

PRECIOS Y PUNTO DE SUSCRIPCIÓN

PREMIOS. Trimestre, 7,50 pes.; semestre, 15; año, 30 pesetas. 12 22,50 + 45

Las suscripciones se solicitarán en la Administración del BOLETIN OFICIAL, sita en el Hospital de Mira, Señora de Gracia, calle de Ramón y Cajal núm. 66. Las de fuera podrán hacerse remitiendo el importe en libranza, giro postal ó letra de fácil cobro. Los Ayuntamientos tienen obligados al pago de la suscripción. Esta se adelanta. Las cartas que contengan valores deberán ir certificadas y dirigidas á nombre del Administrador. Los números que se realicen después de transcurridos cuatro días desde su publicación, sólo se servirán al precio de venta, o sea á 22,50 céntimos los del año anterior y á 30 los de anteriores.

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS

Seis céntimos por palabra. Al original acompañará un sello móvil de 50 céntimos por cada inserción.

Los anuncios obligados al pago, sólo se insertarán previo abono ó cuando haya persona en la capital que responda de éste.

Las inserciones se solicitarán del Excmo. Sr. Gobernador, por oficio.

A todo recibo de anuncio acompañará un ejemplar del BOLETIN respectivo como comprobante, siendo de pago los diarios que se pidan.

Tampoco tienen derecho más que á un solo ejemplar, que se solicitará en el oficio de remisión del original á los centros oficiales.

El BOLETIN OFICIAL se halla de venta en la Imprenta del Hospicio.



# BOLETIN OFICIAL

## DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

ESTE PERIÓDICO SE PUBLICA TODOS LOS DÍAS, EXCEPTO LOS DOMINGOS

Las leyes obligan en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de África sujeta a la legislación peninsular, a los veinte días de su promulgación, si en ellas no se dispusese otra cosa. (Código 3011). Las disposiciones del Gobierno son obligatorias para la capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro días después para los demás pueblos de la misma provincia.

Los señores Alcaldes y Secretarios reciban este BOLETIN OFICIAL, dispondrán que se fije un ejemplar en el sitio de costumbre, donde permanecerá hasta el recibo del siguiente.

Los Sres. Secretarios cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de conservar los números de este BOLETIN, coleccionados ordenadamente para su encuadernación, que deberá verificarse al final de cada semestre.

### PARTE OFICIAL

#### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el Rey Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la Reina Doña Victoria Eugenia, y SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias e Infantes, continúan sin novedad en su importante salud.

De igual beneficio disfrutaban las demás personas de la Augusta Real familia.

(Gaceta 26 febrero 1920).

### SECCION SEGUNDA

#### GOBIERNO CIVIL DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

##### Servicio de Higiene y Sanidad pecuarias.

###### CIRCULARES

En cumplimiento del artículo 17 del Reglamento de Epizootias, se declara oficialmente extinguida la enfermedad viruela ovina en el término municipal de Egea, cuya existencia fué declarada oficialmente con fecha 2 de enero del presente año, habiendo brotado el 26 de diciembre último.

Lo que se hace público para general conocimiento. Zaragoza, 25 de febrero de 1920.

El Gobernador,  
EL MARQUÉS DE ALGARA DE GRES

\*\*\*

En cumplimiento del artículo 17 del Reglamento de Epizootias, se declara oficialmente extinguida la enfermedad viruela ovina en el término municipal de Un-

castillo, cuya existencia fué declarada oficialmente con fecha 16 de diciembre de 1919.

Lo que se hace público para general conocimiento. Zaragoza, 25 de febrero de 1920.

El Gobernador,

EL MARQUÉS DE ALGARA DE GRES

### SECCION TERCERA

#### COMISION PROVINCIAL DE ZARAGOZA

##### CIRCULAR

Conforme a lo dispuesto en la Real orden de 22 de marzo de 1850 e Instrucción de 9 de agosto de 1877, aprobada por Real orden de la misma fecha, la Comisión Provincial, de acuerdo con el Jefe administrativo militar de esta Plaza, ha señalado el precio de las raciones que los pueblos han suministrado al Ejército durante el mes de febrero en la forma siguiente:

Pesetas.

Ración de pan.....	0'45
Idem de cebada.....	2
Idem de paja.....	0'40
Litro de aceite.....	2'35
Idem de petróleo.....	1'83
Idem de vino.....	0'56
Kilogramo de carne.....	3'97
Idem de carbón.....	0'25
Idem de leña.....	0'07

A los precios referidos presentarán los Ayuntamientos los recibos de suministro, para su abono en la forma que dispone la Real orden de 18 de septiembre de 1848.

Zaragoza, a veintinueve de febrero de mil novecientos veinte. — El Vicepresidente, Mariano Pin. — Por acuerdo de la Comisión: el Secretario, José Vidal. — El Jefe administrativo, Enrique Sanz.

## SECCIÓN QUINTA

## Alcaldía de la Inmortal Ciudad de Zaragoza.

Habiendo solicitado D. Luciano Labastida, la instalación y funcionamiento de un motor eléctrico, en la calle de San Jorge, núm. 26, con destino a su industria de trituración de minerales, se abre información por espacio de diez días, durante los cuales serán oídos los vecinos más inmediatos al lugar de la instalación, conforme a lo preceptuado en el artículo 817 de las Ordenanzas municipales.

