez.
D. Antonio Cañete Sánchez.
D. Antonio Gutiérrez Fernández.
D. Jesús Fernández Martínez.
D. Octavio Bianqui Sánchez.
D. José Alvarez-Sala y Alvarez-Sala.
D. Fausto López Romero.
Doña Paula Millán Alosete.
D. Trinidad Franco Rubio.
D. Angel Gimeno Brio.
D. Ricardo Segundo García Pérez.
D. Ernesto Carbonell Carmona.
D. Ricardo Cerveto Riba.
D. Félix Cocera Martínez.
Doña Matilde Calvo Rodero.
D. Cecilio Pablo Cócera Grande.
D. Francisco Díaz Sánchez.
D. José María Almela Costa.
D. Serapio Martínez González.
Doña Concepción Mesa Martín.
D. Marcial Muñiz Mendoza.
D. Angel Facio y Arribas.
D. Francisco García Salinas.
D. Miguel Angel Esteve Vera.
D. Agustín Juan Plá Ealbastre.
D. Joaquín Lucarini Macazaga.
D. Jesús María del Valle y del Valle.
Doña Encarnación Rubio Gómez.
D. Antonio Blázquez González.
D. Andrés Fernández-Cuervo y Sierra.
D. José Gabanes Piñana.
D. Francisco Segura Monforte.
D. Antonio Fernández Curro.
D. Juan Rivas Lessé.
D. Daniel Antonio Conejo Merino.
Doña Dionisia Mesdeu Agraz.
D. Mariano Timón Ambrosio.
D. Eduardo Rojas Vilches.
D. Guillermo Soler y Gatvillaró.
D. Jesús Vozmediano Aguayo.
D. Bonifacio Mir Llobell.
Doña Dolores Escribano Baonza.
D. Angel García Carrión.
D. Manuel García Romero.
D. Pedro Brosa y Piera.
Doña Julia Minguillón Iglesias.
D. José Cataluña Miralles.
D. Julián Ortiz Ramírez.
D. Jerónimo López Salazar.

D. Miguel Ramón Salmerón Pellón.
 D. Fernando Sánchez Argüelles.
 D. Rufino Ruiz Ceballos.
 Doña María del Carmen Martínez Romano.
 D. José Martínez Romano.
 D. Antonio Gómez Pascual.
 D. José Gálvez Mata.
 D. Antonio Alix y Alix.
 D. Manuel León y Astruc.
 D. Modesto Ciruelos González.
 Doña Angeles Blanco Minguez.
 D. Daniel Bañuls Martínez.
 D. Manuel Benet y Ponce.
 D. Luis de Sala y María.
 D. Manuel Mora Iñigo.
 D. Manuel Domínguez Fernández.
 D. Rafael González Sáenz.
 D. Francisco Varela Márquez.
 D. Pedro Vidiella Simó.
 Doña María de la Paz Pérez del Río-Cossa.
 D. Enrique Muñoz Sánchez.
 D. Laureano Cotón Hurtado.
 D. Miguel de la Cruz Collado.
 D. Cristino Gómez González-Mallo.
 D. Pedro de Guezala y García.
 D. Enrique Ginesta Peris.
 D. Francisco Llorens Díaz.
 D. Antonio Merino Vilchez.
 D. Ramiro Pedros Font.
 D. César Prieto Martín.
 D. Angel S. Novella Mateo.
 D. Juan Eugenio Mingorance Navas.
 D. José García Bellizón.
 D. Cruz José Calderón García.
 D. Florentino Trapero Ballesteró.
 D. Ramón Reig Corominas.
 D. Agustín Olguera y González.
 D. Manuel Martínez Chumillas.
 Doña María de los Angeles Lasheras Sanz.
 D. Eugenio Lafuente Castell.
 Doña María del Pilar Delgado Berenguer.
 D. Miguel Bernardini Jaramillo.
 D. José María de Juan Urdiano.
 D. Emilio Herrero Gómez.
 D. José Luis Florit Roderó.
 D. Esteban Fernández-Yáñez Finochis.
 D. Francisco de A. Coronas y Alsina.
 D. José Jiménez Niebla.
 D. Camilo Grau Soler.
 D. José González Mariscal.
 D. Enrique Grau Juan.
 D. Antonio López Torres.
 D. Joaquín García de Alcañiz y Pérez.
 D. Luis Gil de Vicario.
 D. Miguel Gayá Gilabert.
 D. Conrado Sánchez Varona.
 D. Federico Marés Deulovol.
 D. Ramón de Alcázar y Saleta.
 D. Fernando Díaz de Mendoza y Serano.
 D. Benito Prieto Cusent.
 D. Pedro Flores García.
 D. Fernando Briones Carmona.
 D. Tomás Casado Herrero.
 Doña Joaquina Zamora Sarrate.
 D. Adolfo Ferrer Amblar.
 D. Desiderio Caballero Tomé.
 D. Julio Fuentes Alonso.
 D. Vicente Cobreros Uganga.
 D. Mariano Sancho San José.
 D. Salvador Adriver Puig.
 D. Alejandro Cañada Valle.
 D. Bernardo Fuentes Rodríguez.
 D. Luis Pardo Díaz.
 D. Félix Peris Sales.
 D. Emilio Sobrino Mier.
 D. Esteban Abril Peláez.
 D. José María Aguilar y Collados,

