1240

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR



10

# MEMORIA

QUE EL

# MINISTRO DE MARINA Y AVIACION

**Contralmirante don Augusto Loayza**

## PRESENTA AL CONGRESO NACIONAL

**1928—1929**

MINISTERIO DE MARINA Y AVIACION

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 351.0692485/M61
Nro. Inv.: 6187 ej 2
Fecha: 20/1/69

LIMA
IMP. AMERICANA, PLAZ. DEL TEATRO
1929

1240






Señores Representantes:

Acatando la pauta constitucional, de la Carta Política del Estado, tengo el honor de presentar a la consideración del Poder Legislativo, la memoria anual de los Ramos de Marina y Aviación.

Honrado por el Señor Presidente de la República con la designación de Ministro de Estado para ocupar la cartera de ambos Ramos el 7 de Mayo del presente año, desde esta fecha he dedicado mis actividades, una vez más, a la mejor colaboración en provecho de nuestra gloriosa Marina Nacional; guiándome tan sólo, para ello, en el constante anhelo patriótico del Jefe del Estado, que desea que la Marina y la Aviación nacional resurjan; y que la primera vuelva a la aureolada época de las heroicas hazañas de nuestros débiles barcos, pero comandados por bizarros marinos que han escrito para la Historia páginas llenas de acciones gloriosas, que la inmortalidad conserva latente siempre; y, para la segunda, el desarrollo eficiente, necesario y moderno de esta nueva arma de combate, en la cual siempre el Perú ha demostrado el espíritu y gloria de sus compatriotas.

Para obtener todos estos resultados tan halagadores para la nacionalidad, también ha sido necesario la cooperación del personal, pues él es un factor primario y científico; para ello, no existe ningún obstáculo insalvable, pues a la gallardía del marino y del aviador, su acción dinámica se amolda a los conocimientos modernos de las ciencias militares.

Todos estos factores tan importantes para el resurgimiento de la Marina y de la Aviación, tratan de corresponder a la confianza por la Patria en ellos depositada; y el suscrito, en su calidad de Ministro, también aporta su confianza en los futuros éxitos y progresos, correspondiendo, en esta forma, al estímulo que me ha deparado el Señor Presidente de la República, nombrándome uno de sus colaboradores; y os puedo asegurar que en las activas labores del Ministerio de Marina y Aviación, en el decurso de una decada, existe un positivo y real progreso, aunado a las múltiples actividades del momento actual de nuestra vida republicana, que aporta el máximo coeficiente de engrandecimiento y progreso de las ramas administrativas del Estado.

## UNA NUEVA ACTIVIDAD DEL MINISTERIO

El Señor Presidente de la República, con la genialidad y la previsión de que es capaz, había contemplado, con espíritu patriótico, la finalidad que la aviación tiene en nuestro vasto territorio; y, por consiguiente, desde su primera administración gubernativa le prestó siempre el apoyo necesario, dentro de las necesidades nacionales y las rentas de que el Estado podía

disponer para incrementar día a día sus elementos aéreos.

La creación de los diversos servicios aéreos del país, correspondieron al primer momento a sus anhelos patrióticos, y así vemos en el trascurso de diez años de su administración que la Aviación incrementa sus esfuerzos, progresan sus entidades educativas y los dirigentes de ella se amoldan al principio de la organización.

Estas consideraciones halagan sobremanera el espíritu ciudadano. El jefe del Estado, satisfecho de su obra, continúa día a día aumentando sus fuerzas y dirigiendo nuevos rumbos hacia el progreso de la Aviación del país.

El día 9 de Enero del presente año, el señor Presidente de la República, sometió a la consideración del Congreso Nacional, el proyecto de ley, para la centralización, alrededor de un sólo Ministerio, de todos los servicios y actividades aéreas del país.

Las consideraciones que abonaron en favor del proyecto consistían en que la primera línea de defensa de la República ha sido siempre la Marina, pero hoy en día, debido al desarrollo de la Aviación, el avión ha adquirido gran importancia, habiendo llegado a ser una arma poderosa y eficiente para todos los problemas de la defensa del país, llegando su rol a tal extremo que en la actualidad no se puede separar la aviación de la defensa primaria, cualquiera que ella fuera, desde los primeros momentos de las actividades bélicas; y en el caso particular del país, se vé claramente que la defensa de sus costas y sus fronteras va a depender, casi enteramente de la Aviación. Estando las actividades marítimas y aeronáuticas tan íntimamente ligadas y

asociadas en tiempo de guerra, es natural que sea mucho más conveniente esta coordinación desde el tiempo de paz y bajo un sólo comando.

Otro punto capital es la cuestión financiera, ya que es mucho más económico adquirir materiales en grandes cantidades que en pequeños lotes; y el país tendrá una gran economía pidiendo elementos, ya sean ellos aviones u otros materiales para las distintas fuerzas aéreas de una sola partida, que si fueran tres las partidas asignadas para estos propósitos, o sean la Marina, el Ejército y la Aviación comercial. Como ejemplo práctico de este estado de cosas se puede mencionar el hecho que cuando se adquieren elementos aéreos, las fábricas cobran el 25% menos en el caso de una compra de 9 máquinas, que en el caso de adquirir una aislada o dos, y esa economía va aumentando a medida que el número de adquisiciones es mayor.

Además, de acuerdo con las mejores prácticas del mundo, cuando se trata de un sistema de administración o de manejo de materiales en cantidades grandes, es costumbre hacer todo lo posible por standarizar no solamente el material que se emplea, sino también los métodos de enseñanza y administración. Este viene a ser casi imposible cuando la Aviación se encuentra bajo tres distintas entidades. Era algo urgente que todos los pilotos y mecánicos del país fueran aptos, entrenados y expertos en el mismo tipo de material. De no existir esta condición primordial, se tendría en el país tres entidades pequeñas, cada una de las cuales tendría un personal entrenado en una línea distinta de pensamiento, acostumbrado a material distinto y ninguno de ellos útil para los demás; bajo tales condiciones y distinto modo de pensar, sería imposible tener

corporación alguna. Por el contrario, cuando todo el personal de aviación del país se encuentre entrenado en la misma Escuela de pensamiento y acostumbrado al mismo material, pertenezca él al grupo que fuere, fuerza aérea comercial, naval o militar, cada piloto y cada mecánico estarán listos para servir en cualesquiera de los servicios sin más entrenamiento o preparación.

Las ventajas económicas de la ley, no solamente se refieren a las adquisiciones del material, sino también comprende el personal, ya que el personal administrativo necesario para controlar y administrar las fuerzas aéreas será mucho menor que el necesario para administrar tres entidades distintas: la contabilidad, el personal y el material con tres servicios distintos, quedarían triplicadas, mientras que bajo una sola entidad o Ministerio quedan reducidas al tercio.

Otro punto digno de consideración es el de la estrategia en caso de guerra; la organización de la fuerza aérea bajo tres comandos distintos, traerían como resultado conflictos, confusiones y falta absoluta de coordinación y de efectividad; y para salvar la situación tendríase que recurrir a ponerlas bajo una sola dirección de todas maneras, por consiguiente, es mucho mejor y más conveniente para el país que la Aviación en tiempo de paz quede organizada, entrenada y controlada bajo un sólo comando.

Como la Aviación, sea ello militar, naval o comercial es siempre la aviación; los motores son los mismos, los aviones los mismos y los pilotos — en los primeros meses tienen que sufrir cierta rutina de instrucción que es en casi todas las partes del mundo uniforme, y es también casi la misma, la manera de emplear los aviones durante la guerra; lo más lógico es que se

concentren para el entrenamiento de todos los aviones y sus actividades bajo un solo comando.

Estas consideraciones que he expuesto fueron las que motivaron la expedición de la Ley No. 6511.

## ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA

Las orientaciones de carácter técnico y administrativo que la Marina del Perú recibe, en la actualidad están encomendadas al control y eficiencia de este departamento.

La marcha habitual y reglamentaria de las Marinas de Guerra y Mercante Nacional continúa en el curso progresivo que las enseñanzas modernas puntualizan de acuerdo con las orientaciones de los altos comandos navales, con la finalidad que el decurso del tiempo las bases sobre las cuales están fundamentados sus principios básicos, descansen sólidamente las organizaciones futuras de todos los servicios navales del país.

Una organización adecuada a las necesidades actuales y futuras de las defensas de nuestro vasto territorio, y principalmente de nuestro litoral, merecen una apreciación consciente, razonada y patriótica, por la responsabilidad que le incumbe a la Marina de Guerra desempeñar. Ella es la vanguardia en la acción, por lo tanto, le cabe el derecho de dotarla de todo lo necesario, a fin de que su labor pueda rendir todo el máximo de sus actividades en la acción, para lo cual es indispensable de antemano, el entrenarla debidamente en los elementos propios que las necesidades del país reclaman.

El estudio científico, durante la paz, de las futuras actividades, así como las emergencias posibles a

realizarse, constituyen la escuela activa y práctica en donde se acrisolan los conocimientos de la marina. La Historia de nuestra gloriosa Marina, nos lo ha demostrado, la Historia de todas las guerras también es una prueba fehaciente. La preparación del personal es de base científica y seria, requiere tiempo, experiencia, gastos; pero no es indispensable ante las necesidades, en que el dominio del mar es de importancia primordial. La Marina es una arma muy costosa.

El Estado Mayor General de Marina, desenvuelve sus actividades, en el momento actual, dentro del pequeño medio de acción que abarca su radio de labores. De acuerdo con la organización dada, similar a la de las grandes Marinas del mundo, viene dando resultados halagadores y es de esperar, que con un mayor radio de acción y con elementos navales de gran importancia su labor llegue a proporcionar al país una entidad moderna pletórica de conocimientos y de una acción decisiva en las contingencias o eventualidades en que fuera empleada.

La eficiencia del personal, los planes navales, las reglamentaciones en general de la Marina, emanan de este departamento controlador y administrativo, que resguarda el cumplimiento de las disposiciones de la ley. La oficina matriz de todas las actividades navales, tiene a su cargo el plan de adquisiciones navales, y a este efecto, en los últimos tiempos ha intensificado su acción a fin de llevar a la realidad el plan, que de acuerdo con el Señor Presidente de la República se tiene aprobado.

Las fuerzas sutiles, submarinos, destroyers, hidroaviones y aeroplanos darán a la Patria la respetabilidad que en forma imperiosa nos es necesaria. El plan

de nuestro poderío, está basado, solamente, en la pacífica acción de tener resguardada nuestra soberanía sin ningún deseo de agresividad.

En las labores administrativas, nótase a cada instante la acción simplificada y silenciosa en la resolución de los variados asuntos de su incumbencia, y ello se debe, al haberse desterrado las antiguas costumbres administrativas, que hacían morosas y contenciosas las tramitaciones, por la demora de los expedientes, convirtiendo, las más de las veces, los simples asuntos del momento en cuestiones de tiempo en su resolución.

Como el aumento de nuestra flota es completamente progresivo, es también una necesidad imprescindible el que el personal de sus dotaciones se encuentre entrenado debidamente en las actividades marineras; para ello, las mismas unidades constituyen verdaderas escuelas en donde puede adquirirse los conocimientos tanto tácticos como modernos de las especialidades, según la categoría de la unidad en la cual se haga estos estudios.

La efectividad de labor del alto comando, radica en el Estado Mayor General de Marina, cuya actividad converge con los adelantos de la ciencia náutica y a la interpretación comprensiva del rol que a la Marina le cabe desempeñar. Su acción se acentúa con las disposiciones de carácter educativo y práctico, así como en las reglamentaciones de los servicios, que es una garantía del máximun de rendimiento, tanto del personal como del material.

Dependientes del Estado Mayor General de Marina, funcionan los servicios auxiliares, cuya conexión,

derívase de sus funciones propias, que guardan enlace entre la labor de un mejor servicio.

Estos servicios son:

A) **Servicio de Informaciones Navales.**
B) **Servicio de Comunicaciones Navales.**
C) **Inspector de Faros.**
D) **Servicio de Hidrografía.**
E) **Visitador de Capitanías.**

Estos servicios se exponen en párrafos aparte, con el fin de una mejor apreciación de sus actividades.

## SERVICIO DE INFORMACIONES NAVALES

Las necesidades que obligaron la creación de este servicio auxiliar, derivado del desarrollo que adquiere la Marina cada día ha requerido que este importante departamento, considerado en todas las grandes marinas del mundo como "el cerebro y ojos de la Marina", continúe él correspondiendo eficientemente al rol que le incumbe desempeñar.

El servicio técnico de este departamento está dividido en cuatro secciones; en ellas se obtienen los datos de los diversos países del mundo, en sus actividades comerciales, industriales, políticas y militares.

Este servicio tiene a su cargo la dirección y control de todo lo que a él afecta, así como la inteligencia y comunicación con sus similares tanto nacionales como extranjeras.

Además, tiene a su cargo las investigaciones e informes del extranjero, las cuales se seleccionan por especialidades depurándolas con la finalidad de estar al

...NAVAL DEL PERU... de V. Julio J. Elías Mateo...

corriente de los progresos en los diferentes ramos de la Marina y de la Aviación.

El Servicio de Informaciones Navales, recopila las publicaciones nacionales y extranjeras con el objeto de ver todo asunto que concierne a la Marina y a la Aviación en las múltiples actividades que durante la paz se estudian como enseñanzas para la guerra.

## SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVALES

El Servicio de Comunicaciones Navales, está encargado de la operación de todos los medios de comunicación, aportando en la eficiencia de este complejo problema tres factores importantes:

1o.—El personal de comunicaciones.
2o.—El material de sus instalaciones.
3o.—La dirección.

El primer factor es todavía un poco complejo, el problema de unificación, por ahora, por tres razones importantes:

a) El nivel de inteligencia y educación, del personal subalterno no está de acuerdo con las necesidades del mejor servicio.
b) El tiempo de servicios en la Marina (2 años) es demasiado corto para que puedan llegar a obtener un personal experimentado.
c) El número de oficiales para entrenar es reducidísimo.

Sin embargo, el personal ha mejorado, el entrenamiento del personal y el establecimiento de un servicio

sumamente técnico y complicado como el radio, es un proceso lento, y aún mâs cuando hay que comenzar sin bases.

Hay en la actualidad dos factores importantes que van a mejorar mucho el servicio del futuro:

a) La Escuela de Radio y Electricidad, iniciada yá con 15 alumnos (Aprendices Navales diplomados).
b) El envío de Oficiales a los EE. UU. para especializarse en radio.

La Escuela de Radio y Electricidad está funcionando y va a ser muy benéfica para la Marina. Se ha encargado una máquina cinematográfica con 14 rollos que comprende un curso de elementos de electricidad. Este curso ha sido preparado para la Armada de los EE. UU. Los cursos actuales comprenden 50 % teóricos y 50% prácticos. A los tres meses el grupo seleccionado será dividido en 2 partes, uno seguirá con enseñanzas y prácticas de radio y el otro seguirá electricidad.

Respecto al envío de Oficiales a los EE. UU. ya se ha delineado la naturaleza de los estudios que deben efectuarse.

Los Aprendices Navales poseen un gran conocimiento práctico de destellos, semáforo y señales con bandera.

El segundo factor, o sea el material, además de la renovación de válvulas, antenas, resistencias, acumuladores, etc., se han adquirido los siguientes materiales:

Una torre de 103 pies de altura, para colgar la antena de la Escuela Naval del Perú y en particular con la finalidad de iniciar el servicio horario radiotelegráfico. La Estación de la Escuela Naval del Perú ha sido modificada no sólo para hacer un servicio más eficiente, sino también para adaptarse a los servicios adicionales relacionados con la transmisión de la hora mediante cualquier trasmisor de los actuales.

Por decreto supremo No. 9 del 16 de Abril de 1928 se ordenó que la hora oficial de la República, fuera dada por la Escuela Naval del Perú, en razón de contar éste plantel con los elementos y personal necesario para la recepción en todo momento de la hora media exacta correspondiente al meridiano de 75° Oeste con la aproximación hasta de un milésimo de segundo. La razón de este decreto provenía de que se encontraba capacitado dicho instituto para mantener servicios de señales horarias diarias de alta precisión para el puerto del Callao y de comparación de cronómetros para los navegantes.

La Dirección del servicio ha implantado normas por medio de circulares a las diversas dependencias de la Armada, con el fin de regularizar el servicio; habiéndose obtenido muchas mejoras.

El servicio de comunicaciones navales tiene una guardia contínua de día y de noche en su estación recibiendo simultáneamente las señales horarias de onda larga y corta y escuchando las estaciones del mundo. Con la Unión Telegráfica Internacional estamos en contínuo contacto y las listas están al día, en lo que respecta al Perú.

El B. A. P. "Almirante Grau", la Escuela Naval del Perú, la Base Naval de San Lorenzo y la Base de

Hidro-aviación de Ancón, han sido dotadas de trasmisores de onda corta de poca potencia. Estos trasmisores están dando resultados halagadores. La onda corta del buque insignia de la Escuadra es oída a 500 millas. Las interferencias se han evitado y a la vez se ha facilitado el trabajo de las estaciones comerciales.

Con el fin de poder conseguir, con seguridad, cualquier punto de la costa occidental de Sud América, se han encargado tres trasmisores de la potencia efectiva en la antena de 100 watts, así como los motores, tableros y demás elementos completos. Estos aparatos tipo Marconi, están por llegar y serán instalados en los buques de la Escuadra y en la Escuela Naval del Perú.

La instalación más importante ha sido la del reloj astronómico trasmisor. Actualmente el reloj y todo el sistema de "relays" están funcionando y el trasmisor principal de onda continua emite señales horarias diariamente en la tarde, como prueba. Las señales son buenas. Las regulaciones del reloj y del conjunto durará poco tiempo más, y al fin de este período se espera iniciar el servicio oficial.

El Código Confidencial que existía era muy incompleto en su vocabulario y frases, tan incompleto que apenas tiene utilidad. A fin de poder tener un medio confidencial para trasmitir cualquier orden se ha preparado la clave confidencial A—1 que ha entrado en vigencia desde el 1° de agosto del presente año.

## SERVICIO DE FAROS DE LA REPUBLICA

Se han construido e instalado tres faros de sexto orden en las islas Macabí, Foca y Punta Santa Rosa,

todos ellos con torres de acero y revestidas de cemento, ofreciendo larga duración.

En la isla Foca se tuvo necesidad de hacer un camino para facilitar el ascenso de los acumuladores, camino éste que va desde la playa hasta la meseta donde se ha ubicado.

En el Faro Punta Santa Rosa, se tomó como punto de ubicación el mogote más alto y recto hacia la punta, quedando un poco al norte del sitio en que encalló el vapor chileno "Limarí".

Las tres torres de los indicados faros son de igual tipo y sus características se insertan en los anexos de la presente.

En los puertos de Lomas y Chala se han erigido dos faros automáticos A. G. A. de sexto orden y con visibilidad de 12 millas en tiempo claro. Ambos vienen a llenar una necesidad imperiosa, pues no existiendo en dichos puertos alumbrado eléctrico, en la noche no quedaba ninguna luz visible, siendo por lo tanto imposible tomar fondeadero; la erección de ellos ha venido a llenar un gran vacío en la navegación de nuestra costa.

Se ha adquirido un faro de tercer orden de 20 millas de visibilidad para ser ubicado en el islote Alvizuri o Punta Islay, dicho faro ha llegado ya, y se estudia actualmente su mejor ubicación, para servir de recalada al puerto de Mollendo.

También se ha adquirido y está en construcción un faro de tercer orden A. G. A. de 20 millas de visibilidad, para ubicarlo en Punta Aguja, o sea en la punta más occidental del Perú, sitio que es de cambio de rumbo obligatorio. Dicho faro será ubicado en una torre de acero de 20 metros de altura.

La Compañía Administradora del Guano, continúa administrando el servicio de Faros de la República, a pesar de la índole comercial de dicha entidad; la cual con celo e interés atiende eficientemente, no sólo la parte que corresponde al buen funcionamiento y conservación del material, sino aún a las necesidades más premiosas del personal que tiene dedicado a este servicio. La Fábrica de gas anexa al servicio de Faros, y que se encuentra a cargo de la mencionada Compañía, ha funcionado así mismo de manera satisfactoria.

Después de múltiples gestiones consiguió éste Ministerio que se ubicaran luces rojas, a destellos (por ser las más económicas) automáticas, para indicar los cabezos de los muelles de los puertos, ya sean estos particulares o fiscales; dichas farolas son todas iguales, automáticas, A. G. A. de un alcance de 6 millas en tiempo claro, y están ya en funciones en los cabezos de los muelles de: Pimentel, Pacasmayo, Salaverry, Chimbote y Ancón; la de los muelles de Atico y Chala se encuentran ya en los respectivos puertos pero no han sido aún colocadas; la de Chala por el mal estado del muelle necesita reforzar su cabezo, pues actualmente no resistiría el peso; y la de Atico, por no ser visible el muelle, sino muy de cerca, dada su ubicación, encuéntranse en estudio el mejor sitio para dicha farola.

Terminada la iluminación principal de la costa, el próximo año se dará preferencia a las bocinas para niebla, ya que en nuestro litoral son frecuentes las neblinas en los primeros meses del año.

En los faros antiguos que tienen guardianes, y que son los de Lobos, Guañape, Mazorca, Palominos y Punta de Coles, se podrían colocar bocinas con motor, para

ser puestas en funcionamiento cuando el tiempo así lo precise; estas bocinas tienen un alcance de 8 a 10 millas.

En los faros automáticos, se estudia actualmente la clase de señal acústica automática a colocarse, pues no existe aún aparato alguno que pueda funcionar automáticamente, por la mayor o menor humedad atmosférica; se han pedido datos y catálogos a Francia, Alemania y Suecia, referentes a aparatos automáticos de campana, cuyo alcance en sonoridad es de 2 a 3 millas.