Lo que se anuncia al público para su conocimiento y efectos oportunos.

Zaragoza, 24 de febrero de 1920.—El Alcalde, Tomás Quintán.

## JEFATURA DE OBRAS PÚBLICAS

## Aviso.

Habiendo terminado la ejecución de las obras del camino vecinal de Fayón a la Carretera de Mequinenza a la estación de Fabara, el contratista D. Francisco Piñol, a quien se adjudicó la contrata en 16 de noviembre de 1912, y a los efectos de la devolución de la fianza que se constituyó para responder de la contrata; se anuncia, de conformidad a la Real orden de 3 de agosto de 1910 (*Gaceta* del 22), en este BOLETÍN OFICIAL, para que los Alcaldes de los Municipios a que afectan las obras, remitan, en el plazo de treinta días, a la Jefatura de Obras públicas de la provincia, certificación de haber o no reclamación contra el contratista por dichas obras; entendiéndose no haber reclamación alguna de no recibir dichas certificaciones.

Zaragoza, 25 de febrero de 1920.—El Ingeniero Jefe, Miguel Mantecón.

## SECCION PROVINCIAL DE ESTADISTICA

## Movimiento de la población de 1920.

## CIRCULAR

Sres. Jueces municipales de la provincia.

Para que los servicios estadísticos referentes al estudio de la población no sufran retraso ni entorpecimiento, ruego encarecidamente a los Sres. Jueces municipales de la provincia, que antes del día seis del mes de marzo próximo, se sirvan remitir a la oficina de mi cargo los boletines correspondientes a las inscripciones del movimiento de la población, registradas en el mes de febrero.

Recuerdo a los Sres. Secretarios de los Juzgados municipales que se citan al pie, que lean cuidadosamente mi circular inserta en el BOLETÍN OFICIAL número 284, del día 29 de noviembre último, respecto a la numeración de los boletines y su expresión en la factura correspondiente. Todos ellos presentan irregularidades en dicha numeración por alguno de los errores que en la citada circular se señalan.

Insisto en suplicarles que el envío del servicio sea precisamente antes del día seis, pues como habrán visto en los BOLETINES OFICIALES, números 27, 34 y 43, está justificada la necesidad de que obren en esta oficina las papeletas en la expresada fecha.

## Juzgados que se citan:

Alarba, Cimballa, Embid de Ariza, Fabara, Los Fayos, Lécera, Luceni, Pina, Purroy, Vera de Moncayo y Villar de los Navarros.

Zaragoza, 27 de febrero de 1920.—El Jefe de Estadística, Pedro L. Basail.

## PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

## Reglamento de la Navegación aérea civil, anejo al Real decreto de 25 de los corrientes.

## CAPITULO I

## Matrícula de las aeronaves

Artículo 1.º Podrán inscribirse en la matrícula de aeronaves las que pertenezcan a quien disfrute de la nacionalidad española.

La aeronave que pertenezca a una persona jurídica legalmente constituida en España, podrá también inscribirse en la matrícula, cuando dicha persona jurídica española tenga su principal centro de actividad comercial en España y su Director, y por lo menos dos terceras partes de sus miembros gestores o de administración, sean de nacionalidad española.

Las instancias solicitando la matrícula de aeronaves se dirigirán al Ministro de Fomento.

Art. 2.º La aeronave matriculada en España no podrá estarlo simultáneamente en otro país.

En las instancias mencionadas en el artículo anterior, se manifestará cuál sea respecto del particular la situación de las aeronaves de que se trate, acreditando, en su caso, la cancelación de inscripción anterior en cualquier matrícula extranjera.

Art. 3.º Los certificados de matrícula se concederán por el Ministerio de Fomento, y una vez que la matrícula haya tenido lugar, se asignará a cada aeronave una marca de matrícula.

Art. 4.º Los derechos de matrícula serán de 100 pesetas.

Art. 5.º Al cambiar de propietario una aeronave matriculada, su certificado de matrícula continuará teniendo validez hasta que al nuevo propietario se le expida el suyo, que habrá de solicitar en el plazo de quince días.

## CAPITULO II

## Autorización del personal de las aeronaves

Art. 6.º Las autorizaciones de que deba estar provisto el personal de toda aeronave se concederán por el Ministro de Fomento, al cual habrán de dirigirse las instancias oportunas.

Art. 7.º Toda persona que solicite la autorización de piloto para conducir aeronaves de pasajeros o de comercio necesitará:

1.º Someterse a un examen médico, llovido a efecto bajo la inspección del Ministerio de Fomento.

2.º Presentar un certificado de competencia expedido por el Ministerio de Fomento o tener el título de piloto militar o el de piloto expedido por la Federación Aeronáutica Internacional o por cualquiera que en lo sucesivo sea debidamente facultado para expedirlo.

3.º Aportar prueba bastante de haber practicado vuelos recientes en la clase de aparato para el cual se solicite la autorización, y a falta de dicha prueba, someterse a examen práctico con resultado satisfactorio.



Art. 8.º Toda persona que solicite la autorización de piloto para volar con aeronaves distintas de la de pasajeros o de comercio, habrá de presentar alguno de los documentos mencionados en el número segundo del artículo anterior.

Art. 9.º Toda persona que solicite la autorización de observador para aeronave de pasajeros o de comercio, necesitará:

1.º Someterse a un examen médico, llevado a efecto bajo la inspección del Ministerio de Fomento.