D. Carlos Armiño Gómez.
 D. Antonio Ballester Vilaseca.
 D. Saturnino Cucuendez Caniego.
 D. Policarpo Domínguez Guzmán.
 D. Albino Jesús Gallego y Marquina.
 D. Fernando García de Acilu y Pascual.
 D. Saturnino Gil Casado.
 Doña María Natividad Gómez Moreno.
 D. José Marcia Lacruz y Lusa.
 D. Rafael López Alvarez.
 D. Francisco López Ganivet.
 D. Rafael Penagos Zalabardo.
 D. Timoteo Pérez Rubio.
 D. José Robledano Torres.
 D. Germán Calvo González.
 D. Francisco Carreño Prieto.
 D. Antonio de la Cruz Collado.
 D. Manuel Edo Mosquera.
 D. Emilio Ferrer Cabrera.
 D. Miguel Guzmán Aparicio.
 D. José Luis López-Sánchez Ruiz.
 D. José Martínez del Cid.
 D. Manuel Moreno Giménez.
 D. Justino Navarro Aizagar.
 D. Ramón R. Pérez Contel.
 D. Francisco Pérez Mateo.
 D. Rafael del Pino Repiso.
 D. José Ros Ferrándiz.
 D. José Sabina Parra.
 D. Aurelio Vicén Vila.
 D. Ricardo Bernardo Pérez.
 D. Mariano Coello Ruiz.
 D. José Herrero Sánchez.
 D. Francisco Díez García.
 D. Justo Armela Company.
 D. Miguel Delgado Ezquerria.
 D. Leopoldo Romo Sánchez.
 D. Fernando Peña Pastor.
 D. José María Alarcón Pina.
 D. Juan García Cordellat.
 D. Enrique Bonet Minguet.
 D. Francisco Arias Alvarez.
 D. José Hidalgo Egido.
 D. Eleuterio Mesón Blanco.
 D. Enrique Gil Guerra.
 Doña Irene Berrocal Leonor.
 D. Vicente Laciana García.

Lista de solicitantes admitidos definitivamente a las plazas de Profesores de Dibujo anunciadas a oposición, turno de Auxiliares, de los Institutos "Balmes", de Barcelona, y Mahón y su agregada de La Laguna:

D. Justo Almela Company.
 D. José Fernández Ruiz.
 D. Angel Hernández Mohedano.
 D. Sergio Castilla López.
 D. Rafael de la Torre Mirón.
 D. Esteban Menéndez Domínguez.
 D. Jaime Guzmán Domingo.
 D. Juan Molas Sabaté.
 D. Francisco Hernández Sanz.
 D. Conrado Sánchez Varón.
 D. Francisco Rafael Segura Monforte.
 D. Florentino Soria González.
 D. Juan Núñez Fernández.
 D. Francisco Cidón Navarro.
 D. Samuel Mañá Hernández.
 D. Félix González Rodríguez.
 D. Manuel Pérez Saavedra.
 D. José Santigosa Fuentes.
 D. Aurelio Vicent Vila.
 D. Laureano Cotón Hurtado.
 D. Marcial Muñoz Mendoza.
 Doña Eladia López y Rodríguez.
 D. Trinidad Jara Navarro.
 D. Juan Caldera Rebolledo.
 D. Pedro Vidiella Simó.
 D. Manuel Palomares Millán,