Se ha gestionado la adquisición de un faro de 4° orden con torre de 20 metros de altura, para ser ubicado en el muelle norte del "Terminal Leguía" y una farola roja de muelle, con 6 millas de alcance en el terminal del muelle Sur; es decir, dos luces de seguridad para entrar a los muelles y un auxilio poderoso para los navegantes al tomar el puerto y fondeadero conveniente.

También se ha solicitado la colocación de una bocina de niebla con motor, al pié del faro del terminal norte, reforzándose convenientemente los extremos de la escollera, para la colocación de las luces que se ha solicitado.

Se está confeccionando un libreto de todos los faros y faroles existentes en el litoral, que viene a ser un resumen de las publicaciones de los avisos a los navegantes, agregando a cada uno el gráfico de luz y oscuridad, fotografías del faro de cerca y a distancia, balizas existentes, perfil de la costa, etc., datos todos estos que van a aportar una gran utilidad para la navegación.

Con la partida anual correspondiente se ha adquirido instrumentos manuables o de servicio rápido, como planchetas, brújulas, cintas y una alidada holométrica, en previsión de levantamientos ligeros que no exigen gran precisión.

Se han adquirido tres juegos de cartas de la costa del Perú, así como se ha gestionado de la Sociedad Geográfica de Lima y del Servicio Geodésico del Ejército, las cartas y publicaciones que son un excelente trabajo efectuado por ambas instituciones.

Los servicios Hidrográficos de la República Argentina y de Chile han enviado los anales y datos sobre faros y un juego completo de cartas de las costas de ambas Repúblicas, derroteros, etc., lo que ha enriquecido una vez más el archivo del Servicio de Hidrografía de la Marina.

La confección de un derrotero oficial de la costa del Perú, es una gran necesidad; para adelantar los trabajos al respecto, se ha enviado a todas las autoridades marítimas del litoral, un pliego detallado para que absuelvan y remitan todos los datos en él consignados, referentes a cada puerto, tanto en lo referente al servicio marítimo, cuanto en lo que respecta a aprovisionamiento, combustibles, etc. Algunos Capitanes de Puerto han respondido ya, enviando los datos solicitados, pero aún falta recibir respuesta de la mayoría.

Se gestiona además un acuerdo con las Compañías de Navegación aérea, para obtener las fotografías del perfil de la costa a fin de controlar los trabajos futuros a efectuarse.

## DIRECCION DEL PERSONAL DE LA MARINA

El Contralmirante Alfred G. Howe, que desempeñaba la Jefatura de la Misión Naval Americana y la del Estado Mayor General de Marina, ha sido reemplazado por el Contralmirante don William S. Pye, prestigioso Jefe de la Marina de los Estados Unidos, ha asumido las funciones de su antecesor desde el 9 de abril del presente año.

El Supremo Gobierno aprobó con fecha 9 de abril del presente año los contratos de locación de servicios del Contralmirante don William S. Pye, como Jefe de la Misión Naval Americana y Jefe del Estado Mayor General de Marina; del Capitán de Navío don John H. Gunnell, del Supply Corps de la Marina de los Estados Unidos, para que preste sus servicios en la Marina del Perú, como Director de Administración de la Marina; y el Capitán de Navío don William O. Spears, quien desempeña las funciones de Comandante General de la Escuadra.

Con fecha 21 de Mayo de 1928, se autorizó el contratar los servicios del Capitán de Fragata don Ben Harrison Wyatt, de la Marina de los Estados Unidos, para que preste sus servicios como Comandante de la Base de Hidro-aviación de Ancón.

Por resolución suprema del 13 de Febrero de 1928, se autorizó a nuestra Embajada en Washington, para contratar los servicios del Teniente Coronel del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, don Richard Curtiss Moore, para que preste sus servicios como Asesor Técnico de la Misión Naval Americana en el Perú.

Por resolución suprema del 27 de Marzo del año en curso se amplió el contrato de locación de servicios del Capitán de Navío don Charles Gordon Davy, para que desempeñe el cargo de Director de la Escuela Naval del Perú.

Por resolución suprema del 14 de Noviembre de 1928, se otorgó la Medalla del Primer Centenario de la Batalla de Ayacucho, creada por decreto supremo del 9 de diciembre de 1924, a todos los oficiales de la Armada Nacional que pasaron la revista del mes de Diciembre de dicho año.

De acuerdo con lo establecido por la ley No. 5802, que confiere la medalla de oro a los sobrevivientes del monitor "Huascar", se ha otorgado esta distinción, con los diplomas respectivos, a los siguientes: Vice-Almirante don M. Melitón Carvajal, al Contralmirante don Federico Sotomayor y Vigil y al Alférez de Fragata don Manuel Elías Bonnemaison.

Por decreto supremo de fecha 13 de Febrero de 1928, se dispuso que los oficiales aviadores (Pilotos u Observadores) en el ejercicio de su especialidad, y también los oficiales alumnos de la Base de Hidro-aviación de Ancón, quedaban exonerados del requisito de embarque para el ascenso prescrito en el reglamento respectivo, en razón de que sus servicios deben ser prestados en tierra.

En vista de la necesidad de modificar las fechas en que se elevan a la superioridad las Fojas de notas y conceptos de los oficiales, se ha dispuesto, por decreto supremo del 12 de Mayo de 1928, que las calificaciones se hagan en los meses de Enero y Julio de cada año, en vez de los meses de Abril y Octubre, como estaba reglamentado, por ser este período más conve-

niente, en razón de que las promociones se realizaban en los meses de Febrero y Julio.

De acuerdo con lo dispuesto en la ley No. 1569, el año 1928 se llamó para el Servicio de la Marina un contingente de 367 hombres y el presente año se han llamado 320, solamente.

Estos contingentes fueron entrenados debidamente en la Escuela Naval del Perú y debido a la experiencia adquirida, el contingente que llegó se encontraba en condiciones sanitarias, higiénicas, uniformado con su equipo completo y determinado su alojamiento, antes de la comida del mismo día de su recepción.

Este mismo día de recepción, se seleccionó a los físicamente aptos y sobre los inaparentes se procedió de acuerdo con lo que dispone la ley con las responsabilidades que también acuerda.

Este punto ha merecido siempre deplorable atención en lo que respecta a la selección de todos los años; por consiguiente, las deficiencias en el envío de los contingentes subsisten cada año. Hay solamente una excepción, los contingentes de Lima y sus alrededores, antes de ser seleccionados, dan un exámen en la Escuela Naval del Perú, evitándose con ésto un envío de personal inaparente para el servicio. Estas mismas consideraciones son tratadas todos los años, pero las condiciones de selección no mejoran, pues las autoridades provinciales encargadas de su remisión no cumplen con su deber debidamente.

El entrenamiento del contingente se ha llevado a cabo con suma eficiencia, siguiendo los reglamentos y doctrinas de nuestra Escuela Naval.

Por decreto supremo del 6 de Febrero de 1928, se facultó al Ministerio de Marina y Aviación para que

llenara las vacantes existentes, dando de alta en el servicio de la Armada, hasta con la clase de Oficiales de Mar de Primera, a los voluntarios que reunieran los requisitos (b) y (c) del artículo 43 del reglamento respectivo, siempre que en la Marina no hubiera personal apto para ocupar las indicadas vacantes; aún cuando no reunieran el requisito del tiempo mínimo. Esta facultad vino a llenar una verdadera necesidad, reconociéndose de preferencia al personal que presta sus servicios en la actualidad, los cuales tenían derechos adquiridos, y que por disposiciones reglamentarias, que exigen determinado tiempo en cada clase, veían postergados sus anhelos y aspiraciones.

Para llenar las vacantes producidas, tanto por bajas como por la creación de nuevas plazas, exigidas por las crecientes necesidades de la Marina, se llamó a exámen de promoción a todas las tripulaciones que reunieran los requisitos del tiempo señalado por el artículo 44 de las disposiciones referentes al personal subalterno de la Armada. Los jurados, con este objeto, fueron nombrados por los respectivos Jefes de las diferentes dependencias.

Las pruebas fueron satisfactorias, demostrándose en ellas un elevado nivel medio, relativo al conocimiento profesional dado nuestro medio. A este resultado tan halagueño han contribuído, en gran parte los cruceros de verano y primavera, las adquisiciones del material moderno y sobre todo la contracción y entusiasmo del personal, que ve en el servicio de la Marina una carrera bien definida.

El aumento de plazas de Oficiales de mar en el presupuesto no ha permitido llenar todas las vacantes por ascenso; no obstante que por resolución suprema

del 6 de Febrero del año 1928, se dispensó del requisito exigido, de tiempo mínimun de servicios, al personal que reuniera las demás condiciones. Ha sido pues necesario cubrir las vacantes con personal de la industria privada, sobre todo en las especialidades de maquinistas y electricistas.

En la actualidad, las vacantes ya no existen.

Los reenganches del personal subalterno de la Marina arrojan un débil porcentaje, pero comparando el del año 1927 que fué de 149, con el de 1928, que fué de 261 y en el presente año 180, con una disminución de 83, revelan el decrecimiento de los reenganches en el transcurso del año actual.

El actual reglamento del personal subalterno, adolece de algunas deficiencias, y está en algunas partes en desacuerdo con la ley 1569 que regula la conscripción naval. Con este fin se ha nombrado una comisión para que prepare las modificaciones de la ley, que si bien contempla las necesidades del Ejército, no llena las finalidades de la Marina.

La Sala del Hospital de Huancayo para asistencia de los tuberculosos, no reunía condiciones adecuadas para el tratamiento de los que adolecieron de este mal. La falta de ventilación y de pavimento en el piso, así como la alimentación inaparente y asistencia médica nula, hacían que la curación de los enfermos estuviera confiada únicamente a la acción climatérica. Para mejorar la situación de estos enfermos, se gestionó ante el Ministerio de Guerra el conseguir la internación de los tripulantes enfermos en la Sala Militar del Sanatorio Olavegoya en Jauja, en las mismas condiciones que para los individuos de tropa. El Ministerio de Guerra por una resolución especial accedió a lo solicitado y fué

comisionado el Jefe de la Sala de Marina para verificar el traslado de los enfermos, los que desde enero último gozan de una mejor atención, así como también aprovechan los servicios eficaces de un experto Tisiólogo extranjero contratado por el mencionado Sanatorio.

Por decreto supremo del 18 de Julio de 1928, se ha creado la Escuela de Torpedistas a fin de preparar al personal subalterno en el manejo y conservación de este importante material.

La Escuela funciona con toda regularidad y han sido diplomados 4 Cabos de Primera. Este pequeño porcentaje débese más que nada a que los alumnos, en su mayoría, no llevan conocimientos rudimentarios de mecánica y escasa instrucción. En el próximo año se espera un mejor rendimiento, pues han ingresado a esa Escuela 10 Aprendices diplomados.

## SECCION MARINA MERCANTE Y CAPITANIAS

La Ley No. 6207, que tan patrióticamente se sirvió dictar el Poder Legislativo, a iniciativa del malogrado Diputado Nacional por Tacna, don Roberto G. Mac Lean, viniendo a favorecer en forma palpable los intereses de los armadores peruanos, los cuales hasta entonces se encontraban desamparados.

Con esta ley, nuestro comercio de cabotaje merecerá la especial dedicación para que todas las naves enarbolen la bandera nacional y a su vez obtengan las franquicias explícitas de la ley, al mismo tiempo, con la halagueña realidad de que nuestras reservas navales aumentarán en virtud de la nacionalización de los buques extranjeros, que soliciten el cambio de bandera

con la finalidad de poder gozar de los beneficios de la ley de cabotaje.

Esta necesidad sentida desde hace mucho tiempo, llena una necesidad muy tangible en nuestra legislación naval y comercial y es muy venturoso predecir que al amparo de ella nuestro comercio marítimo surgirá del estado actual en que se ha encontrado.

Próximamente será materia de una reglamentación esta ley, en la cual se contemplarán, debidamente, las necesidades y ventajas que puedan reportar en beneficio del comercio de la República, de los armadores nacionales y del personal de la Marina Mercante Nacional, a fin de poder dejar cimentadas debidamente las bases en que descansen las futuras actividades de la Marina Mercante del Perú.

Con fecha 12 de Setiembre del año 1928, se firmó el contrato para la concesión de pesca, entre el Director del Material de la Marina, en representación del Supremo Gobierno, y por los señores Guillermo Ronald y Luis Maccagno como representantes de la Compañía Italo-Peruana de Pesquería, contrato que fué aprobado por resolución suprema del 13 de Octubre de 1927.

A pesar del tiempo transcurrido, desde que se firmó el contrato, la Sociedad de Pesquería no manifiesta el menor indicio de llevar a la práctica la industria para la cual solicitó la concesión.

Este Ministerio, con el fin de poder estar al tanto de las actividades de la Compañía, que desde luego está llamada a prestar un gran beneficio al público; va a proceder al nombramiento de un personero del Gobierno ante la citada compañía, conforme lo establece el inciso (c) del artículo 13 del contrato.

Especial consideración han merecido las Capitanías de Puerto de la República, pues contínuamente se presentan situaciones de desorden, lo que repercutía en desprestigio del comercio de la República en el exterior, por las consideraciones que estas anormalidades merecían de parte de los consignatarios de carga para los puertos del litoral.

Como esta situación no podía subsistir, se procedió a facultar a los Capitanes de Puerto de medidas disciplinarias, que a ellos encomienda el Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías, con el fin de desterrar estos defectos. Muchas veces no se ha llegado a ningún acuerdo entre las partes reclamantes, y por consiguiente, la autoridad marítima tenía que proceder con energía en cumplimiento de las leyes y buen nombre del país.

En los meses de Julio del año 1927 y Mayo de 1928 se ordenó practicar inspecciones al Visitador de Capitanías en el puerto de Mollendo, con el fin de que arreglara los reclamos y dificultades que existían entre los Agentes de ese puerto y los Gremios Marítimos, llegando por fin en Marzo de 1928, después de ardua labor, a un acuerdo satisfactorio y definitivo entre comerciantes y obreros, habiéndose formulado una nueva tarifa, la cual está en vigencia para los jornaleros marítimos; en la cual, tanto los Agentes como los obreros dieron pruebas de estar animados de un gran espíritu de buena voluntad y verdadero anhelo de conciliación así como de mútuo respeto y consideración entre ellos.

Con la solución de las dificultades en el puerto de Mollendo, el único puerto en que aún los trabajadores marítimos presentaban desacuerdos, se ha conseguido

que en la actualidad las faenas a bordo de las naves que arriban a nuestro litoral se efectúe con la debida corrección, puesto que yá en los años 1926 y 1927 se consiguió disciplinar a los gremios de Salaverry y Supe, proverbialmente acostumbrados a trabajar fomentando escándalos y desórdenes, resistiéndose siempre a obodecer las órdenes que para el control de un buen trabajo se les impartía.

El 21 de Marzo de 1928 se aprobó la nueva tarifa para el puerto de Mollendo. Para el puerto de Ilo rige una nueva tarifa para cargadores de playa, la cual fué puesta en vigencia el 10 de Setiembre de 1927. Por el Ministerio de Hacienda se aprobó con fecha 14 de Marzo de 1928, la nueva tarifa de muellaje para el puerto de Casma.

Con fecha 28 de Octubre de 1927, se dispuso que la Capitanía de Talara recibiera a las embarcaciones menores de 50 toneladas de registro procedentes de Guayaquil, con cargamento de frutas, sin el requisito de fumigarse en Paita, a condición de que no traigan carga ni pasajeros y regresen a Guayaquil en lastre.

Con la finalidad de que las autoridades marítimas de la República colaboren en la labor en que está empeñado este Ministerio y cooperando en las funciones concernientes a las brigadas de extranjería, se comunicó a todas las Capitanías del litoral la resolución suprema del 19 de Setiembre de 1927, referente a las facilidades que se deben prestar a los vigilantes de la Sección extranjería que concurren a la recepción de los vapores, conjuntamente con la autoridad marítima y sanitaria.

Con fecha 17 de Marzo de 1928 se expidió un decreto supremo disponiendo que el personal de Oficiales

de cubierta, máquinas, administración así como los tripulantes en general de la Marina Mercante Nacional no están comprendidos en la modalidad de sus contratos, en los efectos que determina la ley No. 4916.

Por resolución suprema del 27 de Julio de 1927, se autorizó a la Capitanía del Puerto del Callao, para que permita a las naves mayores de 100 toneladas de registro, de la Compañía Administradora del Guano, se dediquen exclusivamente al transporte de guano, aprovisionamiento de víveres, agua y trasportes de sus trabajadores entre las islas guaneras.

Desde el 1º de Marzo del año próximo pasado, el Estado Mayor General de Marina autorizó a la Capitanía del Puerto del Callao, para que implantara el sistema de "rotación" en el trabajo de los estivadores y jornaleros en general; confirmando su aplicación la finalidad altamente equitativa y justiciera, de cómo en la fecha se efectúan las labores portuarias, las que antes eran desempeñadas por un determinado "block" dejando en el más completo desamparo a un sinnúmero de jornaleros.

Las modificaciones en el Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías, se han venido efectuando según las necesidades del servicio y la práctica; así como los detalles de los casos que se puedan presentar han merecido seria consideración, para lo cual se ha nombrado una comisión especial por resolución suprema del 6 de Agosto del año último la cual propondrá el proyecto de reglamento.

El decoro del país y de la autoridad marítima es indispensable en las múltiples funciones concernientes a su cargo y por lo tanto es una necesidad urgentemente imperiosa el poder contar con los fondos ne-

cesarios para poder dotar a todas las Capitanías de los puertos mayores de lanchas, a fin de dejar definitivamente el tutelaje, a que actualmente están sujetas con las Agencias marítimas, en cuyas embarcaciones se ven precisados los Capitanes de Puerto a hacer las visitas de recepción de las naves mercantes, por falta de embarcación propia; estas intervenciones de favor tienen que originar necesariamente, como consecuencia inmediata, cierta benignidad de la autoridad para con la Agencia que constantemente le hace ese favor; por lo tanto, a fin de desterrar ésto e implantar la más absoluta independencia al respecto, lo cual se conseguirá, teniendo cada Capitanía su embarcación propia.

Las partidas consignadas últimamente han sido empleadas en dotar de lanchas a las Capitanías que más lo soliciten, no siendo demás consignar, que fuera del Callao, se precisan siete embarcaciones para las siguientes Capitanías: Puerto Pizarro, Talara, Pimentel, Pacasmayo, Salaverry, Chimbote e Ilo. Por ahora solamente nos concretaremos, primero a la construcción de lanchas aparentes para mar gruesa y después, para las Capitanías en que la mar es tranquila.

El tipo de lancha que se precisa para las Capitanías de Puerto Pizarro, Pimentel, Pacasmayo, Salaverry y Pisco, es de 35 pies de eslora, 10 de manga y 4 de puntal, con quilla roda, codaste y cuadernas de roble, forros de pino oregón de 1.5 pulgadas, forrada en cobre la obra viva y con motor de 35 H. P. Este tipo de lancha remolcadora costará alrededor de Lp. 1,200.0.00.

La Capitanía del Callao no tiene tampoco en servicio el número de lanchas para el trabajo que le es indispensable, con el fin de poder atender debidamente el servicio diario y el extraordinario de rondas noctur-

nas; esta Capitanía necesita cuatro buenas lanchas con motor "Standard" y que puedan responder en forma eficiente al servicio que de ellas se solicite en un momento dado.

Por medio de autorizaciones especiales, se ha concedido permiso a las lanchas remolcadas, en la jurisdicción de los puertos de Paita y Mollendo, para que lleven a las caletas en donde no tocan las naves de cabotaje y donde no hayan otros medios de transporte las mercaderías que reciban para su movilidad, en razón de que el espíritu del decreto supremo que suprimió el tráfico de lanchas remolcadas, tuvo la primordial finalidad de proteger el cabotaje.

Con fecha 30 de Enero del presente año, se trascribió a todas las Capitanías de Puertos litorales un oficio del Ministerio de Fomento, trascriptorio del decreto supremo de fecha 24 de Enero de 1929, que trata de las garantías que se acuerdan a los trabajadores marítimos, en general, que se contraten en el extranjero.

Por resolución suprema del 28 de Mayo de 1928, se accedió a un pedido del Gremio de Fleteros del puerto de Paita, exonerándolos del pago de un semestre por concepto de refrendas que adeudaban de las matrículas de botes.

Por resolución ministerial del 21 de Mayo de 1928 se autorizó a los Capitanes de Puerto para que en los muelles de los puertos de su jurisdicción permitan el tráfico de vehículos con conocimiento del Resguardo, para los efectos que conciernen al orden Fiscal.

Con fecha 19 de Octubre de 1928, se expidió una resolución ministerial que permite a los buques que por su tonelaje y calado pueden atracar al muelle de Pisco para tomar cargamento de carbón de palo, ocupar sp-

Biblioteca Nacional del Perú
Dr. V. Julio J. Elías Mendoza

lamente en el manipuleo de dicha carga, en el muelle. a los estivadores del puerto sin necesidad de emplear lanchas.

## RETIROS, MONTEPIOS, INVALIDEZ Y RECONOCIMIENTO DE SERVICIOS

Por decreto supremo del 25 de Junio de 1928 y por resolución ministerial N° 527 del 24 de Julio del mismo año, se implantó el reconocimiento de oficio de servicios, goces de retiro, invalidez y montepío. Este procedimiento ha dado magníficos resultados en la práctica.

El nuevo Reglamento de Pensionistas de la Armada, aprobado por decreto supremo del 31 de Diciembre de 1928, ha venido a llenar una necesidad muy sentida en la Marina y en la Aviación, en especial en lo que se refiere a la tramitación de oficio por la Dirección del Personal de la Marina y la de la Aviación, del reconocimiento de servicios de los oficiales en general, pudiendo así tener aparejados y al día todos los expedientes y evitar las demoras ocasionadas por la larga tramitación de la liquidación de servicios, para extender las cédulas de retiro, montepío e invalidez, con gran perjuicio para el personal

Sin embargo, se hace sentir, la demora que sufren los expedientes en algunas reparticiones administrativas.