2.º Presentar un certificado de competencia expedido por el Ministerio de Fomento o por quien para ello esté debidamente facultado.

Art. 10. Toda persona que solicite la autorización de mecánico para aeronave de pasajeros o de mercancías, necesitará:

1.º Someterse a un examen médico, llevado a efecto bajo la inspección del Ministerio de Fomento.

2.º Presentar prueba de conocimientos y práctica bastantes en el manejo de motores de aeronaves.

3.º Someterse, si fuere necesario, a examen teórico y práctico con resultado satisfactorio.

Art. 11. Toda persona que solicite autorización para navegar en cualquier otro concepto como tripulante de una aeronave habrá de llenar las condiciones que respecto del particular se fijen por el Ministerio de Fomento.

Art. 12. Los titulares de autorizaciones habrán de someterse periódicamente a exámenes médicos ulteriores.

Art. 13. Las autorizaciones de piloto tendrán validez por el plazo de seis meses y las demás por el de un año, considerándose caducadas unas y otras cuando no hayan sido revalidadas en el Ministerio de Fomento dentro de los plazos mencionados.

Art. 14. Por toda autorización y toda revalidación de las mencionadas en este capítulo, se satisfarán como derechos 10 pesetas.

En el caso de que algún interesado necesite someterse al examen práctico mencionado en el art. 7.º, número 3.º, o en el art. 10, número 3.º, se percibirá además un derecho adicional de 25 pesetas.

### CAPITULO III

#### *Certificados de seguridad*

#### *para aeronaves e inspección y examen periódicos de las de pasajeros.*

Art. 15. Los certificados de seguridad relativos a aeronaves de tipo determinado, que en este Reglamento se designará como aeronave-tipo, se expedirán por el Ministerio de Fomento, de conformidad con las disposiciones del presente capítulo.

Art. 16. Una vez expedido el certificado de seguridad para un tipo de aeronave, toda otra aeronave de dicho tipo será inspeccionada en cuanto a su seguridad por empleados del constructor, en forma aprobada por el Ministerio de Fomento. Si la aeronave para la cual se desee

el certificado de seguridad concuerda en todo lo esencial con la aeronave-tipo y es de mano de obra y de material satisfactorios, se expedirá por el Ministerio de Fomento el certificado para dicha aeronave. Los derechos de expedición serán de 25 pesetas.

El Ministerio de Fomento adoptará las medidas oportunas para examinar la inspección llevada a efecto por los empleados del constructor, y si, a su juicio, el resultado del examen lo aconsejara, dispondrá se practique nueva inspección por el Delegado o los Delegados debidamente autorizados por él. Después de esta segunda inspección, resolverá expedir o negar el certificado de seguridad para la aeronave objeto de la inspección, o negar iguales certificados para otras aeronaves del mismo tipo construídas o que hubieran de construirse por el mismo constructor particular.

Art. 17. El Ministerio de Fomento expedirá en las condiciones que por el mismo se establezcan, las autorizaciones necesarias a los Delegados mencionados en el artículo anterior.

Art. 18. No se concederá el certificado de seguridad para ninguna aeronave-tipo mientras no se hayan cumplido los requisitos siguientes:

1.º Que en lo que a la seguridad se refiera, los planos hayan sido aprobados por el Ministerio de Fomento.

2.º Que la construcción haya sido aprobada en lo que respecta a la mano de obra y al material empleado.

3.º Que en los vuelos de experiencias se haya aprobado satisfactoriamente, de acuerdo con las disposiciones del Ministerio de Fomento, que la aeronave ofrezca seguridad para el fin a que se le destina.

Art. 19. Toda aeronave habrá de ser inspeccionada y examinada, certificándose su seguridad por persona designada por el propietario o por quien tenga el uso de la aeronave, y habrá de obtener autorización a los fines mencionados en este capítulo, en los plazos que fije el Ministerio de Fomento.

Art. 20. La aeronave objeto de la inspección, del examen y del certificado previstos en los artículos anteriores, será inspeccionada por Delegados autorizados por el Ministerio de Fomento. Este podrá revocar o suspender el certificado de seguridad de toda aeronave, que, como resultado de la inspección, se estime falta de seguridad.

Art. 21. Ninguna aeronave de pasajeros que conduzca pasajeros, saldrá para viaje alguno sin que previamente haya sido examinada, por lo menos una vez en el día, por persona competente que no sea el piloto de la aeronave, y que a tal fin esté autorizada conforme a este capítulo.

Art. 22. Si la persona competente mencionada en el artículo anterior considera que la aeronave se halla por todos conceptos en condiciones para realizar el vuelo o los vuelos en proyecto, firmará por duplicado un certificado que lleve el visto bueno de otra persona empleada del propietario, la cual mencione la fecha y ho-

a de tal certificado. A estos efectos será válido el visto bueno del piloto.

El propietario de la aeronave conservará una de las copias; la otra se llevará a bordo.

Art. 23. El piloto estará obligado a cerciorarse, antes de emprender cualquier vuelo, de que la aeronave se halla, a su juicio, en condiciones satisfactorias, y que no lleva más peso que el determinado en el certificado de seguridad. Respecto del particular, suscribirá el oportuno certificado.

#### CAPITULO IV

##### *Marcas de matrícula y nacionalidad.*

Art. 24. El Ministerio de Fomento determinará la forma de las marcas de matrícula y nacionalidad.