D. Luis Gil de Vicario.
 D. Mariano Laforet y Altolaguirre.
 D. Angel García Carrió.
 D. Ramón de Alcázar y Saleta.
 D. José Alcoba Moraleda.
 D. Joaquín Buendía Villalba.
 D. Trinidad Franco Rubio.
 D. Enrique Ginesta Peris.
 D. Jaime Pastor Barón.
 D. Isidro Valentines Llovell.
 D. Pedro Flores García.
 D. Octavio Bianqui Sánchez.
 D. Fernando Sánchez Argüelles.
 D. Antonio Ballester Vilaseca.
 D. Francisco Carreño Prieto.
 Doña Dolores Escribano Baonza.
 D. José Manaut Viglietti.
 D. Timoteo Pérez Rubio.
 D. Jerónimo López-Salazar y Martínez.
 D. Ernesto Marco Ferrer.
 D. José Martínez del Cid.
 D. Manuel Moreno Gimeno.
 D. Ramiro Pedros Font.
 D. Ramón R. Pérez Contel.
 D. José Gregorio Toledo Pérez.
 Doña Isabel Fernández Yayna.
 D. Rafael González Sáenz.

DIRECCION GENERAL DE PRIMERA ENSEÑANZA

Vista la instancia de D. Esteban Pinilla Aranda, contratista de las obras con destino al Grupo escolar "Joaquín Dicenta", de esta capital, solicitando la devolución de la fianza:

Resultando que el Sr. Pinilla Aranda, de su propiedad y para que le sirviese de garantía, consignó en 21 de Enero de 1932, en la Caja general de Depósitos, cuatro títulos de Deuda amortizable 3 por 100, importantes pesetas 45.000 nominales, según resguardo señalado con los números 298.194 de entrada y 127.844 de registro:

Resultando que en certificaciones expedidas por los Secretarios del Ayuntamiento de Madrid y del Jurado mixto del Trabajo de Industrias de la Construcción y Obras públicas, con el visto bueno del Alcalde y del Presidente, respectivamente, se hace constar que no han sido presentadas reclamaciones contra el contratista por concepto alguno y en relación con las referidas obras:

Resultando que por hallarse el edificio en perfectas condiciones y haber transcurrido el plazo de garantía, fué recibido definitivamente, cual consta en la oportuna acta, unida a la instancia del solicitante:

Considerando que procede la aprobación de la expresada acta:

Considerando que, con los documentos aportados, se ha dado el debido cumplimiento a lo prevenido en los artículos 64, 68 y 70 del pliego de condiciones generales, aprobado por Decreto de 4 de Septiembre de 1908:

Considerando que al haber cumplido la contrata su compromiso con el Estado, éste debe acordar la devolución de la fianza constituida al efecto, si bien precediendo a la misma la correspondiente liquidación y consiguiente pago del impuesto de Derechos reales, en virtud de lo preceptuado en el párrafo tercero del artículo 171 del vigente Reglamento de dicho impuesto,

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por la Asesoría jurídica, ha tenido a bien aprobar el acta de recepción definitiva de las obras y la devolución de la fianza, y disponer que por esa Ordenación de pagos se entreguen a D. Esteban Pinilla Aranda, contratista de las obras, los cuatro títulos de Deuda amortizable 3 por 100, a que se refiere el resguardo señalado con los números 298.194 de entrada y 127.844 de registro, una vez que haya satisfecho los correspondientes Derechos reales.

De Orden comunicada por el señor Ministro lo digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 17 de Noviembre de 1934.—El Director general, Victoriano Lucas.

Señor Ordenador de pagos de la Caja general de Depósitos.