## DIRECCION DEL MATERIAL DE LA MARINA

Esta sección del Ministerio, se ha esmerado preferentemente en dar decidido empeño, actividad y celo en

todo lo concerniente al material de la Armada, tanto a flote como en tierra.

El material militar se encuentra, a pesar de sus años, en condiciones de ser usado todavía, tanto en los buques de la Escuadra como en las demás dependencias de la Marina y en la Flotilla de Guerra de Loreto.

En la actualidad se trata de la adquisición de instrumentos sencillos Zeiss, a fin de poder rectificar los ejes y ánimas de los cañones de todos los calibres, inclusive los de fusil

En lo que respecta a los buques de la Armada nacional, sus cascos, arboladuras, etc., se encuentran todavía en buenas condiciones y en las estadías de dichas unidades en el dique, se toman las precauciones del caso para su mejor conservación.

Después de practicados los análisis de los explosivos y habiéndose encontrado peligrosas algunas cargas, se han mandado inutilizar. Con antelación se han hecho las gestiones del caso, para la adquisición de material a la casa Vickers Sons de Londres. También se ha contemplado la adquisición de granadas incendiarias "tracers", o sean proyectiles que dejan una estela luminosa los que son utilizados en ejercicios nocturnos de tiro. En resumen, se trata de adquirir los elementos más modernos que puedan ser utilizados por la artillería que posee la Marina.

En cuanto al armamento menor, por ser sumamente heterogeneo, y existiendo partida en el presupuesto para esta adquisición se han pedido los mejores modelos de armamentos que se fabrica en Europa, tanto en calidad como en precisión, a fin de poder determinar, previo estudio, su adquisición en cantidad suficiente para el servicio de los buques de la Escuadra, Escuela

Naval del Perú, Flotilla de Guerra de Loreto, Base Naval de San Lorenzo, y de las Capitanías de Puertos del litoral

La munición para fusil ha merecido también minucioso estudio, y se han efectuado pruebas y comparaciones. El representante de las Acerias Bofors de Suecia obsequió a la Marina un pequeño lote de munición la cual fué sometida a prueba; del resultado que se obtenga se obtendrá la conclusión, consultando para ello el precio y calidad sobre las otras ofertas.

Los buques de la Armada Nacional son atendidos debidamente en todas sus necesidades, limpiándose sus fondos en las épocas reglamentarias así como siguiendo los roles de instrucción cuyo término es el Crucero de Verano, con resultados completamente satisfactorios en los ejercicios de tiro.

## DERECHOS DE FAROS EN EL LITORAL

Por decreto supremo del 11 de Marzo de 1929, se reglamentó la forma como deben ser recaudados los derechos de faros, que es una renta fiscal.

Dicho decreto determina que el pago por tal derecho se hará anualmente en el primer puerto de escala a razón de Lp. 0.1.20 por tonelada de registro.

Las naves de itinerario fijo y que hacen concesiones al Gobierno, actualmente, en fletes y pasajes deberán abonar Lp. 0.0.60. Las naves que no son de itinerario fijo, que arriben por primera vez, en el año, en viaje redondo; abonarán la misma cantidad, salvo el caso que regrese en el mismo año, debiendo entonces abonar la diferencia hasta Lp. 0.1.20.

La reglamentación dada por este Ministerio a los derechos de faros, para la forma de pago, por el año 1929, es clara, equitativa y terminante, en relación de que los buques que arriben a puertos nacionales abonarán la cantidad de la tarifa en el primer semestre y la otra parte en el segundo semestre; esta medida se adoptó teniendo en consideración que el mencionado decreto, se expidió en Marzo y, por consiguiente, habiendo trascurrido tres meses del año, era de justicia dar algunas facilidades a las Compañías de Vapores para el pago de estos derechos, en razón de que algunos de sus vapores habían abonado sus cuotas conforme lo disponía el sistema antiguo de recaudación.

Con fecha 13 de Mayo de 1929, por resolución suprema se hace una rebaja de Lp. 0.0.30, por tonelada de registro a todas las naves procedentes del Norte que conduzcan carga para la International Petroleum Company en Talara, en razón de que el faro instalado en ese puerto ha sido erigido por cuenta de la citada Compañía; corriendo, a su vez, con los gastos de conservación. De esta franquicia están exceptuadas las naves que vienen del sur al referido puerto.

Estas nuevas disposiciones benefician al Estado, por cuanto según cálculos hechos la renta fiscal, por este concepto, aumenta considerablemente.

## MUELLES EN LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA

Lo que atañe a los Muelles de la República, es un asunto que este Ministerio no puede dejar de comentar.

La Marina no tiene intervención alguna en todo lo relativo a sus servicios y solamente conoce alguna que otra disposición de construcción, mal estado, ser-

vicios, etc., de cualquiera de ellos por una simple trascripción que de ellos se hace.

Estos asuntos, son exclusivamente de la incumbencia del personal de la Marina, tanto en lo que respecta a ubicaciones, que deben darse, previos estudios de las mareas, topografía del terreno, etc.; actualmente se prescinde de estas actividades, las cuales se les confía a los Ingenieros Civiles o de Minas al servicio del Estado, los cuales determinan la ubicación de ellos.

Esta consideración va a ser tomada en cuenta a fin de dar ingerencia al Ministerio en todo lo relativo a su ramo, quedando solamente a cargo del Ministerio de Fomento el estudio de los planos, supervigilancia en su construcción y todo aquello que sea del resorte de la ingeniería civil.

## DIRECCION DE ADMINISTRACION DE LA MARINA

La Dirección de Administración de la Marina continúa atendiendo eficientemente las numerosas obligaciones de su cargo.

Una nueva organización ha sido dada a esta Dirección estando subdividida en las siguientes reparticiones:

a) Sección Ejecutiva.
b) „ Compras.
c) „ Material.
d) „ Contabilidad.
e) „ Finanzas.

El mejoramiento de la ración ha merecido especial atención, por ser ello un factor muy importante

en el desarrollo y actividades de la Marina de Guerra. Se ha conseguido más flexibilidad, más variación y una proporción mayor que antes de frutas y verduras.

Por resolución ministerial del 4 de Octubre de 1927, se nombró una comisión para que propusiera las mejoras que dejo enunciadas más arriba; en virtud de lo cual se expidió la resolución suprema del 19 de Diciembre de 1927.

Con la anticipación debida se han celebrado contratos para suministro de vestuario de invierno para las tripulaciones. En ocasiones anteriores, los uniformes, adolecían de falta de uniformidad, en lo que respecta al corte de ellos y la calidad del material empleado en su confección. Todas estas consideraciones han sido abolidas mejorando la calidad y confección de los uniformes que son cada vez más homogeneos.

El suministro de prendas militares para los Jefes y Oficiales de la Marina continúa haciéndose en forma regular.

Debido al aumento creciente del personal en servicio, el fondo de que se disponía para estos servicios ha resultado insuficiente. Siempre existe la dificultad para la adquisición de artículos, pues con frecuencia sucede que las prendas militares no se encuentran en el Perú y hay necesidad de encargarlas al extranjero.

La única manera de resolver este problema, es el tener un "stock" más grande y más variado. Esto implicará un gasto inicial apreciable para su adquisición, pero una vez efectuado, resultarán economías a la vez que será un sistema eficiente y práctico, reemplazando con nuevas adquisiciones el material que fuera egresado de los almacenes para atender los pedidos de cualquier artículo que se solicite.

Por ahora solamente nos concretaremos a conseguir los fondos para este gasto inicial, a fin de poder tener en nuestros almacenes una cantidad apreciable, de artículos que constituyan el equipo reglamentario de la oficialidad de la Marina así como también los que correspondan a los pedidos de las reparticiones del ramo.

Se han comprado y remitido a Iquitos y Puno dos lanchas para los servicios de las Capitanías respectivas.

También se ha puesto en servicio un remolcador nuevo con motor Diessel de 75 H. P. que ha sido construído en el país, el cual ha sido adquirido para facilitar el movimiento del personal entre la Base Naval de San Lorenzo y el puerto del Callao. Con la adquisición de este nuevo remolcador las cantidades autorizadas de consumo, están en armonía con el gasto de combustibles. Esta igualdad de factores, por la disminución en consumo, es una economía que dentro de pocos años, la embarcación por sí misma habrá pagado su valor; en razón del poco consumo y los pequeños gastos de operación.

Con el fin de asegurar que las cantidades permitidas de artículos navales y materiales de consumo estén en armonía con las necesidades verdaderas de los buques y dependencias, los formularios respectivos han sido modificados; aumentando esta medida la eficiencia y contribuyendo con ello a una mayor economía.

Toda esta labor, en conexión con las clasificaciones, cantidades y calidades del material en existencia, forman una escuela de entrenamiento acerca de las buenas doctrinas de la economía.

El Manual del Servicio Administrativo de la Armada Nacional ha sido reimpreso, de acuerdo con las

leyes, resoluciones y demás disposiciones vigentes hasta la fecha.

El local ocupado por el Almacén de la Dirección de Administración de la Marina necesita ser ampliado y para el efecto este Despacho gestiona lo conveniente para obtener una área del terreno que actualmente pertenece al Cuartel del Arsenal en el Callao.

## REGLAMENTACION DE LA LEY No. 6511

Habiendo centralizado la ley No. 6511 bajo un sólo comando las fuerzas y actividades aéreas de la República, se reglamentaron los servicios de aviación tanto en lo que respecta a la Escuela de Aviación "Jorge Chávez" como a la de Ancón.

A partir del mes de febrero del presente año, todos los oficiales, clases, soldados, marineros y empleados civiles que prestaban sus servicios en la Inspección General de Aeronáutica, en la Aviación terrestre del Ejército y en el Servicio de Hidroaviación de la Marina, así como todo el material quedaron bajo la autoridad del Ministerio de Marina y Aviación.

El Centro de Aviación "Jorge Chávez" ha sido designado el centro de entrenamiento de aviadores para la aviación terrestre y la base principal de reparaciones y mantenimiento de las escuadrillas de guerra que prestan sus servicios en el ejército, y la Base de Hidroaviación de Ancón en lo que respecta a la Marina.

El Ministerio de Marina y Aviación va a implantar en estos dos centros, dos Escuelas con sistemas idénticos de organización y entrenamiento, a fin de que los aviadores terrestres no sólo puedan prestar sus

servicios en unidades y escuadrillas destinadas a servir en el Ejército sino también en misiones independientes.

Las escuadrillas de guerra de hidroaviación, o de la aviación terrestre, una vez debidamente entrenadas, prestarán servicios en el Ejército o en la Armada, conforme a las recomendaciones de los Estados Mayores de esas dos instituciones, dependiendo solamente en lo que concierne al material y personal.

El Ministerio de Marina y Aviación mantiene un enlace constante con el Estado Mayor General del Ejército, para estar en todo momento debidamente enterado de las necesidades aeronaúticas del Ejército y atender a ellas con la debida celeridad.

La Inspección de Aviación Comercial y Civil controla y dicta las disposiciones necesarias para reglamentar el otorgamiento de licencias tanto de aviones como de pilotos, así como la fiel observancia de las leyes y reglamentos nacionales en relación con las leyes internacionales.

La Organización, mantención y entrenación de un Cuerpo de Reserva de Aviadores es cuestión primordial.

La Organización aeronáutica de la República, durante el trascurso del presente año, comprende el personal navegante y el no navegante, que en la actualidad existe en los dos servicios aeronáuticos y consta de las siguientes entidades o reparticiones: (a) La Inspección General de Aeronáutica; (b) La Dirección de Aviación Terrestre; (c) La Dirección de Hidroaviación; (d) La Inspección de Aviación Comercial y Civil; (e) La Dirección del Personal de Aviación y (f) La Dirección de Administración de Aviación.

La Aviación terrestre está subdividida en las siguientes entidades: El Centro de Aviación de "Las Palmas" (Jorge Chávez), de la cual dependen la Cuarta Escuadrilla de entrenamiento (preliminar) y la Quinta Escuadrilla de entrenamiento (avanzado).

La Hidroaviación comprende la Base de Hidroaviación de Ancón, de la cual dependen la Primera Escuadrilla de Entrenamiento (preliminar) la Segunda Escuadrilla de Entrenamiento (avanzado).

Las fuerzas aéreas de la Montaña comprenden la Base Aérea de Iquitos, la Tercera Escuadrilla de Entrenamiento (preliminar) y la Primera Escuadrilla de reconocimiento.

Habiendo suscrito de mutuo acuerdo los representantes de la Peruvian Airways Corporation Inc y la Compañía de Aviación Faucett S. A. una escala uniforme de tarifas para pasajes aéreos entre las diversas ciudades de la República y estando establecido en los contratos respectivos de ambas entidades que las tarifas deben ser aprobadas por el Supremo Gobierno, el 1° de julio se aprobó dichas tarifas que comprende las siguientes ciudades: Puerto Pizarro, Talara, Paita, Piura, Pimentel, Pacasmayo, Trujillo, Lima, Pisco, Ica, Camaná, Mollendo, Arequipa e Ilo, debiendo agregarse próximamente la ciudad de Tacna.

La Aviación Comercial y Civil de la República ha sido convenientemente reglamentada de acuerdo con las leyes y reglamentos internacionales vigentes, la cual ha entrado en uso desde el 1° de abril del presente año.

Estando establecido por el artículo 1° de la Ley No. 6511 que todos los servicios y actividades aéreas del país quedaban subordinadas al Ministerio de Ma-

rina y Aviación y habiendo autorizado la Ley No. 4935 al Poder Ejecutivo para crear y reglamentar el arma de Aviación; siendo muy distintas las organizaciones de los varios servicios y actividades aéreas del país, era una necesidad urgente el unificar y fusionarlos en una sola entidad estableciendo condiciones uniformes para todo el personal de la Aviación, se ha creado en el Ministerio de Marina y Aviación un cuerpo especial de aviadores que se denomina Cuerpo de Aviación del Perú.

Siendo una conveniencia nacional el establecimiento del Servicio aéreo en la región de los ríos del Oriente, al cual se le puede encargar del levantamiento de mapas de la hoya amazónica lo que facilitará el mejor conocimiento de la región montañosa y es a la vez susceptible de utilización para el trasporte de correos y pasajeros. El establecimiento y desarrollo eficiente de este servicio permite con evidente provecho público realizar en pocas horas de viaje el que demandaba antes, más de veinte días.

El servicio tiene dos faces, la militar y la comercial; la militar comprende al transporte de correspondencia y comisionados del Gobierno, la preparación de mapas aéreos de la región, expediciones de exploración y el estudio de los usos posibles de aviones en esta región en caso de emergencia nacional. La fase comercial comprende el transporte de correo y pasajeros para estudiar y demostrar la factibilidad y practicabilidad de tales labores.

Las fuerzas aéreas de la montaña están completamente organizadas en forma eficiente y con patriótico optimismo revelan en las labores de su cargo el rol tan

importante que desempeñan en el progreso creciente de la República.

Por Ley No. 6573 se ha creado la Cruz Peruana de Aviación que se otorgará a los aviadores peruanos, civiles y militares, que por sus méritos, se hagan acreedores a tal distinción, así como también a los aviadores extranjeros que hubieran contribuído al progreso de la Aviación nacional y al personal navegante de aeronavegación o aviación de la Marina de Guerra Nacional.

La primera condecoración de la Cruz Peruana de Aviación ha sido otorgada al Comandante don Juan Leguía Swayne, por haber sido el fundador de la Aviación Nacional. También se han acordado a los aviadores Capitán de Reserva de Aviación don Carlos Martinez de Pinillos y al Capitán de Corbeta don Carlos Zegarra Lanfranco. Los aviadores españoles Jiménez e Iglesias, también han merecido igual distinción.

Conforme a la organización dada a la Aviación, se ha creado un cuerpo especial que se denomina Cuerpo de Reserva de Aviación, cuya finalidad es la preparación del personal que forman las reservas aéreas del país para cualquier contingencia necesaria.

Siendo urgentemente necesario la adquisición de aviones de enseñanza, para las dos escuelas de aviación, y el mantenimiento en estado de alta eficiencia de la línea de la montaña, en el próximo presupuesto para el año 1930 se ha incluído la cantidad de Lp. 170.000.0.00, para hacer adquisiciones.

Una mejor comprensión de la urgencia de estas necesidades se derivan de los siguientes puntos: Cada una de las escuelas, con el fin de cumplir eficientemente su misión, la de entrenar pilotos y observado-

res para la aviación naval y militar, deben tener doce aviones en actividad, o sea seis de entrenamiento preliminar y seis de entrenamiento avanzado; y para mantener seis aviones (dos divisiones de tres cada una), se debe tener dos aviones siempre en reserva.

Por consiguiente, cada una de las escuelas debe contar con lo siguiente: seis aviones de entrenamiento preliminar en servicio; dos aviones de entrenamiento preliminar en reserva; seis aviones de entrenamiento avanzado en servicio y dos aviones de entrenamiento avanzado en reserva. Además, se debe tener una cantidad de repuestos, motores de repuestos, etc., etc., para proceder con las composturas y reemplazar las partes deterioradas o gastadas por el entrenamiento.

La Base de Hidroaviación de Ancón tiene en la actualidad cinco aviones de los cuales tres están en perfectas condiciones para el entrenamiento preliminar, necesitándose tres para completar su escuadrilla. Existen además cuatro aviones de bombardeo (entrenamiento avanzado) con tres años de uso, pero todavía prestan útiles servicios si se les moderniza. Resumiendo, faltan cuatro aviones más de entrenamiento avanzado.

De esta manera, si se desea tener un servicio eficiente con seis aviones de entrenamiento preliminar y los seis del avanzado en servicio y los dos de cada tipo en reserva, con sus respectivos repuestos, hay necesidad de adquirir para Ancón: tres aviones de entrenamiento preliminar con repuestos y cuatro aviones de entrenamiento avanzado también con sus repuestos.

El Centro de Aviación "Jorge Chávez" no cuenta sino con un avión de entrenamiento preliminar, y éste

tiene 1,500 horas de uso. Para poder tener a este Centro con el material necesario para proceder eficientemente con el entrenamiento de aviadores y alumnos se deben adquirir: siete aviones de entrenamiento preliminar con sus repuestos y ocho aviones de entrenamiento avanzado con sus repuestos.

El servicio aéreo de la montaña puede funcionar, excepto en caso de pérdida total del material, durante el año 1930, con los aviones que tiene, manteniéndose con la renta de la línea.

En las adquisiciones a efectuarse se han solicitado dos tipos para poder escoger y seleccionar en la práctica el mejor para casos futuros. Los dos tipos Curtiss y Consolidated de entrenamiento preliminar son los dos modelos empleados actualmente en el Ejército y la Marina de los EE. UU. y los dos tipos de entrenamiento avanzado Curtiss, Falcón y Vought Corsair son los dos mejores aviones en uso en los servicios aéreos de Norte América.

El costo de este programa como se ha manifestado anteriormente, es más o menos aproximadamente Lp. 170,000.0.00, o sean $ 680.500.

Con la adquisición de todos los materiales necesarios, las dos escuelas quedarán en condiciones de poder entrenar aviadores hasta el período del año 1931 sin que se hagan más adquisiciones, salvo el caso de que el Supremo Gobierno organice escuadrillas activas de guerra para servir con el Ejército o la Marina, en cuya ocasión se tendrá que adquirir los aviones necesarios para formar esas escuadrillas.

La Primera Escuadrilla de Reconocimiento, o sean las fuerzas aéreas de la montaña han funcionado con regularidad, transportando pasajeros y correo entre la

región de Loreto y San Ramón, pagando la renta de esta línea sus propios gastos y produciendo un sobrante con el cual se procedió a la adquisición de dos aviones nuevos, los que fueron armados en Jauja en el mes de Mayo y volados a San Ramón. En la actualidad estas dos nuevas unidades se encuentran en servicio.

Durante el año transcurrido se han llevado los siguientes pasajeros: hombres 152, mujeres 26 y niños 17, lo que hace un total de 195; se han transportado 325 valijas de correspondencia y 337 piezas de equipaje y llevado a cabo 660 vuelos con 1,200 horas de vuelos y 120,000 millas voladas.

Se han preparado buenos campos de aterrizaje en Puerto Bermúdez y Puerto Leguía, y se han adquirido cuatro estaciones de radiotelefonía para las Bases de San Ramón, Puerto Bermúdez, Puerto Leguía y Masisea, con el fin de poder atender al servicio de informes meteorológicos y mejorar las condiciones de seguridad de la línea.

Se ha construído un nuevo hangar en Iquitos y se ha ampliado el de San Ramón.

El material existente prestará buenos servicios durante un año más, pero tendrán que ser reemplazados pronto. Los próximos aviones serán de mayor capacidad debido al incremento constante del tráfico aéreo en esta región.

En el mes de Setiembre de 1928 la Panamerican Airways inició un servicio de pasajeros y correo a lo largo de la costa del Perú, extendiéndose este servicio a la República del Ecuador en el mes de Noviembre del mismo año. En Mayo del presente año se estableció un servicio internacional hasta Panamá, haciendo co-

nexión con las líneas de New York-Lima, en cinco dias, extendiéndose hasta Mollendo y Arequipa.

La Compañía de Aviación Faucett S. A., en Setiembre de 1928 inauguró un servicio de correos y pasajeros entre los puntos principales de la costa. Este servicio se ha desarrollado tanto que las operaciones de la Compañía tuvieron que suspenderse temporalmente mientras se adquirían nuevas máquinas de mayor capacidad y contratara los servicios de más pilotos En breves días más volverá a reanudar esta Compañía sus actividades con nuevos elementos.