Art. 25. Las marcas de matrícula y nacionalidad se pintarán en negro sobre fondo blanco (señalándolas por debajo con una raya negra cuando se trate de aeronaves del Estado y comerciales), y en la forma que sigue:

En los aeroplanos la marca se pintará una vez en la superficie baja del plano principal inferior, y una vez en la superficie alta del plano principal superior, estando la cabeza de las letras en el sentido de la punta de dirección. También se pintará a lo largo de cada lado del fuselaje. Cuando el aeroplano no esté provisto de fuselaje, las marcas se pintarán en la barquilla.

En los dirigibles la marca se pintará en ambos lados, cerca de la sección máxima, y en la superficie superior equidistante de los lados. Las marcas laterales habrán de ser visibles desde los lados y desde tierra.

En los globos libres se pintarán dos marcas en su ecuador, tan distantes entre sí como sea posible.

Lo mismo tratándose de dirigibles que de globos libres, las marcas pintadas en los costados habrán de verse desde los lados y desde tierra.

Art. 26. En los aeroplanos y dirigibles la marca de nacionalidad se pintará también a babor y estribor de la superficie baja del plano inferior de la cola o de los equilibradores, según cual fuere el mayor. Se pintará asimismo a ambos lados del timón, y si hay más de uno, en los lados exteriores de los timones de dirección.

En los globos libres, la marca de nacionalidad se pintará en la barquilla.

Art. 27. En los aeroplanos la altura de las marcas pintadas en las superficies principales será igual a cuatro quintas partes de la cuerda. En el timón habrán de ser tan grandes como resulte posible. La altura de las marcas en el fuselaje o en la barquilla, será igual a las cuatro quintas partes de la altura de la parte más estrecha de la porción de fuselaje o de la barquilla en que la marca se pinte.

En los dirigibles, la marca de nacionalidad pintada en la superficie de la cola, será igual en altura a las cuatro quintas partes del plano de cola, y en los timones, tan grande como resulte posible. La altura de las demás marcas será, por

lo menos, de un dozavo de la circunferencia en la sección máxima transversal del dirigible.

En los globos libres, la altura de la marca de nacionalidad será igual a las cuatro quintas partes de la barquilla, y la de las demás marcas por lo menos igual a un dozavo de la circunferencia del globo.

En ninguna aeronave necesitará la altura de las letras de las marcas de nacionalidad y matrícula exceder de dos metros y medio.

Art. 28. La anchura de los caracteres será de las dos terceras partes de su altura, y sus trazos tendrán el grueso de un sexto de ésta. Los números y letras se pintarán en tipo compacto y claro, y serán uniformes en estilo y tamaño.

Entre los números y las letras habrá de quedar un espacio igual a la mitad de la anchura de los números o letras.

Art. 29. Cuando se hayan de subrayar letras, el grueso de la raya será el mismo que el de las letras. El espacio que habrá de quedar entre las letras y la línea será igual al grueso de ésta.

Art. 30. Cuando las marcas de matrícula y nacionalidad figuren juntas, se pintará un guión igual a la anchura de uno de los números o letras, entre una y otra marca.

Art. 31. Las marcas de matrícula y nacionalidad se mostrarán del mejor modo posible, habida cuenta de las condiciones de construcción de la aeronave. Habrán de conservarse despejadas y visibles.

#### CAPITULO V

##### *Libros de a bordo.*

Art. 32. Serán libros de a bordo: el libro de la aeronave, el libro de motores, el libro de navegación y el libro de señales. La aeronave en que haya más de un motor, cada uno tendrá libro separado.

Art. 33. El constructor expenderá y firmará, siempre que sea posible, el asiento de apertura de los libros. Los sucesivos se harán por el piloto o por persona autorizada.

Art. 34. En la carpeta que al final tenga el libro de la aeronave, se llevará copia del certificado de seguridad.

Art. 35. En los libros de a bordo los asientos se extenderán en tinta. Sin embargo, tratándose de los de navegación y señales, podrán hacerse los asientos a lápiz en cuadernos suplementarios, pero transcribiéndolos en tinta al libro correspondiente dentro de las veinticuatro horas siguientes.

Con motivo de cualquier investigación oficial podrá pedirse la presentación de dichos cuadernos.

Art. 36. No se harán raspaduras en los libros de a bordo, ni se arrancarán hojas de los mismos, que irán foliados. Las enmiendas se salvarán en debida forma.

Art. 37. En el libro de la aeronave se hará constar:

1.º Categoría a que pertenezca la aeronave;



marcas de nacionalidad y registro; nombre y domicilio del propietario; nombre del constructor; capacidad de transporte de la aeronave.

2.º Tipo y número de serie del motor; tipo de la hélice, su número, peso, diámetro y nombre del constructor.

3.º Tipo del aparato de radiotelegrafía instalado.

4.º Tabla completa de todos los datos necesarios relativos al aparejo, para informe del personal encargado de la aeronave y de su manejo.

5.º Historial técnico completo y detallado de la vida del motor de la aeronave, incluso las pruebas de recepción, revisiones, cambio de piezas, reparaciones y toda otra obra semejante.

Art. 38. El libro de motores sólo será obligatorio para los instalados en aeronaves empleadas en el transporte de pasajeros o mercancías.