DIRECCION GENERAL DE ENSEÑANZA PROFESIONAL Y TECNICA

Vista la comunicación elevada a este Centro directivo por el Presidente del Patronato local de Formación profesional, de Segovia, manifestando que el Ayudante de taller de Forja, D. Severo Palacios, nombrado en Abril último, como comprendido en el Decreto de 19 de Octubre de 1933, no reúne las condiciones de aptitud necesarias para desempeñar el cargo, por estar especializado en las prácticas de ajuste, pero no en las de forja, y solicitando se disponga el cese del interesado:

Resultando que el artículo 2.º del mencionado Decreto preceptúa que los nombramientos de ex reeducandos a que el artículo 1.º se refiere se harán por tres meses, al cabo de los cuales, si ha demostrado su aptitud, podrá prorrogarse por un período de dos años, conforme a lo dispuesto en el párrafo quinto del artículo 29 del libro primero del Estatuto vigente de Formación profesional, y teniendo en cuenta que el interesado, señor Palacios, no ha demostrado su aptitud profesional,

Esta Dirección general ha tenido a bien disponer que D. Severo Palacios cese en el cargo de Ayudante del taller de Forja de la Escuela elemental de Trabajo de Segovia, y que la resulta vacante se provea por el mismo turno.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 20 de Noviembre de 1934.—El Director general, Juan Usabiaga.

Señor Presidente del Patronato local de Formación profesional de Segovia.

De acuerdo con la propuesta formulada por el Director de la Escuela Superior de Trabajo y de Ingenieros de Industrias textiles de Tarrasa,

Esta Dirección general ha resuelto:

1.º Admitir las renunciaciones presentadas en Claustro por D. Leopoldo Crusat Prats, Profesor de la asignatura de Mecánica racional de la Sección de Ingeniería textil, con la gratificación anual de 1.000 pesetas; de D. Santiago Morera Ventalló, de la asignatura de Mecánica industrial y construcción de máquinas, con la misma gratificación, y de D. Vicente Galcerán Escobet, de la asignatura de Dibujo y Cálculo de proyectos, con igual dotación; y

2.º Encargar a D. Leopoldo Crusat Prats, Profesor numerario del grupo primero, la asignatura de Geometría descriptiva y Estereotomía de la indicada Sección.

A D. Luis G. Castellá Lloveras, Profesor numerario del grupo segundo, la asignatura de Mecánica racional.

A D. Santiago Morera Ventalló, Profesor numerario del grupo décimosegundo, las asignaturas de Dibujo y Cálculo de proyectos; y

A D. Angel Torres Camarasa, Auxiliar interino del grupo segundo, la asignatura de Mecánica industrial y Construcción de máquinas.

Todos con la gratificación anual de 1.000 pesetas, que percibirán con cargo al crédito figurado en el capítulo 1.º, artículo 2.º, agrupación 14, concepto 12, del presupuesto vigente de este Departamento, desde la fecha de posesión, excepto el Sr. Crusat, que la disfrutará con efectos de 1.º de Octubre último, en que se encargó de la expresada enseñanza, por fallecimiento del Profesor numerario D. Eugenio Ferrer Dalmáu, que la tenía a su cargo.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 20 de Noviembre de 1934.—El Director general, Juan Usabiaga.

Señor Director de la Escuela Superior de Trabajo de Tarrasa.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

DIRECCION GENERAL DE CAMINOS

CONSTRUCCION DE CARRETERAS

En vista del resultado obtenido en la subasta para la construcción de las obras del paso superior al ferrocarril de Plasencia a Astorga, en el kilómetro 75 de la carretera de Salamanca a Cáceres,

Esta Dirección general ha resuelto se adjudique definitivamente al mejor postor, D. Florentino Sanz Bueno, vecino de Zaragoza, con domicilio en Avenida de la República, número 16, que licitó en este Negociado, comprometiéndose a terminar las obras en ocho meses después de empezadas, por la cantidad de

132.590 pesetas, que produce en el presupuesto de contrata, de 168.043,06 pesetas, la baja de 35.453,06 pesetas en beneficio del Estado; previniéndole que en el más breve plazo remita el acta a que se refiere el artículo 8.º del pliego de condiciones que rigen en esta contrata.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos. Madrid, 13 de Noviembre de 1934.—El Director general, José Crespo Alvarez.

Señor Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia de Salamanca.

En vista del resultado obtenido en la subasta para la construcción de las obras del paso superior al ferrocarril de Salamanca a la frontera portuguesa, en el kilómetro 93 de la carretera de Salamanca al muelle de Fregeneda,

Esta Dirección general ha resuelto se adjudique definitivamente al mejor postor, D. Angel Gil Rodríguez, vecino de Salamanca, con domicilio en Salamanca, calle de Echegaray, número 3, que licitó en Salamanca, comprometiéndose a terminar las obras ocho meses después de empezadas, por la cantidad de 105.000 pesetas, que produce en el presupuesto de contrata, de 120.398,21 pesetas, la baja de 15.398,21 pesetas en beneficio del Estado; previniéndole que en el más breve plazo remita el acta a que se refiere el artículo 8.º del pliego de condiciones que rigen en esta contrata.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos. Madrid, 19 de Noviembre de 1934.—El Director general, José Crespo Alvarez.