La Base de Hidroaviación de Ancón ha efectuado construcciones en sus diversos departamentos con el mismo personal de su dotación en forma muy económica para el Estado.

La enseñanza de los oficiales, pilotos y observadores es todavía deficiente; por esta razón se ha incluído en el presupuesto para el año 1930 una partida especial para adquisiciones de materiales en cantidad suficiente a fin de poder dar la instrucción adecuada y completa a toda la oficialidad, en todas las fases de la guerra aérea.

El Centro de Aviación "Jorge Chavez" ha sufrido enormemente por falta de aviones y elementos de enseñanza. Contando con 35 oficiales aviadores, no disponen sino de dos máquinas para volar. Se ha aprovechado de esta falta de elementos de trabajo para concentrar las energías del personal en el mejoramiento del local y en la preparación de él para cuando existan elementos aéreos con qué poder trabajar con eficiencia. A fin de poder subsanar todo esto se ha acor-

dado la adquisición de los aviones para poder comenzar la instrucción de los oficiales y alumnos.

Con el fin de poder mantener a la Aviación en el aumento posible dentro de los límites del presupuesto, se ha sometido a la aprobación del Supremo Gobierno un proyecto para el próximo año 1930. El nuevo proyecto es el mínimun, y reducirlo más sería perjudicar la eficiencia de la operación y el funcionamiento de las dos Escuelas de Aviación.

Entre las construcciones más urgentes a efectuar en las ramas de la Aviación priman en forma urgente las siguientes: (a) Nuevos hangares; (b) Nuevo garage; (c) Escuela de Mecánicos; (d) Servicio sanitario de tropa; (e) Laboratorio fotográfico; (f) Sala de guardia y armería y (g) Hospital modelo. Todas estas necesidades son de importancia a fin de poder dejar al Centro de Aviación "Jorge Chávez" en estado de completa eficiencia. El costo de estas obras sería de Lp. 30,000.0.00.

La construcción en la región del Sur (Arequipa) de hangares y facilidades para una escuadrilla, su costo es de Lp. 7,500.0.00.

La Construcción en el norte (Piura) de iguales necesidades que en el sur con el mismo costo.

La terminación de la Base Aérea de Iquitos, en los cuales se ha considerado talleres, barracas, habitaciones, etc. el costo es de Lp. 12,000.0.00.

El monto total de todas estas construcciones suman Lp. 60,000.0.00, o sean un promedio de Lp. 5,000.0.00 mensuales.

El plan general de la Aviación Militar de la República comienza en la expedición de la Ley N° 6511,

la cual motiva su dación la unificación de equipos, métodos y la eliminación de duplicaciones no necesarias y económicas en los dos servicios.

La realización de la unificación de material y de métodos es un hecho; faltando todavía eliminar muchas dualidades de esfuerzos costosos. Así tenemos que hay en Ancón y Las Palmas talleres de reparaciones mayores, hay almacenes generales, escuelas de mecánicos, escuelas de campo para alumnos etc. Efectivamente no hay una necesidad en el país para que existan estas reparticiones en cada una de estas instituciones.

Todos los mecánicos deben ser entrenados en una sola Escuela, todas las reparaciones mayores para Ancón como para las Palmas o para las escuadrillas fuera de Lima pueden realizarse en un sólo taller. Todo material en existencia de reserva puede ser guardado en un solo almacén general y todo alumno de aviación puede seguir su instrucción de escuela de campo hasta el punto de volar en una institución; repartiéndolos después a los servicios terrestres o navales según su procedencia.

La Base de Hidro-aviación de Ancón reune todas las condiciones necesarias de un plantel de enseñanza y una base central. Tiene un campo de aterrizaje, está en el mar, es accesible por vapor o por ferrocarril y posee un clima bueno.

La concentración en una sola institución de los talleres principales, el almacén general, el colegio aeronáutico y la escuela de mecánicos, dará como resultado una gran economía en el personal y en el material, se realizaría una unificación absoluta en métodos y el mo-

do de pensar y endoctrinamiento asegurarían un espíritu de cuerpo muy superior al de ahora.

Con la finalidad de realizar la mayor eficiencia posible en la organización por medio de una unificación de enseñanza, materiales, métodos y la eliminación de toda duplicidad de esfuerzos y gastos se designará la Base de Hidro-aviación el Centro de Enseñanza Aeronáutica de la República, se construirá en los terrenos de la Base de Hidro-aviación de Ancón un edificio para el colegio aeronáutico; se aumentarán los talleres principales hasta que tengan capacidad para atender a las necesidades de la Marina y del Ejército; se construirá la Escuela de Mecánicos y se aumentará el pañol general para poder guardar los repuestos y materiales, que no estén en uso para ambos servicios. Estas obras costarán alrededor de Lp. 25,000.0.00.

Estas consideraciones han motivado el apoyo decidido del Supremo Gobierno al arma aérea que es la que va a desempeñar un rol de primera importancia en cualquier esquema de defensa nacional que se formulara.

## ESCUELA NAVAL DEL PERU

El primer plantel naval de la República continúa dirigido inteligentemente por el señor Capitán de Navío don Charles Gordon Davy, y es un detalle muy revelador del grado de actividad que en ella se despliega, de que dentro de su organización actual funcionan 16 actividades muy importantes sin que su funcionamiento distraiga mayores egresos que los determina-

dos al mantenimiento de un sólo plantel y una sola organización.

Dentro de estas actividades están: el entrenamiento de los Cadetes Navales; el entrenameinto de Oficiales de Marina; el entrenamiento de los Oficiales de Mar; la recepción y entrenamiento de los nuevos contingentes navales de la República; la selección y entrenamiento de los Aprendices Navales; el Servicio de Comunicaciones Navales (Jefatura); los exámenes de promoción de la oficialidad de la Armada; los exámenes del personal de la Marina Mercante; la redacción e impresión de libros y manuales profesionales; el mantenimiento y operación de una batería de defensa y para retornar saludos al puerto; el laboratorio para pruebas de agua, lubricantes y combustibles; la señal de la hora oficial de la República; el servicio de señales horarias para el Callao; el servicio de comparación y observación de cronómetros; la publicación de la Revista de Marina; la impresión de formatos, etc., para el Ministerio del Ramo; el mantenimiento y operación de la Estación Mareográfica del Callao y el mantenimiento y operación del Faro de Punta-Punta.

La instrucción académica de los Cadetes Navales ha continuado funcionado estrictamente según el Reglamento interno de la Escuela. La doctrina de enseñanza de la Escuela rige, la instrucción no se aleja ni se deja al capricho del instructor, ella está de acuerdo con los planes aprobados previamente por la Dirección y los instructores saben anteladamente sus clases y las horas de dictarlas antes de principiar el año académico.

Los ejercicios prácticos han tenido lugar de acuerdo con el cuadro dispuesto por la Dirección del plan-

tel. Estos ejercicios son de suma importancia, ellos son los trabajos prácticos. Además, los Cadetes Navales han efectuado frecuentemente ejercicios en el B. A. P. Teniente Rodríguez", los sábados, ocupando todos los puestos desde el comando hasta abajo, con buen provecho. En determinadas épocas han salido embarcados en la Escuadra con sus respectivos instructores, para presenciar los ejercicios tácticos.

Además los futuros oficiales deben ser buenos tiradores, "El que puede dar en el blanco con el fusil será generalmente también buen artillero"; con el fin de que ellos más tarde puedan enseñar con éxito a sus subordinados.

Para poder apreciar la preocupación por el buen éxito del entrenamiento de los Cadetes en el Crucero de Verano, se anexa la orden al particular de la Dirección de la Escuela (Anexo) La escuadra entera, desde el Comandante General hasta el último marinero tienen que cooperar para asegurar el buen éxito.

Siguiendo el plan reglamentario, los Cadetes Navales que terminaron su cuarto año de estudios fueron enviados a la Escuela de Hidroaviación, donde pasaron los meses de Enero, Febrero y Marzo bajo instrucción y entrenamiento, según programa predeterminado. El grupo que hizo este trabajo lo ha hecho muy bien. No descuidamos nunca que nuestros diplomados tengan conocimientos profundos de la cuarta arma; pues ellos también deben actuar en las fuerzas aéreas de la Armada. Los Cadetes del último año reciben instrucción teórica sobre aviación, empleando el mismo texto que se usa en la Academia Naval de los Estados Unidos.

El entrenamiento de las planas menores, merece también especial consideración. Después de un estudio de las aptitudes del personal subalterno que se recibe, asignamos a algunos de los que prometen más, a los diferentes departamentos de la Escuadra para su entrenamiento en especialidades, tales como: artillería, fundición, herrería, máquinas, motores, electricidad, carpintería, maniobra, radio, furrieles, etc. Algunos se quedan al terminar sus dos años y ocupan vacantes entre los cabos y oficiales de mar de sus respectivas especialidades. Pero hay que agregar que otros que apesar de no haber hecho nada, sino gozar de un aprendizaje gratuito, no están dispuestos a quedarse y dar al Estado que los ha educado, el provecho de su entrenamiento, ellos se van, ingratos, para sacar las mejoras obtenidas en la vida civil, que les ofrece otro campo de orientación, perdiéndose, las más de las veces, personal apto y elemento útil en la Marina.

Durante muchos años los Cadetes de la Escuela Militar han gozado de una propina semanal y los diplomados han recibido siempre su primer equipo completo de oficial. Se hizo lo mismo con los Cadetes Navales en el Presupuesto para 1928, pero se suprimió la partida por el Congreso. No parece justo hacer esta concesión a favor del Ejército y negarla a la Marina. Se ha vuelto a comprender esta nueva partida en el presupuesto para 1929 y se espera que el Congreso con justo y patriótico criterio reconocerá la necesidad de tal recomendación.

La organización de los departamentos académicos, es un plan de organización muy definido, cuya

principal finalidad consiste en que las especialidades y la instrucción sean completamente eficaces. Sin embargo, teniendo en cuenta que los jefes de departamentos han tenido que amoldarse a un sistema que antes era desconocido y obligados a seguir una doctrina de enseñanza distinta a los métodos anteriormente empleados, por consiguiente ha costado duro trabajo implantar el funcionamiento de los departamentos con la debida entereza y responsabilidad.

La Escuela de Aprendices Navales por su importancia que rivaliza con la educación de la Escuela de Oficiales. La reglamentación (Anexo) adecuada dada a esta nueva actividad, ha merecido especial selección y cuidado. La finalidad consiste en que de ella egresarán los futuros oficiales subalternos de la Armada, con conocimientos modernos de las especialidades más urgentes en la Marina de modo que en el futuro la Armada pueda contar con personal subalterno perfectamente endoctrinado en los conocimientos de las diversas ramas de la náutica y puedan aportar en la práctica utilísimos servicios.

La sola publicación de una carta, anunciando la finalidad que se proponía seguir la futura Escuela de Aprendices Navales, en los diarios de la capital, dió como resultado la concurrencia de más de mil jóvenes para obtener los datos necesarios para el concurso de admisión. Trescientos ocho de ellos tomaron parte; es necesario manifestar que los candidatos no debían tener más de 17 ni menos de 16 años. El éxito del concurso sobrepasó a las expectativas más optimistas. Los cincuenta aprendices que ingresaron, fueron seleccionados extrictamente conforme al rol de mérito. En la

fecha reglamentaria, ellos prestaron el juramento y todos ellos continúan endoctrinándose según el plan de enseñanza adoptado por la Dirección del plantel. Esta nueva actividad no implica gasto adicional alguno en el Presupuesto de la Marina. La calidad del personal subalterno del futuro vá a mejorar de una manera notable debido a esta Escuela.

La Estación Mareográfica del Callao, que la Escuela Naval del Perú sostiene, continúa funcionando en perfectas condiciones. Han sido indispensables los estudios preliminares de los ingenieros que han iniciado las obras portuarias y la Estación ha aportado su contingente en dicha labor. La Dirección de la Oficina Sismológica está en contacto constante con ella, pues los datos que se obtienen tienen aplicación importantísima en los estudios de los fenómenos sísmicos.

En Julio de 1927, el contratista Fred T. Ley Company inició los trabajos para la construcción del nuevo edificio del local de la Escuela Naval del Perú. Este magnífico edificio ha sido construído siguiendo el plan general de la dirección de ese plantel. Todo él es de concreto armado, acero y cemento, sus dos pisos dan una superficie mayor de 20,000 pies cuadrados, es completamente seguro contra incendio, hay alojamiento para ocho oficiales. En los altos hay dos dormitorios grandes con dos servicios completos para poder acomodar hasta 120 cadetes. En los bajos hay dos salones grandes, dos servicios completos, etc., y un hall espacioso. El conjunto con su esplanada y jardín es hermoso, todos los departamentos ya están instalados debidamente. Este nuevo edificio ha hecho mejoras importantes en la Escuela. El edificio, el relleno, el cer-

co, la esplanada y la pavimentación han costado Lp. 31,000.0.00.

Antes de tener disponible el nuevo edificio y esplanada había una situación muy seria por la congestión excesiva, que imposibilitaba el buen funcionamiento del plantel. El nuevo edificio ha subsanado todas estas necesidades y casi todos los trabajos pendientes han sido terminados con la nueva ampliación del local.

El Faro de la Punta ha sido atendido por la Escuela Naval del Perú, desde el mes de Setiembre del año último. Con una suma de dinero igual a la pagada anteriormente en un semestre por el Ministerio a la Compañía del Guano, para mantener una luz pésima de kerosene encima del tanque del servicio municipal de agua de La Punta, hemos adquirido una torre de acero galvanizado de dos veces más altura que la del anterior faro, la hemos erigido en la ampliación en una situación geográfica más apropiada para sus fines y se ha instalado una luz roja eléctrica de mucho más visibilidad que la que tenía la antigua luz. El servicio es sumamente eficiente, él ha funcionado con toda regularidad, el faro es ya propiedad del Estado, es atendido por personal de la Marina sin costo alguno, salvo el correspondiente al consumo de corriente. Es digno de ser consignado el hecho de que todos los trabajos, desde los cimientos de concreto hasta la plataforma y faro mismo, se han efectuado por personal de la Armada. Encima del faro hay un cataviento que es muy útil, pues indica a los hidroaviones la dirección del viento en caso de amerizar cerca de la Escuela.

El tener una nueva sala de dibujo en donde los cadetes recibieran enseñanza práctica y pudieran tra-

bajar simultáneamente, simplificando la dura faena de hacer funcionar el horario, de clases para seis años de cadetes y dejase más libres a los instructores de dibujo para otras finalidades, obligó la construcción de un nuevo salón, el cual presta admirablemente sus servicios y es un modelo de eficiencia.

Los muebles con que se ha dotado a los nuevos departamentos académicos han sido confeccionados en los talleres de carpintería de la Escuela, especialmente los destinados al nuevo salón de dibujo, roperos adicionales para el aumento de 12 cadetes; muebles para los camarotes del número crecido de oficiales; se ha principiado la confección de la mueblería para los nuevos laboratorios de física y electricidad; mueblería de aulas para cadetes adicionales. Todo este procedimiento importa economías muy apreciables para el Estado.

Una de las necesidades más urgentes en el día, actualmente es la construcción de un nuevo muelle, pues el actual, no va a tener 5 o 6 años más de vida. Está destrozándose. Además, el muelle actual está situado en el foco de las bravezas, debiendo tener cuando menos cincuenta metros más de largo para poder arriar e izar las embarcaciones en cualquier momento. Además no hay abrigo de ninguna clase para su escala. El muelle es peligrosísimo; hay siempre diez días, poco más o menos, en cada mes, que debido a las bravezas no hay acceso con el mar. Por estas razones se trata de construír un nuevo muelle que tendrá que ser de concreto y prolongarse cuando menos 50 metros más que el actual y comprendiendo ello un pozo abrigado. esta construcción será eterna. Esta nueva construcción

tiene que ser iniciada y terminada antes de que desaparezca el actual; y si ello no se efectuara, el Estado perderá la suma gastada en el actual, porque su destrucción es inminente. Con este fin se ha consignado la partida necesaria en el Presupuesto del próximo año.

En síntesis, la labor desarrollada por la Dirección de la Escuela Naval del Perú y aunada con el entusiasmo y contracción del personal docente de ese instituto, son para que su estado actual sea completamente satisfactorio. Por eso, apreciando con toda imparcialidad, la labor de mantener buen orden y consciente cooperación es muy dura. Entre los cadetes es muy dura, son jóvenes sanos, son la crema de la juventud, sin embargo se nota que ellos no han merecido disciplina de ninguna clase en sus hogares. Es difícil plantar los elementos necesarios de método, buen orden y cooperación entre jóvenes que efectivamente han ingresado a una institución como ésta, habiendo vivido indisciplinadamente hasta el momento de su ingreso. Es supérfluo decir que un joven que no practique intuitivamente buen orden, método, etc., en todo detalle de su vida no demuestra que va a ser verdadero marino. Los estudios y el entrenamiento de los cadetes dura seis años; pero, a pesar de tantos años de institución, los egresados tienen mucho que aprender debido a los necesarios requisitos de la profesión naval moderna, sobre todo, siendo ellos del Cuerpo Unico. La única manera de poder cubrir los fundamentos de la profesión en los seis años es hacer la instrucción muy intensa. Nuestros problemas son muy distintos. Si nosotros empleáramos los métodos de la enseñanza universitaria, por ejemplo, sería imposible comprimir la instrucción en seis años, sobre todo en vista del sis-

tema de enseñanza que forzosamente, tienen que acentuarse en las clases, la aplicación de los principios estudiados. Nunca hay más de 12 cadetes en una sola clase, para que ella pueda funcionar con la debida intensidad. Se vé en un momento que es necesario tener muchos más instructores para poder seguir el plan. Hasta ahora se sigue únicamente este plan en las materias de las matemáticas en el primer año de estudios. El plan comprende todos los años.

Ahora, el indígena presenta muchos problemas que hay necesidad de estudiarlos en el servicio naval. Primero, nunca ha tenido material que guardar o respetar y por lo tanto es natural que no respete el material y equipo del Estado. No ha nacido con la herenrencia, ni del ahorro ni de la conciencia respecto al aseo y la conservación del material. En la Armada la conservación en buen estado del material complicado y costoso forma una gran parte del trabajo del individuo. La tendencia del indígena no es cooperar francamente en los problemas de sus superiores (el camino más seguro y sencillo), sino callarse y ocultar los defectos o condiciones desfavorables que encuentra. Esta falta de ayuda abierta, cuesta horas de trabajo duro. El material y equipo conseguidos e instalados únicamente con la finalidad de hacerle más cómoda y contenta la vida naval, tampoco lo respeta el indígena. Este, por consiguiente, es uno de nuestros problemas más difíciles. Sin embargo no desalentamos por eso. Nuestro deber es seguir luchando, porque tampoco puede el indígena ser un ciudadano útil a menos que se le extirpe estas tendencias. Un tercer defecto entre nuestro personal toca de manera especial.

Si todos nuestros oficiales no cooperan con los especialmente encargados con la disciplina, buen orden, aseo y conservación del plantel y su equipo, están violando el primer fundamento de buena organización naval.

Todo el conjunto tiene que ayudar en los problemas comunes a todo el mando. Hay muchos instructores cuya tendencia es limitarse extrictamente a los trabajos académicos de sus respectivos departamentos y cerrar los ojos ante los difíciles problemas respecto al cumplimiento con su deber en todo el personal. Así somos, como un motor de seis cilindros que está trabajando solamente con tres o cuatro cilindros. Nuestro motor tiene que funcionar a toda fuerza.

Todas estas consideraciones muy dignas de tomarse en cuenta, han merecido especial interés de parte del alto comando naval y es muy halagador que estas atingencias hayan sido debidamente resueltas para mejor encausamiento del doctrinamiento del personal de la Marina de Guerra del Perú.

## ESCUELA Y SERVICIO DE HIDROAVIACION DE LA MARINA

El Servicio de Hidroaviación de la Marina, es quizás uno de los factores más importantes en que la Marina del Perú, opera con una actividad realista en la conquista de nuestros horizontes.

Con la implantación del Servicio Aéreo al Oriente, las actividades anteriores a las cuales se dedicaba la Escuela de Ancón, solamente ellas eran de simples entrenamientos; pero, al crearse el citado servicio, hubo necesidad de dotarlo de personal, y para ello se re-

currió a los elementos ya formados con que contaba el Servicio Naval.

Consideraciones muy especiales y frases muy elogiosas merecen todos los que prestan sus servicios en esta dependencia.

La Organización del servicio comprende la Base principal de Ancón, la Escuela, el conjunto de Bases. Con la implantación de esta actividad se han disminuído distancias y obtenido resultados prácticos y utilísimos servicios desde su inauguración, salvo pequeños tropiezos sufridos en las salidas de las máquinas, debido al mal tiempo y tormentas en estos lugares que reinan en la época de verano, que impedían cumplir los itinerarios fijados, así como también a las órdenes impartidas por la superioridad naval, respecto a que no se hicieron salidas mientras no se estuviera seguro de un feliz éxito, con la finalidad de que nuestros pilotos se familiarizaran con las sorpresas de la indicada región.

En esta sección los aviones visitan por itinerario establecido los siguientes lugares: San Ramón, Masisea, Contamana e Iquitos. Además de estos lugares, por estudios de rutas y condiciones atmosféricas de otros lugares, y cada vez que el servicio así lo exige, se hacen viajes a los siguientes puntos: Leprosorio de San Pablo, Yurimaguas, Requena, Dos de Mayo, Tierra Blanca, Huancayo, Orellana, Río Napo, Auquimarca, Huancabamba, Oxapampa, etc. A pesar de las dificultades con que siempre hay que luchar al principio, el número de vuelos realizados hasta la fecha es de 204 con 437 horas efectivas; habiendo trasportado un número de 70 pasajeros, con un sólo accidente, debido a

que en la fecha que éste se produjo, el campo de aterrizaje de Masisea todavía no estaba terminado.