Por cada motor se llevará un libro separado que siempre acompañará al motor. En él se hará constar:

1.º Tipo del motor; número de la serie; constructor; potencia; revoluciones normales y máximas; fecha de construcción y puesta en servicio.

2.º Marca de matrícula y tipo de la aeronave en que el motor haya estado instalado.

3.º Historial técnico completo de la vida del motor, comprendiendo las pruebas de recepción con el número de horas de trabajo ya realizado, las revisiones, sustituciones, reparaciones y toda obra semejante.

Art. 39. El libro de navegación será obligatorio para toda aeronave. En él se hará constar: Categoría de la aeronave; marca de nacionalidad y matrícula; nombre y domicilio del propietario; nombre del constructor y capacidad de transporte. Además, por cada viaje:

1.º Nombre y domicilio del piloto y de los miembros de la tripulación.

2.º Lugar, fecha y hora de partida, recorrido hecho y todos los incidentes en vuelo, incluso circunstancias de aterrizaje.

Art. 40. El libro de señales sólo será obligatorio para las aeronaves empleadas en el transporte de pasajeros o mercancías. Contendrá los datos siguientes:

1.º Categoría de la aeronave; su marca de nacionalidad y matrícula; nombre y domicilio del propietario.

2.º Lugar, fecha y hora de la transmisión o recepción de toda señal.

3.º Nombre u otra indicación de la persona o estación a la cual se transmita una señal o de la cual se reciba.

## CAPÍTULO VI

### Zonas prohibidas.

Art. 41. El Gobierno podrá modificar, en la forma que estime conveniente, el número y la extensión de las zonas prohibidas para la navegación. Estas zonas son las siguientes, quedando

prohibido volar sobre ellas y sobre sus alrededores hasta la distancia de cinco kilómetros, medidos desde sus contornos:

La plaza y el puerto de Cartagena, con su Arsenal, hasta la isla de Escombreras y cabo Tiñoso;

El Campo de Gibraltar comprendido desde la costa hasta una línea quebrada que, partiendo de Torrenueva, al Norte de la Línea de la Concepción, pase por San Roque y Los Barrios, y termine en Punta del Fraile, bahía de Algeciras;

La plaza de Tarifa;

La bahía de Cádiz, la isla de León y el Arsenal de la Carraca;

La ría de Vigo, hasta las islas Cies;

La ría de Marín y Pontevedra, hasta la isla de Oms;

Las rías de Ferrol y Ares;

La isla de Menorca;

La plaza de Ceuta.

Las zonas prohibidas mencionadas en este capítulo se trazarán con precisión en un mapa que al efecto se publique.

Art. 42. Cuando una aeronave se halle en la proximidad de una zona prohibida se le dará la señal que corresponda de las mencionadas en el artículo 63.

Cuando se halle sobre una zona prohibida, se le dará la señal de aterrizaje forzoso, en la forma que corresponda, de las mencionadas en el artículo 61.

Art. 43. Hecha la señal de aterrizaje forzoso, la aeronave aterrizará inmediatamente en el sitio accesible más próximo, de modo que según esté acercándose a una zona prohibida o ya sobre la misma, al descender no avance más hacia ella o en ella.

Art. 44. Cuando a causa de temporal y, en general, de fuerza mayor, no pueda la aeronave aterrizar inmediatamente como respuesta a la señal, habrá de hacer a su vez una de las siguientes:

De día: mostrar como más distintamente pueda percibirse desde abajo, una bandera roja triangular junto con dos bolas negras superpuestas verticalmente, una encima de la otra.

De noche: balancear una luz blanca, apagando simultáneamente las luces laterales.

A continuación, lo mismo de día que de noche, aterrizará la aeronave en cuanto sea posible, en el paraje accesible más próximo del territorio nacional.

## CAPÍTULO VII

### Reglas sobre luces y señales.

Art. 45. A los efectos de la aplicación de las reglas sobre luces y señales, los vocablos aeronave, dirigible, globo libre y aparato volador tendrán la significación mencionada en el artículo 44 del Real decreto de esta fecha sobre navegación aérea civil.

Por luz visible se entenderá la visible en noche oscura con atmósfera despejada.

A los efectos del presente Reglamento, se

considerará en marcha la aeronave cuando no descansa en tierra ni sobre objeto ninguno en tierra o agua.

Los límites angulares fijados en el presente capítulo se determinarán estando la aeronave en disposición natural para volar en marcha rectilínea horizontal.

Art. 46. Las reglas relativas a luces se observarán cualquiera que sea el tiempo reinante, desde la puesta del sol hasta su salida, y durante este tiempo no se mostrará luz ninguna distinta de las prescritas para la navegación aérea.

Art. 47. Todo aparato volador que esté en el aire o maniobrando en tierra o en el agua por su propia fuerza, llevará las luces siguientes:

1.<sup>a</sup> Delante una luz blanca visible en un ángulo diedro de 220 grados, cuya bisectriz sea un plano vertical que pase por la línea de vuelo, luz que sea visible a ocho kilómetros de distancia.

2.<sup>a</sup> A la derecha, una luz verde que ilumine un ángulo diedro de 110 grados a partir de la proa y que sea visible a cinco kilómetros de distancia.

3.<sup>a</sup> A la izquierda, una luz roja que ilumine un ángulo diedro de 110 grados a partir de la proa y que sea visible a cinco kilómetros de distancia.