Señor Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia de Salamanca.

En vista del resultado obtenido en la subasta para la construcción de las obras del trozo séptimo de la carretera de Las Palmas a San Nicolás, por San Mateo,

Esta Dirección general ha resuelto se adjudique definitivamente al mejor postor, D. Pedro de Elejabeitia y Basáñez, vecino de Bilbao, que licitó en Las Palmas, comprometiéndose a terminar las obras veintidós meses después de empezadas, por la cantidad de 464.277,13 pesetas, que produce en el presupuesto de contrata, de pesetas 542.696,82, la baja de 78.419,69 pesetas en beneficio del Estado; previniéndole que en el más breve plazo remita el acta a que se refiere el artículo 8.º del pliego de condiciones que rigen en esta contrata.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos. Madrid, 19 de Noviembre de 1934.—El Director general, José Crespo Alvarez.

Señor Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia de Las Palmas.

MINISTERIO DE

DIRECCION GENERAL DE GANADERIA E INDUSTRIAS P

En armonía con lo dispuesto en el Decreto de 26 de Febrero de 1932, se anuncian par

MUNICIPIOS QUE INTEGRAN EL PARTIDO VETERINARIO	CAPITALIDAD DEL PARTIDO	PROVINCIA	PARTIDO JUDICIAL	CAUSA DE LA VACANTE
Mogente, Vallada y Montesa.....	Mogente	Valencia	Enguera	Interina
San Lorenzo de Calatrava.....	San Lorenzo de Ca- latrava	Ciudad Real	Almodóvar	Renuncia
Noviercas y Pinillas del Campo.....	Noviercas	Soria	Agreda	Idem
Cuevas de Vinromá.....	Cuevas de Vinromá.....	Castellón	Albocácer	Dimisión
Cuartango	Cuartango	Alava	Vitoria	Idem
Vara de Rey, Villar de Cantos y El Si- marro	Vara de Rey.....	Cuenca	San Clemente	Interina
Farlete	Farlete	Zaragoza	Pina de Ebro.....	Dimisión
Arroyomolinos de León.....	Arroyomolinos de León	Huelva	Aracena	Interina
Alcoy	Alcoy	Alicante	Alcoy	Idem

Las instancias, en papel de 8.ª clase, se dirigirán por los interesados al señor Alcalde-Presidente del Ayuntamiento oportunos como justificantes de mérito.

Madrid, 15 de Noviembre de 1934.—El Inspector general, Jefe de la Sección, A. Benito.—V.º B.º: El Director general, F. Sánchez.

En armonía con lo dispuesto en el Decreto de 26 de Febrero de 1932, se anuncian par

MUNICIPIOS QUE INTEGRAN EL PARTIDO VETERINARIO	CAPITALIDAD DEL PARTIDO	PROVINCIA	PARTIDO JUDICIAL	CAUSA DE LA VACANTE
Calañas (Barrios de Silos y Perrunal).	Calañas	Huelva	Valverde del Cami- no	Renuncia
Novillas	Novillas	Zaragoza	Borja	Dimisión
Vélez Rubio (primera plaza).....	Vélez Rubio	Almería	Vélez Rubio	Interina
Vélez Rubio (segunda plaza).....	Idem	Idem	Idem	Idem
Serón y Alcontar.....	Serón	Idem	Purchena	Defunción
Brozas (segunda plaza).....	Brozas	Cáceres	Aleántara	Nueva creación
Guadálmez	Guadálmez	Ciudad Real	Almadén	Fraslado
Puebla del Río.....	Puebla del Río	Sevilla	Sevilla	Renuncia
Madriguera, Becerril, Serracin, El Mu- ro y Villacorta.....	Madriguera	Segovia	Riaza	Interina
Basardilla, Brieva, Santo Domingo de Pirón y Pelayos del Arroyo.....	Basardilla	Idem	Segovia	Idem
Navaluenga	Navaluenga.....	Avila	Cebreros	Dimisión

Las instancias, en papel de 8.ª clase, se dirigirán por los interesados al señor Alcalde-Presidente del Ayuntamiento oportunos como justificantes de mérito.