Los resultados financieros que se van obteniendo, van superando las espectativas y puede decirse que dentro de un año esta línea se bastará por sí sola para sostenerse. El recelo o resistencia que todo nuevo sistema origina en su iniciación ha desaparecido, anulando también los intereses particulares que podrían oponerse.

Nada que no sea elogio o encomio debe decirse del personal de Oficiales que tiene a su cargo este importante servicio, a cargo del Teniente 1o. Don Gustavo Cornejo Portugal, Jefe de la Primera Escuadrilla de Reconocimiento, así como también de su personal subalterno, que hanto ha contribuído a materializar las esperanzas que en esta línea fundaba el Supremo Gobierno.

La Reglamentación dada al Servicio del Oriente (Anexo) ha merecido especial estudio de la superioridad naval y en ella están contempladas todas sus necesidades presentes y futuras.

Las construcciones efectuadas en el Oriente para el servicio consisten en hangares, casas habitaciones para todo el personal, campos de aterrizaje en San Ramón y Masisea y varadero y un almacén general de gasolina y lubricantes en Iquitos. Así también en San Ramón se ha dotado la Base de alumbrado eléctrico, servicio de agua y desague y de un pañol pequeño. En Masisea se ha construído un varadero, una factoría para la Base de hidroaviones.

La Escuela de Ancón continúa proporcionando el aprendizaje técnico y práctico a los alumnos, de acuerdo con los programas señalados con tal fin; y los

cursos que se siguen son también iguales a los que se usan en las escuelas de igual índole del Gobierno Americano; métodos que han sido muy fáciles de adaptar en nuestro medio, que aunque por hoy no sean tan íntegramente exactos — dado que nuestro presupuesto es todavía pequeño — poco a poco vamos adquiriendo lo necesario para contar con todos los elementos que conducen a tal fin.

El Cuerpo de Oficiales de Reserva ha comenzado a dar sus frutos, habiéndose diplomado recientemente varios pilotos, que están ya en servicio, también se ha aprobado el ingreso de seis nuevos alumnos para que hagan su aprendizaje.

Habiéndose encontrado un entusiasmo enorme en el Departamento de Loreto por la Aviación, se ha decidido establecer en esa región una pequeña Escuela de Hidro-aviación, a fin de entrenar allí personal y pilotos para las fuerzas aéreas de la región, las cuales tienen que ser aumentadas muy en breve.

Conforme al plan formulado, que debe seguirse en los cruceros de verano, los Cadetes del 5o. año de la Escuela Naval del Perú han hecho sus estudios teóricos y prácticos durante doce semanas en la Escuela de Ancón, conforme al programa formulado por el Director de la Escuela de Hidroaviación, el cual también comprende vuelos efectivos. Dichos cadetes han estado bajo el control de un Oficial Piloto, profesor de esa Escuela, quien cumplió ampliamente su misión. Terminada que fué esta instrucción, los Cadetes fueron trasladados por aire en una escuadrilla a la Escuela Naval del Perú.

El material de enseñanza con que cuenta la Escuela de Hidroaviación de Ancón consiste en máqui-

nas "Botnig" con motor Wright de 220 H. P., "Vought" con motor Wright de 220 H. P., "Douglas" con motores Liberty de 420 H. P. y 'HS2L" con motores Liberty de 420 H. P. La escuadrilla del Oriente posee máquinas "Keystone" con motores Wright de 220 H. P. Todo este material tiene un 50% de repuestos para cada máquina y próximamente se recibirán repuestos y motores para el material existente, motores modernos, para modernizar los D. T. S. y nuevas máquinas para aumentar las dotaciones de cada servicio y la implantación de la Escuela en Iquitos. Así también, entre los accesorios y enseres con que cuenta la Escuela de Ancón, posee dos magníficas máquinas de fotografía aérea, con las cuales ya se ha comenzado a hacer el levantamiento de los puertos de Ancón y el Callao; teniéndose la mente de hacer el levantamiento general de nuestra costa y, en cuanto sea posible, el de la región de la montaña.

Los vuelos diarios se efectúan por alumnos y pilotos en instrucción y práctica, alcanzando solamente en la Escuela, la cifra de 4,075 con 662 horas de duración en el trascurso de siete meses. En este lapso de tiempo sólo se han registrado tres accidentes, en dos de los cuales hubo que lamentar la pérdida de dos máquinas. Dado el número de vuelos y el número de oficiales que tienen que ejecutarlos y las características de éstos, que son de instrucción o de entrenamiento avanzado — por cuya razón estos accidentes son inevitables — se ve que su número es pequeño, pues, a costa de grandes esfuerzos, sólo se puede reducir estas desgracias.

Nuestros aviones navales, manejados por pilotos navales, han visitado las siguientes ciudades: Callao,

Chancay, Supe, Huarmey, Chimbote, Salaverry, Pacasmayo, Eten, Pimentel, Cerro Azul, etc. Dos aviones de la Escuela de Hidroaviación de Ancón, efectuaron el día 26 de Octubre del año último un vuelo de Ancón a San Ramón por sobre los ramales más altos de la Cordillera de los Andes, llegando sin novedad al punto de su destino y mereciendo por esta hazaña, nuestra aviación, las felicitaciones de la Aviación Americana.

La línea comercial aérea de la costa fué, también, atendida por el Servicio de Hidroaviación, hasta antes de la formación de las Compañías Comerciales Aéreas existentes, y aunque estos servicios no tienen la publicidad necesaria, han tenido algunos pasajeros. Estos viajes que se han efectuado a satisfacción, a pesar de que no se presta la debida atención, dado con que no contamos con un número de máquinas suficientes para distraerlas en esta clase de operaciones, solamente ellos se hacen con la mira principal de que sirvan como entrenamiento a nuestros pilotos. En los anexos figura la tarifa que rige para los indicados viajes. Refiriéndome sólo a los vuelos efectuados en la costa, fuera de la Base principal, ya sea llevando pasajeros o por vía de entrenamiento, estos alcanzan a la cifra de 226 con un número de 172 horas de vuelo. Así mismo es de mencionarse la ayuda que durante el Crucero de Verano prestan los aviones a los buques de la Escuadra durante los ejercicios de lanzamiento de torpedos, en cuyas prácticas los aviones trasmiten los datos que recogen y que le son de gran utilidad.

Otra sección muy importante es la de comunicaciones. Al efecto, la Escuela cuenta con una modesta pero eficiente estación de radio y con un personal competente en el ramo. Todos los oficiales, como es natu-

ral, hacen su práctica; y, para ello, además de una estación portátil, que es la principal, cuentan para el estudio en los aviones con una instalación completa con la cual se puede comunicar con todos los buques de la Escuadra y con la Escuela Naval del Perú. Estos ejercicios de comunicaciones se hacen diariamente. Además se ejecutan algunas veces los ejercicios de señales de luces "Very" que consisten en disparos de pistolas especiales, para dar aviso en casos de emergencia. Cuando un avión sale de su base, por un medio u otro, se sabe en ella donde se encuentra, si está en vuelo o no, si ha ocurrido algún accidente o si llegó al lugar de su destino.

Como dato interesante hay que consignar el hecho de que durante cuatro años, o sea el lapso de tiempo en que la Escuela ha entrado en un período de actividad — hasta ahora desconocido — se ha volado en las máquinas de la Escuela de Hidroaviación de Ancón la cifra de 2177 horas sin haberse registrado un solo accidente fatal y ni siquiera de pequeñas consecuencias.

Los ejercicios de ametralladoras consisten en la instalación de una metralla en un avión. En tanto que el piloto conduce su máquina siguiendo el blanco, el ametrallador, que lleva toda su carga de munición, se dispone al tiro. Además de la munición, que es la de guerra y no la de fogueo, lleva sus herramientas para reparar cualquier desperfecto en la máquina que arroja la muerte. En otro avión que es el que conduce el blanco, van otros dos pilotos: el que maneja la máquina y el que tiene a su cargo el cuidado del blanco, que es el semejante a las llamadas "salchichas" que se usan en los aeródromos para indicar la dirección del viento. El citado blanco tiene un remolque de 70 metros que está

sujeto al avión remolcador. Al comenzar el ejercicio el encargado del blanco lanza el remolque y es entonces que comienza la labor del ametrallador, que consiste en perforar el blanco paulatinamente, persiguiendo al avión, bajando si el baja y elevándose más si el piloto que lleva el blanco lo hace así. Terminado el ejercicio, el blanco es soltado y al caer a la playa es recogido, por los marcadores de impactos. Además de los ejercicios con el blanco aéreo, se realizan también el del blanco fondeado para aquellos oficiales que todavía recién se inician en estas prácticas y que ya han pasado por el ejercicio preliminar de tiro de ametralladoras fijo en tierra. Todos estos ejercicios se hacen conforme a un plan especial en la confección del cual no se omite el menor detalle inherente a todo buen entrenamiento, siempre que él lleve a conseguir la máxima eficiencia.

Con fecha 2 de Abril del presente año, el supremo Gobierno creyó conveniente encomendar la Inspección General de Aeronáutica al Capitán de Navío don Harold B. Grow, de la Misión Naval Americana, distinguido y entusiasta Jefe, quien con sus conocimientos aporta a diario un gran factor en pro del progreso de la Aviación en el país. Dicho Jefe ya ha presentado los proyectos de organización, de adquisiciones, etc., los cuales han merecido la aprobación del Supremo Gobierno. Espero patrióticamente que, bajo el control del Inspector General de Aeronáutica la Aviación futura del Perú, de acuerdo con el plan presentado, encamine definitivamente su progreso en vista de la standarización de materiales y la unificación de sistemas

de enseñanza y entrenamiento de los servicios navales y militares.

Las funciones encomendadas a la Inspección General de Aeronáutica, fueron establecidas por decreto supremo No. 16a. del 9 de Julio del presente año. (Anexo).

El Distrito Naval Militar que fué creado por decreto supremo del 2 de Abril del año próximo pasado ha comenzado a dar magníficos resultados, en razón de la implantación de una serie de reformas locales que han convertido el distrito de Ancón en una localidad sanitaria y habitable. (Anexo).

## BASE NAVAL DE SAN LORENZO

Por decreto supremo del 19 de Setiembre de 1927 (Anexo) se organizaron y reglamentaron los servicios de la Base Naval de San Lorenzo, con la finalidad de regular las funciones de las secciones militares e industriales y los departamentos anexos a cada una de estas secciones.

Creada esta dependencia para servir de estación a la División de Submarinos, las necesidades de la Escuadra la han convertido en su Base principal.

El Departamento de artillería, junto con el de Torpedos, se hallan por ahora comprendidos en la sección militar. Su principal función ha sido la de elaborar las cargas de saludo, calibración y preparación de la munición para los ejercicios de la Escuadra y análisis periódicos de las pólvoras en depósito y de las pertenecientes al ejército. Se han confeccionado tiros para salvas de cañón de 76 m|m. de la Escuadra y de 47

m|m para la Escuela Naval del Perú. Las pólvoras codita cuyo análisis dos años anteriores acusó síntomas de inestabilidad han sido destruídas; habiéndose inutilizado, quemándose todas las correspondientes a un lote adquirido. Así también se han quemado granadas ordinarias de 47 m|m.

Se activa la entrega de los Depósitos Fiscales de Explosivos a fin de poder la Marina almacenar sus pertrechos en debida forma, ya que la falta de espacio, actualmente, no permite acondicionarlos debidamente. Los depósitos de madera destinados a almacenar los explosivos de la Armada no son suficientes y no llenan las actuales necesidades. Si a esto se agrega la munición que está por llegar para las nuevas unidades y la que se ha aceptado en depósito del Ejército, se comprenderá la necesidad de aumentar la capacidad de éstos y de activar la entrega de los pañoles que tienen los Depósitos Fiscales en la Base.

El laboratorio para análisis de explosivos que viene prestando sus servicios en las pruebas de pólvoras de la Armada y del Ejército, se encuentra instalado provisionalmente en uno de los cuartos del edificio de oficiales, por falta de un local apropiado. La Marina necesita una dependencia especial para laboratorio, no sólo para las pruebas de pólvoras sino también para la de los diversos materiales que emplea. En breve se instalará una oficina con su instalación definitiva para toda clase de análisis.

El departamento de torpedos viene prestando importantes servicios a la Escuadra, recorriendo el material después de los ejercicios y reparándolo y regulándolo para los lanzamientos futuros. En vista de que el

local es inadecuado y estrecho para servir de depósito a los torpedos existentes, así como la arenisca que el viento arrastra constantemente, la cual penetra al interior de todos los mecanismos y vuelve en extremo laboriosa en todas las pruebas de taller y en especial las regulaciones de giróscopos, turbinas, servomotores, etc. Por tal motivo se ha hecho indispensable levantar dentro del actual compartimento dos casetas de madera, protegidas por vidrios que sirvan para la regulación de aquellos mecanismos; así como también la construcción de un nuevo pabellón destinado únicamente a la conservación de los torpedos que se encuentran listos para su entrega a los buques.

Lo accidentado de los terrenos inmediatos a las actuales construcciones requieren una labor continua de terraplenado, a fin de ganar nuevas aéreas planas donde ubicar otras construcciones y campo de recreo para el personal de la Base Naval. Los nuevos edificios han venido sufriendo la acción del tiempo, agrietándose algunas paredes y destruyéndose la tela metálica en las partes que la tienen. También los techos están sufriendo la acción del clima y pasándose en la actualidad en los días de lluvia. Parece que la extrema sequedad del clima, en verano, ocasiona el agrietamiento del enlucido de las paredes y la destrucción del rubberoide de que están revestidos los techos.

El muelle cuyo alargamiento se pensó sería suficiente para que los submarinos se acoderaran a él, ha resultado deficiente a este respecto, pues sólo tiene 14 pies de fondo en el cabezo. Se va a proceder a un dragado de este sitio tan pronto se obtenga una lancha apropiada para manipular el lastre que se extraiga.

El Departamento Técnico no ha sido organizado todavía, por falta de personal apropiado. En las reparaciones que se llevan a cabo hasta la fecha, no se formulan presupuestos ni se proyecta de antemano los trabajos. Todos estos se llevan a cabo por medio de órdenes directas, la mayoría de ellas con el carácter de urgentes.

Las máquinas de combustión interna de que está dotada la Base para la producción de luz y fuerza ha funcionado con regularidad, encontrándose en buenas condiciones. Se las ha desarmado periódicamente para su recorrido, no habiendo en ellas nada anormal. La máquina principal de 440 H. P. ha funcionado un número muy pequeño de horas en todo el año, por falta de aplicación de toda la fuerza que desarrolla. Tan pronto como los submarinos puedan atracar al muelle, se utilizará en la carga de las baterías de éstos. Las máquinas auxiliares son insuficientes cuando se trabaja el varadero, teniendo que parar los talleres cuando aquel funciona. La instalación de una máquina auxiliar más, igual a las ya instaladas será implantada dentro de breve. Las comprensoras y demás maquinarias de este departamento, así como los motores y dinamos han funcionado bien y se encuentran en buen estado.

Los talleres de mecánica, fundición, herrería, calderería y cobrería, dentro de su limitada capacidad han producido durante el año fuerte economía al Fisco, evitando recurrir a las factorías de la industria privada. Prácticamente todos los trabajos de la Escuadra, y aún los de las capitanías, Escuela Naval del Perú y Servicio de Hidroaviación han sido realizados por es-

ta dependencia; desde las reparaciones del B. A. P. Lima y B. A. P. Teniente Rodríguez hasta las de las pequeñas embarcaciones a motor del servicio de los puertos. Durante el año se han hecho piezas de bronce, fierro y acero para la Escuadra y otras reparticiones de la Armada; y se han efectuado reparaciones de diversas piezas enviadas a la Base. Entre estas reparaciones se cuenta la de cambio de hornillas a las calderas del B. A. P. Lima hasta la de recorrido de los motores de las lanchas del Estado. En el taller de fundición se han fundido 2889 kilos de bronce para los distintos trabajos ordenados y 580 kilos de fierro.

El taller de carpintería ha sido también uno de los más laboriosos durante el año, habiéndose reparado la cisterna de agua, la grúa, martinete y 24 embarcaciones de las Capitanías, Escuadra y Base.

A pesar del estado en que se encuentra el Varadedero, se ha podido carenar en él las pequeñas embarcaciones de la Armada. Se espera que una vez atendida su reparación podrá dedicársele al objeto para que fué construído. La conservación del varadero depende principalmente de una continua atención de las partes que el mar y el gusano destruye, y de un incansable trabajo de recorrido de parte del personal a su cargo. El varadero necesita, por lo menos una dotación competente de buzos para limpiar diariamente la línea y los carpinteros suficientes para reparar las partes deterioradas de su obra de madera. Para el manejo y centrado de los buques a la entrada y salida, es necesario instalar unos delfines a lado y lado de la línea que ayude el amarre del buque en el carro. Para completarlo es también indispensable la construcción de un

espigón que lo defienda de la acción de la pequeña resaca que se forma en sus inmediaciones.

El material flotante, tal como el B. A. P. "Contramaestre Dueñas", por falta de personal no se encuentra en actividad; actualmente se está atendiendo a su conservación metódicamente. Esta unidad prácticamente no ha rendido el provecho que se esperaba, después del fuerte gasto que se realizó en la instalación de tanques y bombas para cargar petróleo. Hoy estas construcciones estorban para poderlo aprovechar como buque depósito de materiales y de alojamiento de personal de la Base.

Las embarcaciones menores de la Base han sido recorridas de tiempo en tiempo. El número y capacidad de estas no es suficiente para las necesidades actuales, habiéndose experimentado dificultades para el trasporte del personal franco, cuando se encuentran apostados a la Base la División de Submarinos. Se trata de dotar a la Base de una embarcación capaz de trasportar 150 hombres de un solo viaje.

Acaban de ser totalmente recorridas, la grúa flotante y el martinete; este último estuvo prestando utilísimos servicios, por espacio de mes y medio, en la Compañía constructora de Obras portuarias.

## COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA

La instrucción del personal incorporado a la Escuadra en el mes de Mayo, así como el entrenamiento, ha sido llevado a cabo con toda intensidad, en los diferentes ejercicios de tiro, maniobras, etc., establecidos en el programa anual de actividades.

Con el objeto de adiestrar tripulaciones para los submarinos R—3 y R—4, fué necesario destacar al R—1 y R—2 algunos oficiales, oficiales de mar y marinería de los buques; este personal hizo una buena práctica durante el Crucero de Verano.

En diversas oportunidades, con motivo de las huelgas de los trabajadores marítimos, la marinería de la Escuadra ha sido utilizada con éxito, en las operaciones de carga y descarga de las naves mercantes.

Se ha dedicado esmerada atención a los diferentes servicios de comunicaciones entre buques de la Escuadra, intensificándose la instrucción del personal en los diversos sistemas, tales como la radio-telegrafía, destellos, semáforo y banderas, habiéndose introducido en la instrucción el sistema de comunicaciones por semáforo-morse.

Durante el crucero de verano, se hicieron experiencias con onda corta, entre el B. A. P. Almirante Grau y la Escuela Naval del Perú, estableciéndose un buen servicio desde Ilo.

Aprovechando la estadía en Balboa, se calibraron por especialistas de la Zona del Canal, las trasmisiones del B. A. P. Almirante Grau y Coronel Bolognesi para las principales longitudes de onda.

El material de artillería de los buques se encuentra en condiciones de servicio, a pesar del tiempo de vida que tienen, como lo demuestran los resultados alcanzados en los diversos ejercicios de tiro efectuados durante el año.

A fines de Octubre del año pasado, la Escuadra hizo estación en el puerto de Ancón, aprovechándose dicha estadía para que el personal ejecutase ejercicios de tiro de fusil y pistola.

Los fusiles Mauser que tienen los buques en la actualidad, están en malas condiciones por efecto del uso, así como el correaje y accesorios. Se espera, con el nuevo material adquirido, poder renovar íntegramente las dotaciones de armamento menor de la Escuadra.

En el mes de Setiembre del año próximo pasado se efectuó el ejercicio de tiro de apuntadores, en el que no pudo intervenir el B. A. P. Lima por estar en reparación. Los resultados obtenidos marcaron un record que no estaba previsto. En esta oportunidad se dieron reglamentaciones sobre la manera como se efectúan los cómputos, cómo se clasifican los apuntadores, cómo se disciernen los premios, etc., etc.

En el mes de Octubre de 1927 los submarinos efectuaron ejercicios de torpedos, en las inmediaciones del puerto de Ancón.

En vista de los buenos resultados obtenidos en el ejercicio de tiro de Setiembre, se dispuso la ejecución de un ejercicio de tiro más adelantado, para los B. A. P. Almirante Grau, Coronel Bolognesi y Teniente Rodríguez, el que se efectuó con todo éxito en el mes de Marzo del presente año. El B. A. P. R-1, R-2 y Lima hicieron ejercicios de entrenamiento de apuntadores. 1928

Las máquinas principales y auxiliares de buques de la Escuadra han funcionado satisfactoriamente. Después del crucero de verano han sido revisadas y reajustadas. El B. A. P. Almirante Grau, en las pruebas de velocidad efectuadas en el mes de Julio de 1927 alcanzó un andar de 24.4 nudos. El B. A. P. Coronel Bolognesi, 24.6 nudos.

La carena de las unidades de la Escuadra se ha efectuado periódicamente; así, también, se han instalado tuberías de incendio en cubierta y servicios higiénicos automáticos para oficiales y tripulación.

De conformidad con el decreto supremo que autoriza al Comandante General de la Escuadra, para reorganizar el servicio interno de la Escuadra se ha continuado dando instrucciones para reformar y mejorar la organización actual, de acuerdo con las prácticas modernas.