Dichas luces roja y verde no habrán de verse desde estribor y babor, respectivamente.

4.<sup>a</sup> Detrás y tan al extremo como sea posible, una luz blanca que luzca hacia atrás, visible por lo menos a cinco kilómetros de distancia, en un ángulo diedro de 140 grados, cuya bisectriz sea un plano vertical que siga la línea de vuelo.

En el caso de que alguna de las luces mencionadas en los cuatro números anteriores haya de sustituirse por varias, el campo visual de cada una de estas luces estará limitado en forma que no se vea más de una sola luz a un tiempo.

Art. 48. Las reglas aplicables a las luces de los aparatos voladores se aplicarán a los dirigibles con las siguientes modificaciones:

1.<sup>a</sup> Todas las luces se duplicarán: las de proa y popa, verticalmente, y las de los costados, horizontalmente y en línea paralela al eje del dirigible.

2.<sup>a</sup> Ambas luces de cada pareja habrán de verse simultáneamente.

La distancia entre las luces de cada pareja no será menor de dos metros.

Art. 49. Cuando un dirigible sea remolcado, llevará las luces mencionadas en el artículo anterior y además las que establece el artículo 51 para los dirigibles sin gobierno.

Art. 50. Cuando un aparato volador o un dirigible se halle en el agua y esté sin gobierno, es decir, cuando no pueda gobernar con arreglo al Reglamento, para evitar colisiones en el mar llevará dos luces rojas verticales, separadas entre sí por lo menos a dos metros, y visibles en todo el horizonte a tres kilómetros de distancia.

Las aeronaves mencionadas en este artículo

no llevarán, cuando no estén en marcha en el agua, las luces de los costados, pero estando en marcha, las llevarán.

Art. 51. El dirigible que por cualquier causa se halle sin gobierno o cuyo motor haya sido parado voluntariamente, llevará, además de las luces ordinarias, dos luces rojas, una sobre otra, separadas entre sí por lo menos dos metros, que luzcan en todas direcciones y sean visibles a tres kilómetros de distancia.

De día, el dirigible remolcado o que por cualquier causa esté sin gobierno, llevará dos bolas u objetos negros de 60 centímetros de diámetro, colocadas una sobre otra, a no menos de dos metros entre sí.

El dirigible, amarrado o en marcha, pero cuyos motores hayan sido parados voluntariamente, mostrará de día una bola u objeto negro de 60 centímetros de diámetro, y será considerado como sin gobierno.

Art. 52. El globo libre llevará una luz blanca clara debajo de la barquilla y a distancia no menor de cinco metros visibles en todas direcciones a tres kilómetros de distancia.

Art. 53. El globo cautivo llevará en vez de la luz única del globo libre, mencionada en el artículo anterior, tres luces en línea vertical a no menos de dos metros de distancia una de otra; la superior y la inferior serán rojas, y la del centro blanca, y serán visibles en todas las direcciones a tres kilómetros de distancia.

Además, el cable que amarre llevará sujetos a intervalos de 300 metros, contados desde la barquilla, grupos de tres luces similares a las mencionadas en el párrafo primero del presente artículo.

El objeto al cual el cable esté amarrado a tierra, llevará otro grupo similar de luces para indicar su posición.

De día, el cable de amarre llevará en la misma posición que los grupos de luces mencionados en los párrafos anteriores, y en lugar de ellos, banderolas tubulares de no menos de 20 centímetros de diámetro y dos metros de longitud, marcadas por fajas alternativamente blancas y rojas de 50 centímetros de anchura.

Art. 54. El dirigible que esté amarrado cerca de tierra, llevará las luces mencionadas en los artículos 47 (números 1 y 4) y 48. Cuando el dirigible esté amarrado y no cerca de tierra, el cable de amarre y el objeto a que esté amarrado, se marcarán de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, lo mismo de día que de noche.

Las anclas y anclas flotantes que usen los dirigibles para su amarre en el mar no estarán sometidas a esta regla.

Art. 55. El aparato volador estacionado en tierra o agua, pero no anclado o amarrado, llevará las luces mencionadas en el art. 47.

Art. 56. A fin de evitar colisiones con embarcaciones de superficie, se observarán las reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> El aparato volador que esté anclado o amarrado en el agua llevará delante, donde



pueda ser vista, una luz blanca visible en todo el horizonte, a dos kilómetros de distancia.

2.<sup>a</sup> El aparato volador de 50 o más metros de longitud que esté anclado o amarrado en el agua, llevará, además de la luz de proa, otra igual en popa, pero colocada por lo menos cinco metros más baja, que la de proa.

Se entenderá por longitud de un aparato volador la máxima del mismo.

3.<sup>a</sup> Los aparatos voladores de 50 o más metros de embareadura llevarán además, cuando estén anclados o amarrados en el agua, una luz igual a la mencionada en el número 1.<sup>o</sup> de este artículo, al extremo de cada ala anterior.

Por embargadura de un aparato volador se entenderá su dimensión lateral máxima.

Art. 57. En el caso de inutilizarse alguna de las luces que al volar de noche deba llevar la aeronave, ésta aterrizará en cuanto pueda hacerlo con seguridad.

Art. 58. Nada de lo dispuesto en este capítulo se opone a que además se exhiban señales de reconocimiento adoptadas por los propietarios de las aeronaves, autorizadas por los respectivos Gobiernos, debidamente registradas y oficialmente comunicadas al Gobierno español.