Madrid, 14 de Noviembre de 1934.—El Inspector general, Jefe de la Sección, A. Benito.—V.º B.º: El Director general, F. Sánchez.

AGRICULTURA

CUARIAS.—SECCION DE HIGIENE Y SANIDAD VETERINARIA

su provisión en propiedad las plazas de Inspectores Veterinarios municipales siguientes:

Censo de población.	Dotación anual por servicios veterinarios. — Pesetas.	Censo ganadero. — Cabezas.	Reses porcinas sacrificadas en domicilios.	Servicio de mercados o puestos.	OTROS SERVICIOS PECUARIOS	DURACIÓN DEL CONCURSO	OBSERVACIONES
7.685	4.365,00	11.524	365	Sí	No	Treinta días	Residencia en Mogenes.
1.308	1.800,00	5.095	300	No	Sí	Idem	»
1.034	1.600,00	9.544	200	No	No	Idem	Residencia en Novercas.
3.888	2.092,00	3.000	150	No	Sí	Idem	»
906	1.450,00	1.196	140	No	Feria	Idem	Residencia en Pueblo de Zuazo.
2.700	1.950,00	3.211	300	No	No	Idem	Residencia en Vara de Rey.
560	1.425,00	3.551	»	»	»	Idem	»
2.604	2.950,00	3.000	800	No	No	Idem	»
38.739	3.250,00	11.500	130	Sí	Sí	Idem	»

gitalidad del partido, acreditando sus condiciones profesionales, pudiendo remitir a su vez cuantos documentos estimen

su provisión en propiedad las plazas de Inspectores Veterinarios municipales siguientes:

Censo de población.	Dotación anual por servicios veterinarios. — Pesetas.	Censo ganadero. — Cabezas.	Reses porcinas sacrificadas en domicilios.	Servicio de mercados o puestos.	OTROS SERVICIOS PECUARIOS	DURACIÓN DEL CONCURSO	OBSERVACIONES
5.281	3.840,00	13.951	»	Sí	»	Treinta días	Residencia en Silos o Perrunal.
1.020	1.550,00	954	175	No	No	Idem	»
8.546	3.741,00	12.912	1.800	No	Ferías	Idem	»
8.546	2.991,00	12.912	1.800	No	Ferías	Idem	»
11.701	3.975,00	6.845	750	Sí	Sí	Idem	Residencia en Serón.
6.046	2.925,00	27.963	1.125	Sí	Sí	Idem	»
1.692	1.665,00	7.281	232	No	No	Idem	»
3.920	3.000,00	7.700	»	No	No	Idem	»
1.373	1.704,00	8.146	252	No	No	Idem	Residencia en Madriguera.
1.336	1.636,00	1.773	218	No	No	Idem	Residencia en Basardilla.
2.854	1.700,00	8.901	»	No	No	Idem	»

gitalidad del partido, acreditando sus condiciones profesionales, pudiendo remitir a su vez cuantos documentos estimen

DIRECCION GENERAL DEL INSTITUTO DE REFORMA AGRARIA

Conforme a lo dispuesto en la Base 10 de la ley de 15 de Septiembre de 1932 y en el artículo 2.º del Decreto de 21 de Enero de 1933, y de acuerdo con lo preceptuado en el Decreto de 23 de Octubre pasado, el Consejo Ejecutivo de este Instituto de Reforma Agraria, en su sesión de esta fecha, ha tenido a bien nombrar Presidentes de las Juntas provinciales de Reforma Agraria de: Albacete, a don Antonio Navarro, Abogado del Estado; Barcelona, D. Narciso Batlle y Baró, Abogado del Estado; Bilbao, don Arturo Ventura Solá, Notario; Castellón, D. José María Casado Pallarés, Notario; Gerona, D. Antonio Espona y Puig, Catedrático Letrado; Guadalajara, D. Ricardo Alvarez Martín, Magistrado; Oviédo, D. Sabino Alvarez Gedin, Catedrático Letrado; Pamplona, D. Fermín Sanz Orrio, Abogado del Estado; Soria, D. Octavio González Bueno, Abogado del Estado; Vitoria, D. Luis P. Flórez Estrada, Abogado del Estado; Zaragoza, D. José María Laguna Azorín, Notario, y Segovia, D. Luis Rincón Lazcano, Notario.