La División de Cruceros, ha efectuado práctica de evoluciones desde Julio hasta Diciembre, durante tres días cada mes. Todos los buques de la Escuadra, excepto el B .A. P. Lima, efectuaron salidas diarias, en las proximidades del Callao, para los ejercicios de tiro de Setiembre, habiéndose determinado areas de maniobra para cada buque con el fin de evitar interferencias.

Los submarinos efectuaron sus ejercicios de inmersión con toda frecuencia dados los requerimientos de adiestramiento de sus dotaciones.

En los meses de Enero, Febrero y Marzo los B. A. P. Almirante Grau, Coronel Bolognesi, R-1 y R-2 salieron a practicar el Crucero de Verano anual, visitando el puerto de Balboa y los principales de nuestro litoral.

Los B. A. P. Lima y Teniente Rodríguez, estuvieron dedicados a trabajos hidrográficos en el Callao y sólo se incorporaron a la Escuadra en el puerto de Chimbote.

## ZONA NAVAL DE LA REPUBLICA

El año judicial ha sido de bastante labor para la Zona Naval, la cual ya está dotada de local y mobiliario apropiado, habiendo entrado de lleno en el cumplimiento de su misión, habiéndose resuelto por los respectivos Consejos de Guerra, convocados, todas las causas acumuladas en la Zona Militar, que, debido a sus recargadas labores, era imposible que fueran resueltas oportunamente. En la actualidad, los expedientes de sentencia de Consejo de Guerra, son expedientes iniciados hace pocos meses.

En los primeros meses del año, han funcionado tres Consejos de Guerra por semana; posteriormente sólo dos veces, obligados por las continuas salidas y actividades de la Escuadra, que en el curso del año tuvieron gran extensión y variedad. A pesar de la circunstancia que acabo de anotar y de lo reducidos del personal de Jefes y Oficiales aptos para cumplir los deberes que el Código de Justicia Militar les impone, se han reunido 64 Consejos de Guerra.

Con motivo del Crucero de Verano, que realiza la Escuadra, no se pudo reunir sino un Consejo de Guerra en este tiempo, sufriendo una paralización obligada en este sentido, por no quedar personal suficiente que esté en aptitud de formar parte de los Consejos de Guerra.

Por resolución suprema de 26 de Setiembre de 1927, (Anexo) fué nombrado Defensor de Oficio, de acuerdo con lo dispuesto por la resolución suprema de 19 de Setiembre del mismo año (Anexo)

que creó este puesto, a fin de que los oficiales de Marina, a quienes, según la organización de la Zona Naval, se les encomendaba este cargo en los juicios navales, no continuaran distrayendo su cometido técnico en los buques y dependencias.

En el curso del año, fué necesario declarar improcedentes 29 denuncias por deserción, atendiendo a la ilegalidad de los contratos de los voluntarios, unas veces por tratarse de menores de 20 años que celebraron el contrato sin el consentimiento de sus padres o guardadores, otras veces por tratarse de mayores de 25 años, y otras por no haberse ajustado el contrato ante las autoridades que la ley del servicio militar obligatorio establece.

Sin embargo, en la práctica legal ya establecida y cumplida a este respecto, es de necesidad imperiosa subsanar estas deficiencias de la ley, en orden a la buena disciplina y moral que debe haber en la Armada, teniendo en cuenta que el personal de voluntarios para la Marina que ha de desempeñar en él funciones de maestranza, servidumbres y otros, no puede estar sujeto a los principios que fundamentan el servicio militar obligatorio, que sólo determina reglas para los servicios del Ejército, y sólo en parte para la Marina, dado que las subdivisiones de labores y especialidades de ésta no existe en aquel.

No obstante de que ha sido constante preocupación de la Zona Naval, la celeridad en la tramitación de todos los expedientes, y de haberse conseguido este objeto en muchos de ellos, llegando a expedir la sentencia correspondiente por Consejo de Guerra, antes de cumplido dos meses desde la fecha en que se inició

la instrucción, en juicios con reo presente, no se ha conseguido el objeto deseado, en todos los expedientes, debido a causas ajenas a la actividad y celo que despliegan los funcionarios de la Zona.

En la aplicación del Código de Justicia Militar, en los delitos navales, se han observado muchas deficiencias, que aún cuando seguramente serán contempladas en el nuevo Código, que la respectiva comisión nombrada por el Gobierno, actualmente está confeccionando, es indispensable llamar la atención sobre algunos puntos muy importantes.

Establecida la doctrina del Código de Justicia Militar para el juzgamiento de los delitos que casi exclusivamente pertenecen al Ejército, y aplicables sólo en parte a la Marina, a la que se hizo extensivo por disposición expresa, no se han contemplado los delitos y faltas específicas de carácter naval, que no pueden ser juzgadas sino en forma esencialmente técnica; tales son: pérdida de un buque o trasporte de la Armada, ya sea por varada, naufragio o colisión con otro o con un muelle, o bien de los daños que pudieran resultar por cualquiera de éstas, bien por negligencia o impericia en su manejo, o por causas de fuerza mayor, en los casos de bajos fondos o peñas no conocidas o insuficientemente marcadas en las cartas hidrográficas, sobre todo de nuestro litoral marítimo, cuya revisión no se ha hecho en casi cerca de un siglo que fueron levantadas por buques de la Marina Británica, sino en ínfima escala o también por deficiencias del material, todo lo cual debe apreciarse desde el punto de vista de ser los buques y trasportes de la Armada ele-

mentos valiosos de la defensa nacional, cuya pérdida o inutilización ha de afectar grandemente a ésta.

También deben contemplarse las averías en general, que se producen en los buques y dependencias, provenientes del mal manejo del material o pérdidas del mismo por igual causa, ya sean municiones, torpedos u otros.

La denegación de auxilio a buques ya de guerra o mercantes se trate o no del estado de guerra, debe ser también materia de juzgamiento y penalidad, así como los incendios y explosiones que causen grave daño y que pueden deberse a negligencia, impericia o dolo.

Todos los delitos y faltas a que me refiero, y que han de diferenciarse según el estado de paz o guerra o rebelión, sólo han sido establecidos de modo general e impreciso en el Código Penal vigente, refiriéndose solamente a la penalidad por sumersión o varamiento de la nave por negligencia.

Las penas por deserción y abandono de servicio deben también sufrir para la Marina una reforma, en conformidad con las situaciones diferentes a las del Ejército, teniendo en cuenta que pueden éstas producirse en el país o en el extranjero, y que puedan ser individuos de la marinería o de las clases de Oficial de Mar, rango este que debe sufrir una penalidad distinta cuando se comete el delito en referencia, atendiendo a la instrucción y moral más elevada que aquéllos.

También deben subsanarse las deficiencias de nuestro Código en lo relativo a la gravedad que tienen los delitos de motín y falsa alarma en los buques de guerra o trasportes de la Armada, sea que se esté na-

vegando o no en aguas territoriales. Este caso sólo se le considerará muy limitadamente a los cuarteles y al ejército.

Los incendios que se produzcan en los buques y las explosiones sea que causen o no graves daños, deben igualmente ser materia de juzgamiento y castigo, teniendo en cuenta, que se trata de daños o pérdidas producidas en el material de guerra de la defensa nacional del país.

Es también necesidad muy sentida, especialmente en el ramo de Marina, la falta de un establecimiento especial dedicado a prisión, porque los buques de guerra no se prestan para este objeto, siendo conveniente habilitar un local especial para que en él, se puedan cumplir las condenas de prisión.

Los Consejos de Guerra, de carácter permanente, se hacen necesarios, para de este modo evitar la inevitable acumulación de juicios que llegan al estado de sentenciarse por el respectivo Consejo de Guerra. Aun cuando parece que la doctrina establecida en el Código de Justicia Militar, fuera inmejorable desde ciertos puntos de vista, en la práctica, en la Marina principalmente, no son de fácil realización cuando la escuadra se hace a la mar para realizar sus ejercicios y maniobras doctrinales; aparte de que el personal se ve obligado a desatender sus deberes técnicos con demasiada frecuencia, como ha ocurrido el pasado año, y como el número de Jefes y Oficiales es reducido, continuamente las mismas personas tienen que prestar sus concursos a la justicia repetidamente

Un gran porcentaje de juicios que se siguen ante la Zona Naval, lo forman los que se siguen por el de-

lito de deserción con reo ausente. Estos juicios deben ser resueltos únicamente por el Jefe de Zona, cuyas resoluciones serán revisables por el Consejo de Oficiales Generales.

El Código de Justicia Militar vigente, con un gravísimo error de concepto, impone como pena en los juicios de deserción simple, la de recargo en el servicio, de donde resulta que no solo esa pena se hace en la generalidad de los casos inaplicable, sino que encierra un verdadero escarnio, para la moral militar, desde el momento que la ley considera como un castigo, el cumplimiento del más sagrado de los deberes de todo ciudadano para con su patria.

## FLOTILLA DE GUERRA DE LORETO

La Flotilla de Guerra de Loreto, cuenta con cuatro unidades a vapor y una lancha motor, recientemente adquirida en los Estados Unidos para el servicio de los puertos y las comisiones de carácter urgente.

Estas unidades se encuentran estacionadas en el Apostadero de Itaya, situado en la margen izquierda del río de este mismo nombre, afluente del Amazonas, a poca distancia del puerto de Iquitos, empleándose dos medios de trasporte a este lugar: uno terrestre y otro fluvial.

El Apostadero de Itaya, comprende una extensión de 25,000 metros cuadrados. En él se han levantado, provisionalmente, dos barracas en donde se tiene instaladas las secciones de mecánica y carpintería de la Flotilla, así como también la cuadra de comedor y la cocina de las tripulaciones.

Se tiene ya aprobada la construcción de edificios en este lugar, los que deben constar de una cuadra para Oficiales de Mar y Marinería, adoptándose el tipo y tamaño de los de la Escuela Naval del Perú; un pabellón cocina, un pabellón enfermería; un pabellón explosivos, un pabellón pañol general; un pabellón baños y duchas; un pabellón servicios higiénicos; y un tanque de fierro galvanizado con capacidad para veinte toneladas de agua que abastezca el servicio higiénico. Estas necesidades han sido contempladas en razón de que las exigencias que a todo cuerpo o agrupación militar se les presentan, debido a que la vida de a bordo de embarcaciones relativamente pequeñas, no facilita las actividades que debe desplegarse en bien del perfeccionamiento físico y militar del individuo que se prepara para ser útil elemento y actuar en caso de emergencia con positivos resultados tanto en tierra como en su puesto de combate a bordo.

La Jefatura de la Flotilla está instalada en el local de la Capitanía de Puerto, consiguiéndose así, estar más en contacto con las oficinas públicas y atender al mismo tiempo las funciones de Capitán de Puerto. En este lugar funciona el detall de la Flotilla en general.

Las unidades ya mencionadas "América", "Napo", "Cahuapanas" e "Iquitos", esta última en reconstrucción, han recibido algunas reparaciones necesarias para poderlas tener en completo estado de servicio.

La instrucción del personal de la Flotilla, en lo que respecta a las planas menores, se ha llevado con todo celo e interés con motivo del procedimiento adoptado por la Oficina de Reclutamiento; pues anterior-

mente el porcentaje de analfabetos era de un 30 %; hoy casi toda la Marinería tiene nociones de instrucción civil, es decir, se les ha encaminado a los preliminares. El actual contingente ha sido cubierto sólo con voluntarios presentados para el servicio en número superior al llamamiento. Esta circunstancia ha permitido que se haga una buena selección; así es que no se ha admitido personal analfabeto y todos ellos tienen alguna instrucción militar como movilizables adquirida antes de ingresar al servicio.

Teniendo las unidades de la Flotilla una misma finalidad, en cuanto al auxilio recíproco en caso necesario, se ha adoptado una organización general para todas ellas de acuerdo con las dotaciones y condiciones.

Cuantas veces han sido solicitados los servicios de las unidades de la Flotilla para efectuar comisiones o viajes de carácter oficial, previo los trámites respectivos, los buques de esta dependencia han prestado su concurso. Los viajes se han llevado a cabo en forma económica para el Fisco.

Las necesidades actuales de la Flotilla de Guerra de Loreto, son múltiples y todas ellas han merecido especial consideración de mi Despacho, especialmente la que concierne a la adquisición por el Estado de la Factoría Pereyra, con la cual la Flotilla tomará gran incremento y el Estado tendrá enormes economías en las reparaciones de su material. Esta necesidad es hoy indispensable, en razón de que dicha Factoría no sólo aportará sus servicios en favor de la Flotilla, sino que también ella contribuirá en las múltiples actividades de los servicios aéreos al oriente.

Los B. A. P. "América", "Napo", "Iquitos", "Cahuapanas" y el bote motor "San Martín" han sido carenados y recorridos en sus épocas reglamentarias. El B. A. P. "América" será necesario mandarlo a Manaos, (Brasil) con el fin de carenar debidamente a esta unidad y examinar algunas planchas de su casco, en razón de no existir en la localidad facilidades de ninguna especie.

La organización de la Capitanía de Puerto de Iquitos no estaba en armonía con las necesidades del servicio. Para subsanar este inconveniente se nombró ocho sargentos de playa entre los particulares que habitan las orillas del Amazonas, desde la boca del río Itaya hasta el caserío de Panchana, abarcando así el radio urbano de la población que mira al río. Los citados sargentos comunican, diariamente, a la Capitanía las novedades ocurridas en sus respectivas jurisdicciones; haciéndolo en el término de la distancia, cuando se trata de asuntos importantes y estando obligados a cuidar las embarcaciones de pesca y similares que se les encomienda. También se han nombrado sargentos de playa para cuidar los criaderos de charapas y velar por la conservación de los huevos de las mismas. Todas estas disposiciones han sido necesarias adaptarlas en virtud de que el personal con que cuenta la Flotilla es muy reducido, y por lo tanto no es posible distraer el personal de ella en labores como las que se les ha señalado a los Sargentos de Playa.

La adquisición de una embarcación adecuada para uso de la Capitanía de puerto de Leticia, es muy necesaria, en razón de que en la actualidad los vapores extranjeros envían sus embarcaciones a las autorida-

des que deben constituirse a bordo. Para ello se consigna la partida necesaria en el presupuesto para el próximo año.

Así también se trata de dotar de autoridades marítimas a los puertos menores de cierta importancia tales como: Yurimaguas, Requena, Contamana, Pucalpa, Masisea, Puerto Bermúdez y Cabo Pantoja, en razón de poder controlar las incorrecciones que cometen ciertos tripulantes al desembarcar en los citados puertos de tránsito, faltas que extraoficialmente son puestas en conocimiento de la autoridad marítima de Iquitos. En el caso de no poderse atender a estos nombramientos, se piensa autorizar a los Jefes de Guarnición, Subprefectos, Comisarios o Gobernadores para que atiendan estos servicios y sirvan al mismo tiempo de autoridades marítimas en sus respectivas circunscripciones.

## SERVICIO HIDROGRAFICO

Este servicio de la Marina, por ahora solamente concreta sus actividades a un fin secundario, pues el objeto principal de su creación ha sido y es el de hacer trabajo efectivo y en el campo.

Por ahora se ocupa de la mejor organización del servicio, adquiriendo todos los materiales necesarios con el fin de poderlos utilizar en las futuras labores que emprendamos.

Se principiará por pener a disposición de este servicio una unidad de la Escuadra, para que saliendo a la mar a fin de poder tomar todos los datos de los puertos, caletas, etc., establecer escalas de mareas, dejan-

do al personal de las Capitanías del litoral instrucciones, es decir, efectuar un viaje que se pueda llamar de exploración, lo cual permitirá primeramente adquirir los datos de cada puerto, poner las cartas de navegación al día y orientar en forma definitiva el proyecto de levantamiento de la carta de nuestro litoral, para iniciar después el trabajo efectivo sin pérdida de tiempo.

## LA SANIDAD EN LA MARINA

El servicio de la Sanidad Naval ha continuado su labor profiláctica dentro de los estrechos límites que le fija su modesto presupuesto y las inconveniencias derivadas de la falta de locales de sanidad apropiados y material propio indispensables para atender las crecientes necesidades de la Marina, tanto en su personal superior como subarterno.

Ya se ha manifestado la necesidad tan imperiosa de establecer definitivamente el cuerpo auxiliar de la Marina, o sea la Sanidad Naval, con el carácter de servicio permanente y que el personal que lo forme se contraiga únicamente al servicio de la Armada; prohibiéndose los servicios ajenos a la vida naval, como sucede ahora, en el que priman los servicios profesionales de la vida civil sobre las necesidades y exigencias del personal naval, debido a la falta de una ley especial al particular.

En la actualidad el personal es escaso, debido a que la reglamentación de ingreso del personal está reglamentado en forma restringida. Después de dos años de servicios en la Armada, diplomados ya por la Fa-

cultad de Medicina como Médicos Cirujanos, tienen derecho a que se les dé clase militar efectiva y colocación en los buques y dependencias de la Marina; dando esto por resultado el aumento indefinido de médicos para la Escuadra a los cuales en el futuro, al no aumentar las necesidades del servicio, dado el reducido número de unidades, no habría colocación que designarles.

Con el fin de eliminar todos estos inconvenientes, la superioridad estudia la forma de reglamentar el ingreso a la Armada del personal de Sanidad, para lo cual, y como una medida necesaria, se contempla el ingreso y aumento del número de internos necesarios y las condiciones en que deberán prestar sus servicios, como una mejor medida para el establecimiento de un mejor servicio sanitario en los buques y dependencias de la Armada.

Otra necesidad que merece contemplarse seriamente, es la construcción de un Hospital Naval, independiente de toda institución ajena a la Marina. Las crecientes necesidades de la Marina imponen atención inmediata a este asunto. La asistencia que actualmente se presta al personal que se medicina en el Hospital de Guadalupe del Callao, no satisface ampliamente las necesidades de la Institución y trae muchos inconvenientes para el servicio. En muchos casos la hospitalización del personal en este establecimiento ha dado como resultado fatal el que los individuos que han ingresado a curarse de enfermedades sencillas han salido de él invadidos por la terrible enfermedad de la tuberculosis. Muchos otros criterios se derivan de la falta de un

Hospital Naval y sirven de apoyo para implantar esta urgente necesidad.

Los individuos tuberculosos de la Marina que se envían a Huancayo para medicinarse en el Hospital del "Carmen", se ven allí prácticamente abandonados, sin alcanzar la favorable finalidad que se persigue, es decir, un completo restablecimiento, y como estos individuos no están sujetos a disciplina alguna, se encuentran perdidos de toda vigilancia. La construcción de un Hospital propio, traería como lógica consecuencia la formación de un pabellón especial para la atención de estos enfermos que instalados cerca del mar, podrían, en los más de los casos, conseguir la curación de su mal.

También se hace indispensable la adquisición del material necesario para el establecimiento de un pequeño laboratorio que pueda anexarse, momentáneamente a la Sala de la Marina que funciona en el Hospital de Guadalupe del Callao, donde podrían hacerse todos los análisis que exijan los enfermos de la Armada en general, para lo cual ya contamos con el personal necesario.

Las estadísticas sanitarias arrojan durante el trascurso de la presente memoria el siguiente porcentaje:

| | |
|---|---|
| Casos de medicina . . . . . | 113 |
| Casos de enfermedades venéreas. | 124 |
| Enfermedades de la piel . . . . | 43 |
| Cirugía . . . . . | 94 |

Como se ve, la labor es ardua en lo concerniente a la asistencia que demanda el personal y de todas estas cifras. Solamente se consignan 5 fallecimientos por casos completamente graves que la ciencia médica no ha podido estirpar el mal.

Apesar de las anotaciones y consideraciones expuestas, la sanidad de los buques y dependencias de la Marina es buena dentro de las pequeñas cantidades que consigna el presupuesto para atención de este importantísimo servicio en toda Marina.

En lo que respecta a ciertas necesidades en cada dependencia referentes a las anormalidades de sus servicios sanitarios, ellos se consignan en la relación de sus actividades, y en donde se podrán apreciar debidamente, a fin de que ellas merezcan debida consideración.

# ANEXOS

ANEXO N° 1

## DECRETO SUPREMO EXPEDIDO POR EL MINISTERIO DE GUERRA

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la Comisión nombrada por resolución suprema de 12 de abril último, para la formación de una escala de pensiones de montepío destinada a los deudos de los oficiales y Jefes del Ejército y la Marina, de conformidad con el art. 6° de la ley N° 5580, ha terminado sus labores, tal como aparece en el informe adjunto.