Art. 59. La aeronave que desee aterrizar de noche en aeródromo con vigilancia de tierra, deberá antes de aterrizar, encender una luz Very verde o mostrar una linterna verde y de hacer además con el Código Morse internacional el grupo de letras que constituya su señal de llamada.

La autorización para aterrizar se hará repitiendo desde tierra la misma señal de llamada, seguida de una luz Very verde o mostrando una linterna de este color.

Art. 60. Si en tierra se encendiera una luz Very roja o se enviara un destello rojo, la aeronave no deberá aterrizar.

Art. 61. La aeronave obligada a aterrizar de noche deberá antes de aterrizar encender una luz Very roja o hacer cortos destellos con las luces de navegación.

Art. 62. Cuando la aeronave esté en peligro y necesite auxilio, se usarán o desplegarán, juntas o separadas, las siguientes señales:

1.<sup>a</sup> La señal internacional S. O. S. por medio de señales ópticas o radiotelegráficas.

2.<sup>a</sup> La señal de peligro del Código internacional de banderas N. C.

3.<sup>a</sup> La señal internacional de larga distancia, formada por una bandera cuadrada que lleve encima o debajo una bola o algo parecido.

4.<sup>a</sup> Un sonido continuo con un aparato fónico.

5.<sup>a</sup> Una señal formada por una sucesión de luces Very blancas encendidas a cortos intervalos.

Art. 63. Para indicar a una aeronave próxima a una zona prohibida que debe cambiar de ruta, se emplearán las siguientes señales:

1.<sup>a</sup> De día, tres descargas, a intervalos de diez segundos de proyectiles que, al estallar, produzcan tres nubes de humo blanco, indicadoras de la dirección que la aeronave debe seguir.

2.<sup>a</sup> De noche, tres descargas a intervalos de diez segundos de proyectiles que, al estallar, produzcan estrellas blancas, indicadoras de la dirección que la aeronave deba seguir.

Art. 64. Para dar a una aeronave la orden de aterrizar, se emplearán las señales siguientes:

1.<sup>a</sup> De día, tres descargas a intervalos de diez segundos de proyectiles que, al estallar, produzcan nubes de humo negro o amarillo.

2.<sup>a</sup> De noche, tres descargas a intervalos de diez segundos de proyectiles que, al estallar, produzcan luces o estrellas rojas.

Además, y cuando se desee evitar el aterrizaje de una aeronave distinta de la aludida por las señales anteriores, se dirigirá sobre ésta la luz intermitente de un proyector.

Art. 65. Cuando la niebla o la bruma hagan invisible un aeródromo, la existencia de éste podrá señalarse por un globo que haga de boya aérea o por cualquier otro medio aprobado.

En niebla, bruma, nevada o lluvia fuerte, sea de día o de noche, la aeronave que se encuentre en el agua hará las señales fónicas siguientes:

1.<sup>a</sup> No estando anclada o amarrada, un sonido a intervalos de no más de dos minutos, consistente en dos toques de a cinco segundos de duración, con intervalo de un segundo entre ellos.

2.<sup>a</sup> Estando anclada o amarrada, el rápido repiqueteo de una campana o de un gongo bastante perceptibles, durante unos cinco segundos, con intervalos de no más de un minuto.

Art. 66. Los aparatos voladores maniobrarán siempre para dejar paso a los dirigibles y a los globos cautivos o libres. Los dirigibles cederán siempre el paso a los globos cautivos o libres.

Cuando un dirigible esté sin gobierno se le considerará como globo.

Art. 67. Cuando las circunstancias lo permitan, podrá preverse el riesgo de colisión con otra aeronave, observando atentamente la orientación y el ángulo de elevación de la misma. Si ni la orientación ni el ángulo de elevación cambiaran en forma apreciable habrá de considerarse posible dicho riesgo.

La expresión «riesgo de colisión» comprenderá todo riesgo de accidente causado por la indebida proximidad de otra aeronave. Toda aeronave que conforme a estas reglas deba ceder el paso a otra para evitar la colisión se mantendrá a distancia bastante habida cuenta de las circunstancias del caso.

Art. 68. Sin perjuicio de observar las reglas sobre riesgo de colisión mencionadas en el artículo anterior, la aeronave con propulsión motriz habrá de maniobrar siempre conforme a las reglas establecidas en los artículos siguientes, tan pronto como advierta que de continuar su rumbo pasaría a menos de doscientos metros de otra aeronave.

Cuando dos aeronaves con propulsión motriz lleven sus rumbos encontrados, ambas gobernarán sobre la derecha.

Cuando dos aeronaves con propulsión motriz lleven rumbos que se crucen, la que vea a la otra por la derecha deberá gobernar apartándose del rumbo de ella.

Art. 69. La aeronave que vaya alcanzando a cualquier otra, deberá gobernar sobre la derecha, separándose de la ruta de la alcanzada, y no habrá de pasarla por debajo.

Toda aeronave que fuera alcanzando a otra desde cualquier dirección mayor de 110 grados, medidos a partir de la proa de ésta, es decir, en posición tal respecto a dicha otra aeronave, que de noche no viera ninguna de sus luces de los costados será considerada aeronave alcanzadora; y ningún cambio posterior en su situación relativa hará que, a los efectos de estas reglas, se considere a la aeronave alcanzadora como aeronave cruzante ni la relevará de la obligación de apartarse de la alcanzada hasta que ésta quede pasada y libre.