Madrid, 21 de Noviembre de 1934.
El Director general, Juan José Benayas.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO**SUBSECRETARIA DE LA MARINA CIVIL****INSPECCION GENERAL DE PERSONAL**

Ilmo. Sr.: Esta Subsecretaría ha dispuesto que D. Eugenio Filgueira, nombrado en virtud de concurso Ingeniero Industrial asignado a la Inspección general de Pesca por Orden ministerial de 3 de Noviembre de 1934, pase destinado a la Delegación de Pesca de la región de Levante, con residencia en Alicante.

Madrid, 20 de Noviembre de 1934.—
El Subsecretario, Mario Arocena.

Señores Inspectores generales de Personal y de Pesca y Secretario general.—Señores...

Ilmo. Sr.: Esta Subsecretaría ha dispuesto que D. Luis Antelo Pérez, nombrado en virtud de concurso Ingeniero Industrial, asignado a la Inspección general de Pesca, por Orden ministerial de 3 de Noviembre de 1934, pase destinado a la Delegación de Pesca de la región Tramontana, con residencia en Barcelona.

Madrid, 20 de Noviembre de 1934.—
El Subsecretario, Mario Arocena.

Señores Inspectores generales de Personal y de Pesca y Secretario general.—Señores...

Ilmo. Sr.: Esta Subsecretaría ha dispuesto que el Auxiliar de oficinas don José Acosta Gállego, incorporado al servicio activo por Orden ministerial de 26 de Octubre último (GACETA del 9 del corriente), pase destinado a la Subdelegación Marítima de Aguilas (Murcia).

Madrid, 20 de Noviembre de 1934.—
El Subsecretario, Mario Arocena.

Señores Inspectores generales de Personal y de Pesca y Secretario general.—Señores...

DIRECCION GENERAL DE MINAS Y COMBUSTIBLES

Vista la instancia de Viuda e Hijos de Domingo Eizaguirre, de 10 de Agosto último, en solicitud de que se apruebe la cesión que por escritura pública han hecho a D. José María Eizaguirre y Mendicuti de todos sus derechos y obligaciones como almacenista afiliado al Sindicato de Almacenistas e Importadores de Carbón de Guipúzcoa:

Vistos los informes favorables del expresado Sindicato y de la Sección de Combustibles:

Resultando que se han cumplido todos los requisitos que para estos casos determina el Reglamento del Sin-

dicato de Almacenistas e Importadores de Carbón de Guipúzcoa.

De conformidad con la propuesta del Comité ejecutivo de Combustibles de 12 del corriente,

Esta Dirección general ha resuelto aprobar la cesión efectuada, y, por tanto, que en lo sucesivo figure como afiliado al referido Sindicato en sustitución de Viuda e Hijos de Domingo Eizaguirre, con todos sus derechos y obligaciones; D. José María Eizaguirre y Mendicuti.

Madrid, 14 de Noviembre de 1934.—
Manuel Sáenz de Santa María.

MINISTERIO DE COMUNICACIONES**DIRECCION GENERAL DE TELECOMUNICACION**

Por acuerdo de esta fecha he dispuesto que se anule la concesión otorgada a D. Luis Floristán Calvillo para uso de una estación de aficionado, indicativo EA-2-AO, instalada en Zaragoza, calle de la Torre, número 15, piso tercero, por haber variado sus características en distintas ocasiones sin la autorización reglamentaria y por haber utilizado la emisora como estación de radiodifusión, y a veces en actuaciones poco claras.

Esta instalación deberá quedar absolutamente desmontada (antena inclusive), en el plazo máximo de cinco días, a contar de la fecha en que se le comunique esta resolución; advirtiéndole que de volver a utilizar los elementos de dicha emisora para cualquier trabajo de radiación, incurrirá en el delito previsto en los Reglamentos y en el Código penal.

Madrid, 19 de Noviembre de 1934.—
El Director general, R. Miguel Nieto.

Señor Jefe de la Sección 12—Radiocomunicación—de la Dirección general de Telecomunicación.

Sucesores de Rivadeneyra (S. A.)
Paseo de San Vicente, 20.