DECRETA:

Las pensiones de montepío de que trata el art. 6° de la ley N° 5586, se regularán como sigue:

## PARA LOS QUE FALLECEN EN GUARNICION

| | AÑOS | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 a 10 | 10 a 15 | 15 a 20 | 20 a 25 | 25 a 30 | 30 a más |
| | Lp. | Lp. | Lp. | Lp. | Lp. | Lp. |
| General de División o Vice-almirante | 24.7.24 | 28.8.44 | 32.9.65 | 37.0.86 | 44.9.77 | 48.4.98 |
| General de Brigada o Contralmirante | 17.4.38 | 20.2.84 | 23.1.40 | 26.0.00 | 28.8.56 | 31.7.12 |
| Coronel o Capitán de Navío | 13.8.26 | 16.0.30 | 18.1.54 | 20.3.08 | 22.4.62 | 24.6.17 |
| Teniente Coronel o Capitán de Fragata | 10.2.00 | 11.9.00 | 13.6.00 | 15.3.00 | 17.0.00 | 18.7.00 |
| Mayor o Capitán de Corbeta | 7.9.30 | 9.3.10 | 10.6.90 | 12.0.70 | 13.4.50 | 14.8.30 |
| Capitán o Teniente Primero | 6.5.88 | 8.0.00 | 9.4.12 | 10.8.24 | 12.2.36 | 13.6.48 |
| Teniente o Subteniente Segundo | (1)5.0.00 | 5.8.14 | 6.6.43 | 7.4.73 | 8.3.03 | 9.1.33 |
| Subteniente o Alferez de Fragata | (2)5.0.00 | (3)5.0.00 | 5.0.19 | 5.4.32 | 5.8.59 | 6.2.79 |

## PARA LOS QUE MUEREN EN CAMPAÑA

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| General de División o Vice-almirante | 34.8.67 | 38.9.87 | 43.1.08 | 47.2.29 | 51.3.49 | 55.4.72 |
| General de Brigada o Contralmirante | 22.8.50 | 25.7.12 | 28.5.68 | 41.4.24 | 34.2.80 | 37.1.36 |
| Coronel o Capitán de Navío | 18.4 60 | 20.9.14 | 22.7.68 | 24.9.22 | 27.0.76 | 29.2.30 |
| Teniente Coronel o Capitán de Fragata | 13.6.00 | 15.3.00 | 17.0.00 | 18.7.00 | 20.4.00 | 22.1.00 |
| Mayor o Capitán de Corbeta | 10.3.44 | 11.7.24 | 13.1.04 | 14.4.84 | 15.8.64 | 17.2.34 |
| Capitán o Teniente Primero. | 9.4.10 | 10.8.22 | 12.2.34 | 13.6.46 | 15.0.58 | 16.4.70 |
| Teniente o Teniente Segundo | 6.6.45 | 7.4.75 | 8.3.05 | 9.1.35 | 9.9.64 | 10.8.00 |
| Subteniente o Alférez de Fragata | 5.4.35 | 5.8.55 | 6.2.75 | 6.6.94 | 7.1.17 | 7.5.54 |

## PARA LOS MUERTOS EN ACCION DE ARMAS DE CONFORMIDAD CON LA LEY Nº 4533

| | | |
|---|---|---|
| General de División o Vice-almirante | Lp. | 140.0.00 |
| General de Brigada o Contralmirante | | 100.0.00 |
| Coronel o Capitán de Navío | | 80.0.00 |
| Teniente Coronel o Capitán de Fragata | | 68.0.00 |
| Mayor o Capitán de Corbeta | | 50.0.00 |
| Capitán o Teniente Primero. | | 40.0.00 |
| Teniente o Teniente Segundo | | 27.0.00 |
| Subteniente o Alférez de Fragata | | 23.0.00 |

Dada en Lima, en la Casa de Gobierno, a los veinte días del mes de setiembre de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) A. B. LEGUIA.

(Fdo.) F. Málaga Santolalla.

ANEXO N° 2

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

En cumplimiento de lo dispuesto en el art. 2° de la Ley N° 5802;

DECRETA:

1° — Las medallas de oro y plata que la referida ley otorga a los sobrevivientes del Monitor "Huáscar", tendrán la forma de un disco de 35 m/m de diámetro y 2 m/m de ancho en los bordes y llevarán grabado en el centro del anverso el Monitor "Huáscar" circundado por una corona de palma y laurel y en la parte superior de ésta un sol radiante. En el reverso estará grabada la leyenda "Campaña del "Huáscar" 21 de mayo a 8 de octubre 1879".

2° — Los sobrevivientes con derecho al uso de la medalla, la llevarán pendiente de una cinta de 21 m/m. de ancho por 40 m/m. de largo compuesta de tres fajas verticales con los colores de la bandera nacional.

3° — Expídase los diplomas respectivos.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los tres días del mes de octubre de 1927.

**A. B. LEGUIA.**

**Arturo Rubio.**

ANEXO N° 3

**RESOLUCION SUPREMA**

Lima, 19 de setiembre de 1927.

Teniendo en consideración:

Que la experiencia ha demostrado la necesidad de encomendar a un letrado la defensa de oficio en las causas que corren por ante la Zona Naval de la República, como medio de facilitar la acción de la justicia privativa del Ramo. Que la designación de personal militar como defensores de los encausados origina entorpecimiento derivados de las exigencias del servicio naval, distrae a los oficiales de las labores profesionales propias. Que el artículo 115 del Código de Justicia Militar permite el nombramiento de abogado como defensor de oficio en los juicios militares Que este servicio está establecido en el Ramo de Guerra, desde hace muchos años con saludables resultados en la práctica;

SE RESUELVE:

La denfensa de los enjuiciados en las causas militares de Marina, en los casos en que ella ha de constituirse de oficio, correrá a cargo de un letrado, qûe el Gobierno pondrá para el efecto a disposición de los tribunales y autoridad judicial del Ramo, a fin de que recaiga en él, en cada caso, conforme a ley, el nombramiento respectivo.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

(Fdo.) **Rubio.**

ANEXO N° 4

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es conveniente, por razones de economía modificar ciertas prendas de uniforme de los Oficiales de Mar de la Armada;

DECRETA:

Modifíquense los artículos 54 y 55 del Reglamento de Uniformes de la Armada del Perú, en la siguiente forma:

Art. 53. — SACO ABRIGO. — De paño azul marino con foro negro, pasando del talle 28 ctms., cruzado, con dos hileras de botones dorados tamaño mayor, de cuello vuelto con solapas; de corte amplio para usarse encima de la ropa y con bolsillos con carteras a los costados. En la manga izquierda llevará el distintivo e insignias correspondientes con excepción de los galones de reengancho.

Art. 55. — ROPA DE AGUA. — (a) Chaquetón y pantalón de tela negra engomada.

(b) Sombrero de agua de los llamados "suestos" y,

(c) Botas altas de jebe.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los doce días del mes de setiembre de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO N° 5

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la práctica ha demostrado la necesidad de modificar el Decreto Supremo de 11 de octubre de 1926, que reglamenta los ascensos en la Armada.

DECRETA:

Modifícanse los artículos 27° y 30° del citado Reglamento de Ascensos de la Armada, como a continuación se expresa:

Art. 27. — Todo oficial que fuere aplazado, será llamado a examen en la siguiente promoción y si saliera nuevamente deficiente en esta prueba, no podrá ser llamado a examen para ascenso hasta no haber pasado cuando menos dos años entre el segundo y tercer examen. Todo oficial que resultare profesionalmente deficiente en el tercer examen o moralmente deficiente en cualquiera de ellos, será de hecho pasado a la situación de disponibilidad. Todo oficial que resultare físicamente deficiente quedará comprendido dentro de las leyes y reglamentos vigentes.

Art. 30. — Inmediatamente después de terminado los exámenes teóricos y prácticos (ambos resumidos en trabajos escritos) serán apreciados y calificados por la Junta, comunicándose el resultado al Ministerio.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de setiembre de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

---

ANEXO N° 6

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es necesario modificar el Decreto Supremo de 11 de abril del presente año, de conformidad con el Decreto Supremo de la fecha, que modifica los artículos 27 y 30 del Reglamento de Ascensos en la Armada.

DECRETA:

Modifícase el Decreto Supremo de 11 de abril del presente año, en la siguiente forma:

La declaración de insuficiencia profesional en la tercera actuación a que es sometido el Oficial para su ascenso o la mala conducta habitual en cualquiera de ellas, será considerada como la opinión desfavorable emitida por un Consejo de Investigación para el paso del Oficial a la situación de disponibilidad.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de setiembre de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

---

ANEXO N° 7

## DISPOSICIONES DE ESTADO MAYOR GENERAL

1. — EXAMEN MEDICO DE LOS OFICIALES ENFERMOS. — Para el mejor cumplimiento del decreto supremo N° 32 de 15 de setiembre de 1924, esta Jefatura dispone lo siguiente:

a) — Cuando los oficiales enfermos puedan trasladarse al lugar donde se cuente con los elementos de diagnósticos indispensables, para el examen apropiado de ellos, no se efectuará el reconocimiento médico en el domicilio del paciente, sino en el lugar que el Oficial de Sanidad designado para informar lo determine.

b) — En los casos de que la enfermedad de que adolece un Oficial sea de poca importancia, y no revista gravedad alguna, el Oficial de Sanidad del buque o dependencia, consultará con el Presidente de la Junta de Sanidad Permanente, o informará tal como se dispone en el párrafo (c) prescindiendo del trámite reglamentario de la reunión de los 4 miembros que forman la mencionada junta para informar.

c) — En los casos en que los Oficiales enfermos en sus domicilios, se encuentren imposibilitados para concurrir a sus obligaciones, éstos lo harán de acuerdo con lo dispuesto en el art. 2° del Decreto Supremo N° 32 de 15 de setiembre de 1924, y el Cirujano del buque o dependencia que informe

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
MUSEO NAVAL del Perú

sobre el estado del paciente, remitirá una copia de su investigación al Jefe del Servicio de Sanidad, quien, según la gravedad del caso, de hecho convocará a reunión de la Junta de Sanidad Permanente, sin que para ello sea necesario la tramitación reglamentaria del Comandante General o del Comandante del buque o dependencia, la que siempre se efectuará, mientras la Junta acelera la tramitación del asunto.

---

MUSEO NAVAL DEL PERU
C. de M. Julio J. Elías Murgia
Biblioteca

ANEXO Nº 9

**RESOLUCION SUPREMA**

Lima, 8 de agosto de 1927.

Modifícase el art. 31 del Reglamento de uniformes de la Armada en el sentido de que la forma del impermeable reglamentario será la siguiente, siendo voluntario su uso.

ABRIGO IMPERMEABLE PARA OFICIALES. — El impermeable será cruzado, de tela impermeable de cuello volteado igual al del abrigo con vuelo y cinturón completo con hebilla de metal no magnético forrada de cuero, los botones serán negros. El largo será tal que baje de la rodilla un tercio de la distancia entre ésta y el suelo. — CUELLO. — Tendrá cuello y solapas de manera que pueda usarse volteado o cerrado y abotonado completamente. El alto atrás será 3 1/2" BOLSILLOS. — Tendrá dos bolsillos inclinados con costura de 1-5/8" de ancho y 8" de largo. El centro de estos bolsillos estará colocado a la altura de las caderas sobre la costura vertical que parte bajo del brazo. La extremidad inferior del bolsillo estará a 1-1/2" hacia atrás de dicha costura. Se permitirá bolsillos interiores de pecho.—ESPALDA.— Llevará una costura central con ventilados recubrirá al de-

recho 2". Este recubrimiento tendrá tres botones pequeños invisibles. — PUÑOS. — Los puños tendrán una lengüeta de 1-5/8" de ancho con dos hojales y el puño llevará cuatro botones pequeños. — CINTURON. — Será de 2- 1/4" de ancho y pasará por cuatro soportes asidos en el impermeable. La hebilla será de metal no magnético y forrada de cuero.— FORRO. — Llevará forro o medio forro de tela negra delgada. Las mangas serán forradas de lustrín. — BOTONES. — Serán negros de hueso o composición, tamaño 50 reforzados interiormente con botones pequeños. El primer botón irá en el cuello. El 3" más abajo que el pecho, el último a la altura de la ingle y los otros dos intercalados. Las dos hileras de botones quedarán a 6" cuando estén abrochadas. Todos los bordes llevarán doble costura de 3/8" de ancho. — VENTILADORES. — Cuatro ojalillos de ventilación bajo cada axila. — MATERIAL. — Será zarga impermeable azul negro. Tendrá no menos de 80 kilos en pulgada y será de la mejor lana sin mezcla. El ancho será de 54 pulgadas y el peso por yarda 14 onzas con tolerancia hasta 16 máximo y 12 mínimo. El tinte será absolutamente fijo y no será alternado por la luz ni la intemperie. La impermeabilización será hecha por impregnación de las fibras con sales insolubles de aluminio los que las hace repeler el agua. Esta operación no debe alterar el peso, resistencia o apariencia de la tela. La impermeabilidad obtenida debe resistir la acción de los solventes usados en el llamado "lavado-seco".

ANEXO N° 10

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es necesario dictar las reglas para la calificación de los Jefes, Oficiales y tripulantes que se especialicen en el servicio de submarinos, así como determinar el distintivo para uso de los mismos;

DECRETA:

1° — Los Jefes y Oficiales considerados aptos para el servicio de submarinos, para ser "calificados" como tales, deberán ser sometidos a un examen téorico y práctico ante una junta compuesta del Jefe de la División y dos Comandantes de Submarinos, después de un periodo mínimo efectivo, de seis meses de servicio en dichos buques, y previa recomendación de sus respectivos Comandantes.

2° — Los Comandantes determinarán la calificación del personal subalterno a sus órdenes, después de observar sus aptitudes durante un periodo no menor de seis meses de funciones, y previo, examen tanto téorico como práctico.

3° — Los oficiales "calificados" para el servicio de submarinos, cuando se hallen prestando servicios en dichas unidades, usarán como distintivo un alfiler de metal dorado de siete centímetros de largo, ostentando un submarino del mismo material, visto de proa navegando en superficie y con los timones de esta extremidad desplegados para inmersión, el cual irá co-

locado entre dos delfines en posición horizontal, cuyas cabezas reposarán sobre el borde superior de los timones.

4º — El personal subalterno "calificado" para desempeñar funciones en los submarinos, cuando se hallen prestando sus servicios en dichas unidades, llevarán el distintivo expresado bordado con hilo de oro, sobre fondo azul, en el uniforme de éste color, y sobre blanco, en el de verano.

5º — Los oficiales ostentarán el distintivo en el pecho, al lado izquierdo encima de los cintillos o medallas si los tienen, con los delfines en posición horizontal, y el personal subalterno en la manga derecha, en la medianía de la distancia entre el hombro y el codo.

6º — El personal superior y subalterno que recibió instrucción en Groton Conn. EE. UU., que tripuló los submarinos "R—1" y "R—2" en su viaje de dicho puerto al Callao, y que se encuentra prestando servicios en dichas unidades, queda de hecho desde la expedición del presente decreto, capacitado para el uso del referido distintivo el que debe ser incluido en el Reglamento de Uniformes de la Armada del Perú (1924).

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de julio de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

## ANEXO Nº 11

## RESOLUCION SUPREMA

Lima, 27 de junio de 1927.

La Capitanía del Puerto del Callao queda autorizada para conceder licencias a las naves mayores de 100 toneladas de registro pertenecientes a la Compañía Administradora del Guano que se dedican exclusivamente al trasporte de guano, aprovisionamiento de víveres y agua para alimentación de los braceros y la traslación de éstos entre las islas guaneras.

---

## ANEXO Nº 12

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto:

El Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único. — Consígnase en el Presupuesto General, dos mil libras peruanas (Lp. 2.000.0.00) por una sola vez, que se dedicarán a levantar un mausoleo en el Cementerio General,

destinado a guardar los restos del Vice Almirante de la Armada, don Manuel A. Villavicencio.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a los treinta días del mes de abril de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) — **E. de la Piedra,** Presidente del Senado.

(Fdo.) — **Jesús M. Salazar,** Presidente de la Cámara de Diputados.

(Fdo.) — **M. D. Gonzáles,** Senador Secretario.

(Fdo.) — **N. Pérez Velásquez,** Diputado Secretario.

Al señor Presidente de la República.

Por tanto:

Mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dada en la Casa de Gobierno, en Lima, a los catorce días del mes de junio de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO N° 13

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Teniendo en consideración:

Que la escasez de oficiales alumnos en el Servicio de Hidro-aviación, no ha permitido a la superioridad proceder oportunamente al embarque de los Alfereces de Fragata que prestan sus servicios en dicha institución, a fin de que reunieran este requisito prescrito en el Decreto Supremo de fecha 11 de octubre de 1926, que reglamenta los ascensos en la Marina.

DECRETA:

Los actuales Alfereces de Fragata, alumnos al servicio de Hidro-aviación que cumplen el tiempo legal de servicios para su ascenso en el próximo mes de julio, quedan exonerados del embarque establecido en el Decreto Supremo de reglamentación de ascensos en la Marina, en razón de no serles imputables la falta de tal requisito.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintisiete días del mes de junio de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO N° 14

## RESOLUCION MINISTERIAL

Lima, 9 de junio de 1927.

Siendo conveniente para el mejor servicio en lo relativo a la tramitación de los pedidos y de conformidad con lo solicitado por la Dirección de Administración.

SE RESUELVE:

Modifícase el art. 220 del Manual del Servicio Administrativo, en la forma siguiente:

Art. 220. — Todos los pedidos por artículos que sean necesarios a los buques y dependencias de la Armada, excepto los de raciones y los anotados en el art. 236, serán formulados haciendo uso de las formas N° 1—2 y 2ª preparadas con ese objeto y conforme a las instrucciones que aparecen en las formas N° 1 y 2. En los pedidos regulares, o sean semestrales, de medicina, de servicios de mesa y cocina, vestuario, carbón, petróleo, gasolina y aceites lubricantes, se requieren solamente la forma N° 1 con tres copias adjuntas en la forma N° 2. Unicamente se enviarán oficios acompañando a los pedidos en los casos en que el espacio para explicar el objeto del pedido sea insuficiente en la forma N° 1. Los pedidos por reparaciones, mano de obra y por el material que debe administrarse a la persona encargada de efectuar la reparación se harán por medio de un oficio con tres copias.

Comuníquese y regístrese.

(Fdo. **Rubio.**

ANEXO N° 15

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la fórmula del juramento a la bandera debe ser sintética, expresiva y sugerente, a fin de que se grave en la memoria del soldado y conmueva sus sentimientos; Que la historia del Perú nos ofrece una frase militar de abnegación patriótica que reune las anteriores condiciones y ha sido santificada por el heroismo del inmortal Coronel Francisco Bolognesi, en la acción que se conmemora el mismo día de la Jura de la Bandera; Que esa sublime frase es insustituible para expresar lo que significa dicho juramento;

DECRETA:

1° — Sustitúyase la actual forma de juramento a la bandera que prescribe el Reglamento para el servicio interior de los Cuerpos de tropa, con la siguiente: "Juráis por Dios seguir resueltamente a vuestros Jefes y Oficiales en el cumplimiento del deber y sostener vuestra bandera defediéndola hasta quemar el último cartucho". Cada conscripto contestará: "JURO DEFENDERLA HASTA QUEMAR EL ULTIMO CARTUCHO".

2° — Se cumplirá esta disposición desde el próximo 7 de junio.

3° — En las academias de los días anteriores al juramento a la bandera se explicará la significación de dicho juramento y la de cada uno de los términos de la nueva fórmula, así

como el episodio de heroismo en que se pronunció la frase de "Quemar el último cartucho".

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de mayo de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **F. Málaga Santolalla.**

(Expedido por el Ministerio de Guerra).
Véase O. G. N° 23 — 1923.

---

## ANEXO N° 16

## USO Y EMPLEO DEL PAPEL SELLADO

Esta Jefatura ha notado que al tramitarse los diversos asuntos relacionados con la Marina, se prescinde del empleo del papel sellado que prescribe la ley N° 4831 en sus arts. 40 y 41, en tal virtud se copia el tenor de ellos para mejor ilustración.

Art. 40. — El papel sellado será de las siguientes clases y valores:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Del sello 1° valor . . . . . | S. | 0.05 | foja |
| Del sello 2° valor . . . . . | „ | 0.10 | foja |
| Del sello 3° valor . . . . . | „ | 0.20 | foja |
| Del sello 4° valor . . . . . | „ | 0.40 | foja |
| Del sello 5° valor . . . . . | „ | 0.50 | foja |
| Del sello 6° valor . . . . . | „ | 1.00 | foja |
| Del sello 7° valor . . . . . | „ | 2.00 | foja |
| Del sello 8° valor . . . . . | „ | 3.00 | jofa |
| Del sello 9° valor . . . . . | „ | 5.00 | foja |
| Del sello 10° valor . . . . . | „ | 6.00 | foja |

Del sello 11° de oficio o gratis.

Art. 41. — El uso del papel sellado en el Servicio Administrativo de 20 centavos hoja se empleará: "En los expedientes en que los empleados públicos o sus familias gestionen el reconocimiento de servicios, pensiones, abono de sueldos o montepíos". De cincuenta centavos foja, en toda gestión administrativa no determinada por esta ley".

En tal virtud y a tener de lo dispuesto en el art. 57 de la referida ley " en las oficinas del Estado no se admitirán solicitudes si no en pliego entero de papel sellado, correspondiente, y se suspenderá la sustanciación de los expedientes en que falte dicho papel sin que se permita usar otro con cargo de reintegro".

Las Direcciones del Ministerio y las demás dependencias de la Armada observarán el fiel cumplimiento de estas disposiciones en lo futuro.

El Contralmirante, **A. G. Howe.**

ANEXO N° 17

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es conveniente la modificación propuesta por la Dirección de la Escuela Naval del Perú en el oficio adjunto;

DECRETA:

Modifícanse en la forma siguiente los artículos del Reglamento de la Escuela Naval del Perú que a continuación se indican:

Art. 100a. — Esta nota de mérito final será la obtenida con las notas de mérito del fin de cada año académico, sin tener en cuenta las notas de los exámenes de aplazados de abril.

Art. 139. — La nota final de cualquier materia en que haya que dar exámenes de aplazados, se obtendrá haciendo el promedio aritmético entre la nota final anterior y la nota de examen.

Art. 140. — Conservando el porcentaje final que hubiesen obtenido al terminar el año académico anterior.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciseis días del mes de mayo de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO N° 18

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que no está derogado el decreto supremo de 9 de enero de 1926; y como ampliación del mismo;

DECRETA:

1° — El personal de Oficiales de cubierta y de máquinas de los vapores de la C. P. V. D., será nombrado por su Gerencia, de acuerdo con el Ministerio de Marina, dando preferencia al elemento nacional, siempre que éste reuna los requisitos prescritos por los Reglamentos de la Compañía y satisfaga los exigidos por las Compañías Aseguradoras.

2° — Quedará separado de la C. P. V. D. el personal que haya hecho abandono de su puesto y que no se presente a reanudar su labores a las cuarentiocho horas de expedido éste decreto.