Como de día la aeronave alcanzadora no puede saber siempre con seguridad si está delante o detrás de esta dirección de la otra aeronave, deberá, en caso de duda, entender que es aeronave alcanzadora y apartarse del camino.

Art. 70. La aeronave a la cual no correspondía maniobrar conforme a estas reglas, habrá de conservar su rumbo y velocidad. Cuando a consecuencia de niebla o por otras causas se encuentren las aeronaves tan próximas entre sí que la colisión no pueda evitarse con sólo la maniobra de la que debe ceder el paso, la otra procederá como mejor convenga para evitarla.

Art. 71. Toda aeronave que al maniobrar conforme a estas reglas deba apartarse del rumbo de otra aeronave, procurará evitar el cruzar por delante de ésta.

Art. 72. Cuando haya rutas aéreas oficialmente reconocidas, toda aeronave llevará en ellas la derecha, siempre que sea posible y no haya peligro en ello.

Art. 73. Las aeronaves en tierra o agua que traten de elevarse, no deberán hacerlo mientras haya riesgo de choque con otras descendentes.

Art. 74. Toda aeronave que se encuentre dentro de una nube, en niebla, bruma u otras condiciones de mala visualidad, habrá de proceder con precaución, teniendo muy presentes las circunstancias y condiciones del momento.

Art. 75. Al observar y aplicar las reglas precedentes, habrá de prestarse la atención debida a todos los peligros de la navegación y de colisión, y a cualesquiera circunstancias especiales que pudieran hacer necesario apartarse de dichas reglas, a fin de evitar un peligro inminente.

Art. 76. Queda prohibido arrojar desde una aeronave en el aire cuanto no sea lastre, consistente en arena fina o agua.

Exceptuase el caso de aeronaves eventualmente en servicio postal, que para ello fueran especialmente autorizadas, y desde las cuales, en todo caso, nada se podrá descargar o arrojar sino después de haber aterrizado en aeródromo habilitado con servicio de Aduanas.

(Continuará)

## SECCION PRIMERA

### MINISTERIO DE LA GOBERNACION

#### JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA

##### Belchite.

D. Miguel Carazony de la Rosa, Juez de primera instancia e instrucción de Belchite y su partido;

Hago saber: Que en expediente seguido en este Juzgado para la exacción de la multa impuesta a Gregorio Burillo, por pastoreo abusivo, he acordado la venta en pública y segunda subasta, con la rebaja del veinticinco por ciento de su tasación, la cual tendrá lugar simultáneamente en este Juzgado y en el municipal de Codo, el día doce de marzo próximo y hora de las doce, la finca siguiente:

Mitad de una casa, sita en el pueblo de Codo, calle del Arrabal, número treinta y tres; linda por derecha Bernabé Gargallo, izquierda Alejandro Lapuerta y espalda vía pública; tasada en mil seiscientos cinco pesetas.

Para tomar parte en la subasta habrá de depositar el licitador en la mesa judicial o establecimiento destinado al efecto, el diez por ciento del tipo de tasación, no admitiéndose postura que no cubra las dos terceras partes del mismo, advirtiendo que se carece de títulos.

Dado en Belchite, a catorce de febrero de mil novecientos veinte.—Miguel Carazony.—D. S. O., Alberto Sebastián.

##### Egea de los Caballeros.

D. Angel Díez de la Lastra y Franco, Juez de instrucción de este partido;

Por la presente requisitoria hago saber a los de igual clase y municipales, Alcaldes y fuerza de la Guardia civil y demás Agentes de policía judicial de la Nación, que en este Juzgado y ante el actuario que refrenda se instruye sumario por delito de estafa contra Gregorio Pérez, cuyas demás circunstancias se ignoran, que es de mediana estatura, delgado, rubio, afeitado; en el que se ha acordado expedir la presente, por la que en nombre de S. M. el Rey (q. D. g.) ruego y encargo a las expresadas Autoridades y Agentes, procedan a la busca y captura de dicho sujeto, poniéndolo, en su caso, con las seguridades convenientes, a disposición de este Juzgado, en las cárceles del partido.

Y para que aquél se persone en la Sala-audiencia de este Juzgado, en vista de los cargos que contra el mismo resultan en dicha causa, se le concede el término de diez días, contados desde la inserción de esta requisitoria en los periódicos oficiales; apercibido que de no verificarlo, será declarado rebelde y le parará el perjuicio a que hubiere lugar en derecho.

Dado en Egea de los Caballeros, a veinticinco de febrero de mil novecientos veinte.—Angel Díez de la Lastra.—El Secretario, Cándido Arregui.

## DICCIONARIO DE VOCES ARAGONESAS

POR

D. JERÓNIMO BORAO

Segunda edición aumentada con las colecciones de voces usadas en la comarca de la Litera, autor D. Benito Coll Altabás, y las de uso de Aragón, por D. Luis V. López Puyoles y D. José Valenzuela Larrosa.

Se halla de venta en la Depositaria de la Excm. Diputación provincial al precio de 2 pesetas ejemplar.

En la misma pueden adquirirse las demás obras de la Biblioteca de Escritores aragoneses.

Imprenta del Hospicio.