Dado en Lima, en la Casa de Gobierno, a los cuatro días del mes de mayo de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO N° 19

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

1° — Que las vacantes de Oficiales de Mar de 2ª existentes en los buques y dependencias de la Armada dentro de las especialidades del personal de máquinas no han sido posible cubrirlas por ascenso en su totalidad;

2° — Que el artículo 13 de las Disposiciones Referentes al Personal Subalterno sólo autoriza al alta de voluntarios con la clase no superior a la de Oficial de Mar de 3ª; y

3° — Que se hace necesario proveer a los buques y dependencias de todo el personal de máquinas señalados en sus respectivos presupuestos;

DECRETA:

Autorícese al Ministerio de Marina para dar de alta con la clase de Oficiales de Mar de 2ª a los voluntarios que reunan los requisitos señalados en los incisos (b) y (c) del artículo 43 de las Disposiciones Referentes al Personal Subalterno hasta cubrir el número de vacantes existentes en la actualidad dentro del personal de máquinas de la Armada.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dos días del mes de mayo de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO N° 20

## RESOLUCION MINISTERIAL

Lima, 21 de abril de 1927.

Permitiendo a la International Petroleum Company, la colocación de tres o más pilotes dentro de la rada de Talara, para servir a dicha Compañía como norma a fin de conocer la longitud que debe darse a los pilotes del nuevo muelle que se propone construir; siendo entendido que si dicha Compañía no llevara adelante la construcción del nuevo muelle, se obliga a quitar dichos pilotes a fin de dejar limpia la bahía.

---

ANEXO N° 21

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto:

El Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana ha dado da ley siguiente:

Artículo 1° — Concédese una gratificación de 25% sobre sus haberes o pensiones, a los sobrevivientes que a bordo del "Huáscar" o de la corbeta "Unión", hubiesen asistido a algu-

no de los combates mantenidos por esos barcos, durante la guerra del 1879.

Artículo 2º — Los sobrevivientes del "Huáscar", que concurrieron a la totalidad de los combates que en campaña de 1879, sostuvo dicho monitor, tendrán derecho a una medalla de oro. Los que sólo concurrieron a algunos de dichos combates, tendrán derecho a usar una medalla de plata. La forma y detalles de estas medallas, serán señaladas por el Poder Ejecutivo.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a los seis días del mes de abril de mil novecientos veintisiete.

Al señor Presidente de la República.

(Fdo.) **E. de la Piedra,** Presidente del Senado.

(Fdo.) **Jesús M. Salazar,** Presidente de la Cámara de Diputados.

(Fdo.) **Julio Revoredo,** Senador Secretario.

(Fdo.) **N. Pérez Velásquez,** Diputado Secretario.

Por tanto:

Mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dada en la Casa de Gobierno, en Lima, a los doce días del mes de abril de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO N° 22

## RESOLUCION SUPREMA

Lima, 25 de abril de 1927.

Siendo necesario dejar claramente establecidos algunos de los límites de la zona que abarcan las expropiaciones mandadas efectuar por resolución suprema de 26 de abril de 1926 para ensanchar la Escuela Naval del Perú;

SE RESUELVE:

1° — Las expropiaciones decretadas en la calle Fermín Diez Canseco, en la Punta para ampliar la Escuela Naval del Perú, deben comprender solamente desde el Malecón Figueredo hasta la recta que constituye la prolongación del lindero Sur del lote N° 8 de propiedad de la indicada Escuela Naval.

2° — Las indicadas expropiaciones no comprenden, ni el Casino de La Punta ni a los malecones Figueredo y José Pardo.

3° — Las autoridades judiciales que intervengan en la expropiación deberán ceñirse a las indicaciones contenidas en la resolución suprema de 26 de abril de 1926 y en lo presente, para los fines indicados.

ANEXO Nº 23

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es necesario reglamentar la forma como deben usarse las medallas conmemorativas del Primer Centenario de la Independencia y del Primer Centenario de la Batalla de Ayacucho;

DECRETA:

1º — La medalla del Centenario de la Proclamación de la Independencia, podrá usarse con uniforme o traje de etiqueta, pendiente de una cinta bicolor, roja y blanca, de 38 milímetros de ancho, siendo de 19 milímetros cada color y la cual se colocará al lado izquierdo del pecho.

2º — La Medalla del Centenario de Ayacucho se usará, en la misma forma que la anterior, pendiente de una cinta blanca de 38 milímetros de ancho, que llevará al centro una franja roja de 10 milímetros.

Dado en la Casa de Gobierno, a los dos días del mes de junio de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Pedro José Rada y Gamio.**

## ANEXO Nº 24

### RESOLUCION MINISTERIAL

Lima, 21 de abril de 1927.

1º — Los Oficiales de la Armada que deseen presentarse para llenar las seis vacantes de la nueva promoción de alumnos de aviación, que deberá comenzar sus cursos a principios del mes de julio próximo, elevarán una solicitud al Presidente de la República, por conducto regular, antes del 10 de junio del presente año. Dichas solicitudes serán remitidas por la Dirección del Personal a una Junta presidida por el Director de la Escuela Naval del Perú e integrada por el Comandante General, el Jefe del Servicio de Hidro-aviación, el Jefe de la Sanidad Naval y el Cirujano del B. A. P. "Almirante Grau".

2º — La mencionada Junta examinando a los candidatos recomendará al Estado Mayor General, a los que a su juicio, tengan mejores aptitudes para aviadores.

3º — Son requisitos para poder ser aceptados como candidatos:

a) — Tener menos de 31 años de edad.
b) — Buena salud, especialmente vista, pulmones y corazón, comprobada por la Junta y Libreta Sanitaria.
c) — Antecedentes de temperancia comprobada.
d) — Voluntad para volar.

4º — Los aviadores que actualmente presten sus servicios fuera de la aviación serán considerados como nuevos voluntarios, si solicitan su ingreso.

ANEXO N° 25

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que se encuentra en vigencia el nuevo Código de Procedimientos Aduaneros, y con el fin de armonizar el Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías con las disposiciones del mismo en las partes a que se hace mención de dicho Código;

DECRETA:

Refórmese el art. 180 del Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías en el sentido de aplicar el art. 43 del Código de Procedimientos Aduaneros del Perú en lugar del art. 93 del antiguo Código de Aduanas.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciocho días del mes de abril de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO Nº 26

## RESOLUCION SUPREMA

Lima, 11 de abril de 1927.

Concediendo a don Carlos A. Velarde, representado por don Aquiles Suito, los 1,800 metros cuadrados de playa que solicita en la parte norte del muelle fiscal de Chala, para utilizarlo en la construcción de un varadero; debiendo abonar por dicha sección de playa la suma de Lp. 0.0.20 por metro cuadrado como licencia semestral; obligándose a levantar el varadero, dicho concesionario, cuando el Gobierno lo estime conveniente, señalándole el plazo de 30 días de anticipación.




---

ANEXO Nº 27

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que los servicios de Hidro-aviación de la Armada y Depósitos de altos Explosivos se encuentran establecidos de manera permanente en el distrito de Ancón;

Que además la caleta del mismo nombre sirve anualmente de Estación a los buques de la Escuadra durante el tiempo en que efectúan los ejercicios de práctica de tiro de cañón;

Que de lo expuesto anteriormente se deduce la necesidad que existe de dictar las medidas conducentes a la seguridad y buen funcionamiento de los expresados servicios;

DECRETA:

1º — Declárase el distrito de Ancón DISTRITO NAVAL MILITAR bajo la autoridad de un Jefe de la Armada, con el título de "Jefe Naval Militar".

2º — El Jefe Naval Militar de Ancón, ejercerá, además, de las funciones que le respectan, las atribuciones acordadas por las leyes y reglamentos a los Capitanes de Puerto y Jefes de Policía; y

3º — La jurisdicción del Jefe Naval Militar de Ancón, se hace extensiva a la caleta del mismo nombre.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de abril de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO N° 28

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es necesario reglamentar el procedimiento que debe seguirse para la aplicación de lo establecido en el artículo 24 de la ley N° 2118, de Situación Militar, y el artículo 27 del Decreto Supremo de fecha 11 de octubre de 1926 que reglamenta los ascensos de los Oficiales en la Marina;

DECRETA:

La declaración de insuficiencia profesional o mala conducta habitual del Oficial, expresada en el certificado que expide la Junta de Examen Profesional, en la segunda actuación a que es sometido el Oficial para su escenso, será considerada como la opinión desfavorable emitida por un Consejo de Investigación para el efecto del pase del Oficial a la Situación de Disponibilidad definitiva.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once dias del mes de abril de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

Modificado por D. S. N° 15 O. G. N° 33—1927.

ANEXO Nº 29

## DECRETO SUPREMO

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

CONSIDERANDO:

Que la práctica ha demostrado los inconvenientes que se derivan de la aplicación del artículo 27 de las Disposiciones Referentes al personal subalterno de la Armada y la necesidad de que los bajos del personal especial por mala conducta o falta de aptitudes profesionales se realicen previa orden del Estado Mayor General;

DECRETA:

Queda derogado el artículo 27 de las Disposiciones Referentes al Personal Subalterno de la Armada, debiendo también aplicarse en lo sucesivo, cuando se trate de bajas por mala conducta o falta de aptitudes profesionales dentro del personal especial de la Armada, los artículos 25 y 26 del referido Reglamento.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de abril de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO N° 30

## RESOLUCION SUPREMA

Siendo conveniente para el mejor control del material de la Armada que la Dirección de Administración lleve una relación valorada del material existente en los buques y dependencias;

SE RESUELVE:

Los buques y dependencias de la Armada remitirán a la Dirección de Administración los inventarios del material existente de conformidad con las instrucciones que impartirá la mencionada Dirección.

ANEXO Nº 31

## RESOLUCION MINISTERIAL

Lima, 11 de marzo de 1927.

Desígnese el fondeadero Nº 5 que figura en el croquis anexo, para las embarcaciones de los pescadores de Paita.

Permítase a los obreros marítimos constituidos por los trabajos libres el nombramiento de Sargentos y Cabos de acuerdo con la autoridad marítima.

Los permisos que se concedan a los pescadores, no serán mayores de ocho días.

---

ANEXO Nº 32

## RESOLUCION MINISTERIAL

Nombrando al Capitán de Fragata don Mauro A. Villavicencio, encargado de la conservación y aseo del Ministerio de Marina, teniendo a su cargo la adquisición y reparación del mobiliario. Será responsable por la disciplina y buen orden interno del Ministerio de Marina; para lo cual tendrá bajo su mando al personal de ordenanzas y portero, y bajo su control, al personal civil, en lo que se refiere al orden interior. Estos nuevos deberes, serán adicionales a los que actualmente desempeña el indicado Jefe.

---

ANEXO Nº 33

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es conveniente la modificación propuesta por la Dirección de la Escuela Naval del Perú en el oficio adjunto;

DECRETA:

Modifícase el artículo 103 del Reglamento de la Escuela Naval del Perú, en la forma siguiente:

Art. 103. — Para proveer a los Cadetes del vestuario y equipo de la clase X, así como para los libros y artículos de enseñanza, el Supremo Gobierno asignará una partida de Lp. 40.0.00, (Cuarenta Libras Peruanas) al año por Cadete.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los catorce días del mes de marzo de mil novecientos veintisiete.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Arturo Rubio.**

ANEXO N° 34

**RESOLUCION SUPREMA**

Lima, 21 de febrero de 1927.

Modificando el artículo N° 102 del Reglamento de la Escuela Naval del Perú en el sentido de que serán cuatro los uniformes de diario blancos considerados en la clase (X).

---

ANEXO N° 35

**RESOLUCION SUPREMA**

Lima, 21 de febrero de 1927.

Autorizando a la Compañía Administradora del Guano, para que entregue al Ministerio de Marina, para ser administrado y conservado por la Escuela Naval del Perú, la instalación de la luz roja situada en el tanque de agua en La Punta y la cantidad de Lp. 185.6.00 anuales que corresponden a los gastos de sostenimiento y conservación de dicha luz.

---

ANEXO N° 36

## RESOLUCION SUPREMA

Lima, 21 de febrero de 1927.

Agregando a la tarifa consignada en la resolución suprema de 26 de diciembre de 1922, lo siguiente:

Por licencia semestral, por metro cuadrado de playa o de ribera para utilizarla en desembarque de ganado, o instalación de industrias marítima Lp. 0.0.10. (Anexo N° 1 del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante, pág. 159).

---

ANEXO N° 37

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que las necesidades de la Armada Nacional hacen indispensable la creación de la Escuela de Aprendices Navales, a fin de que los alumnos que de ella egresen constituyan la base principal para la formación de los cuerpos de Apostadura y Oficiales de Mar de la Armada;

DECRETA:

1º — A partir del 1º de mayo del presente año, anexa a la Escuela Naval del Perú, funcionará la Escuela de Aprendices Navales.

2º — Hasta que las necesidades del servicio no exijan mayor número, dicha Escuela tendrá cincuenta alumnos.

3º — Para ser admitido como alumno se requiere llenar los requisitos siguientes:

(a) — Ser peruano de nacimiento y no tener ni menos de 16 ni más de 17 años de edad computados al 1º de mayo del año del concurso.

(b) — Tener buena conducta.

(c) — Ser sano y bien conformado, revelando robustez y disposiciones para la vida de mar. (Las condiciones físicas que se exigirán a los Aprendices Navales serán las mismas que se exigen a los candidatos para Cadetes Navales de quince y medio años).

(d) — Ser aprobado en las pruebas escritas de las materias que comprenden el segundo año de primaria.

4º — El expediente de cada candidato constará de los siguientes documentos:

(a) — Libre voluntad de ingreso a la Armada, manifestada por escrito por el mismo candidato.

(b) — Consentimiento escrito del padre; a falta de éste, la madre; y a falta de ambos, del pariente más cercano o tutor.

(c) — Certificado de buena conducta, suscrito por dos personas visibles de la localidad.

5º — El concurso de admisión tendrá lugar, cada año, el primer martes después del 1º de mayo, y los candidatos ingresarán a la Escuela siguiente en el orden de mérito que hayan obtenido en sus exámenes.

6º — Los Aprendices Navales, permanecerán en la Escuela obligatoriamente durante un año sometidos al horario de entrenamiento riguroso téorico-práctico.

7º — El año comienza el segundo lunes del mes de mayo y termina la última semana del mes de marzo del año siguiente, pasando los alumnos que finalicen satisfactoriamente éste

primer periodo a continuar su entrenamiento en la Escuadra o las dependencias que señale la superioridad naval.

8º — La duración del servicio obligatorio de todo Aprendiz será de seis años computados al 31 de marzo de cada año, contándose dentro de este periodo, el tiempo que permanezca en la Escuela Naval del Perú.

9º — Todo Aprendiz Naval jurará reglamentariamente, el compromiso que contrae con la Patria de servirla, cuando menos, los seis años que se indican.

10º — Hasta que los Aprendices no cumplan 20 años de edad, sus padres o tutores son responsables ante la ley, por el incumplimiento de la disposición contenida en el art. 8º; quedando sujetos a lo que dispone la ley del Servicio Militar Obligatorio, a partir de dicha edad. La responsabilidad de los padres o tutores consiste en la obligación de reintegrar al Estado, todos los gastos hechos por el Aprendiz hasta el momento de abandonar el servicio sin haber cumplido los 20 años y el juramento y obligación contraidos con él.

11º — Los Aprendices Navales tendrán como haber mensual, el de un Marinero de 2a.; pero de esa cantidad sólo recibirán en la Escuela un sol semanal debiendo ser el resto depositado en la Caja de Ahorros de un Banco por intermedio de la Escuela Naval del Perú. Al salir el Aprendiz Naval de la Escuela, una vezcompletado su primer periodo de entrenamiento para ser trasladado a la Escuadra u otra dependencia de la Armada, recibirá su libreta del Banco, y desde entonces percibirá íntegramente el haber mensual que le corresponde.

12º — Las vacantes de Marineros de 1ra., Cabos y Oficiales de Mar de las diversas especialidades de la Armada, se llenarán preferentemente con el personal egresado de la Escuela de Aprendices que reuna los requisitos reglamentarios para el ascenso, quedando prohibido en absoluto el alta de voluntarios con estas clases, si es que antes no se ha cumplido con esta disposición.

13º — Los egresados de la Escuela de Aprendices Navales, por cada dos años de servicios computados, desde su ingreso a dicha Escuela, gozarán de los derechos de reengancho que acuerda la ley a todo servidor de la Armada.

14º — El Uniforme de los Aprendices Navales será el mismo del de la Marinería. Durante su permanencia en la Escuela Naval del Perú, llevarán como distintivo una ravisa, con navaja, alrededor del cuello, y en el brazo izquierdo, en la medianía de la distancia entre el hombre y el codo, una letra A de 3 y medio centímetros de alto por dos y media de baso. La letra A será de color para el uniforme azul, y azul para el uniforme blanco. Al salir de la Escuela, después del primer año de entrenamiento en ella, en lugar de la letra A., llevarán como distintivo un nudo doble o **lasca,** horizontal, de cuatro por uno y medio centímetros hecho con un cordón de estambre de 2 milímetros de diámetro, rojo o azul, según el color del uniforme.

15º — La Escuela Naval del Perú queda autorizada para la reglamentación y demás detalles que requieran la organización y funcionario de la Escuela de Aprendices Navales.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los treinta días del mes de enero, de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

ANEXO Nº 38

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

1º — Que las vacantes de Oficiales de Mar de 1ra. y 2da. existentes en los buques y dependencias de la Armada, dentro de las diversas especialidades del personal no es posible cubrilas por ascenso, en su totalidad.

2º — Que el artículo 13 de las Disposiciones Referentes al Personal Subalterno sólo autoriza el alta de voluntarios con clase no superior a la de Oficial de Mar de 3ra., cosa que es imposible llevar a la práctica por no haber profesionales que sirvan en la industria privada que quieran contratarse con dicha clase y haber correspondientes; y

3º — Teniendo en cuenta que se hace necesario proveer a los bueques y dependencias de todo el personal señalado en sus respectivos presupuestos;

DECRETA:

Autorícese al Ministerio de Marina para dar de alta con las clases de Oficiales de Mar de 1ra. y 2da., a los voluntarios que reunan los requisitos señalados en los incisos (b) y (c) del artículo 43 de las disposiciones referentes al personal subalterno, hasta cubrir el número de vacantes que puedan existir después del ascenso del personal en actual servicio que aún

sin contar en su clase con el requisito de antigüedad reglamentaria sea aprobado en los exámenes correspondientes.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los seis días del mes de febrero de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

---

ANEXO N° 39

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que no es posible la aplicación de los arts. 6° y 7° del Decreto Supremo de fecha 11 de octubre de 1926 que reglamenta los ascensos en la Marina a la promoción de los Oficiales especializados en la hidro-aviación en razón de que sus servicios tienen que ser necesariamente prestados en tierra sin interrupción por un periodo de tiempo indeterminado;

DECRETA:

Los oficiales aviadores (Pitolos u Observadores), en ejercicio de su especialidad, así como los oficiales alumnos de la Escuela de Hidro-aviación quedan exonerados del embarque

establecido en los artículos arriba citados para los ascensos de promoción.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los trece días del mes de frebrero de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

---

ANEXO N° 40

## DECRETO SUPREMO

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

CONSIDERANDO:

Que no es posible la aplicación de los artículos 6° y 7° del decreto supremo de fecha 11 de octubre de 1926, que reglamenta los ascensos en la Marina a los oficiales especializados en construcción naval, en razón de que sus servicios en tierra son de mejor y más necesaria aplicación;

DECRETA:

Los Oficiales Ingenieros Constructores Navales, quedan exonerados para el asecnso del requisito de embarque establecido en los artículos citados.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintisiete días del mes de febrero de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

ANEXO N° 41

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que de acuerdo con lo informado por la Superioridad Naval, es conveniente mejorar la escala de racionamiento en actual vigencia;

DECRETA:

A partir del 1° de febrero del presente año la escala de racionamiento del personal de la Marina será la siguiente:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vice-Almirante . . . . . | 4 | raciones | diarias |
| Contralmirante . . . . . | 4 | id. | id. |
| Capitán de Navío . . . . . | 3 | id. | id. |
| Capitán de Fragata . . . . . | 2 | id. | id. |
| Capitán de Corbeta . . . . . | 2 | id. | id. |
| Teniente 1° a Alférez de Fragata . | 1 | id. | id. |
| Cadetes . . . . . | 1 | id. | id. |
| Tripulantes . . . . . | 1 | id. | id. |

Queda sin efecto toda disposición que se oponga al cumplimiento del presente decreto.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los cinco dias del mes de marzo de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

ANEXO N° 42

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la práctica ha demostrado la necesidad de modificar la fecha en que se elevan a la superioridad las fojas de notas y conceptos de los Oficiales, en razón de que las promociones se realizan en los meses de febrero y julio de cada año, y que para una mejor apreciación de la actuación de los oficiales examinados, la Junta de Examen Profesional debe conocer el último concepto que tengan de ellos sus jefes respectivos;

DECRETA:

Modidícase el art. 14 del Decreto Supremo N° 44 de fecha 11 de octubre de 1926 en el sentido de que en lo sucesivo, los jefes de buque y dependencias elevarán al Ministerio del Ramo, vía Dirección del Personal, el 1° de enero y el 1° de julio de cada año, las fojas de notas y conceptos de los oficiales que deban calificar.

Queda vigente la disposición contenida en el Decreto Supremo de 30 de abril de 1923 que ordena que siempre que los jefes calificadores u oficiales por calificar sean cambiados de colocación, se remitan las fojas respectivas a la Dirección del Personal.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los doce días del mes de marzo de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

ANEXO N° 43

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que el Personal de oficiales de cubierta, de máquina y administración, así como los individuos de tripulación en general pertenecientes a la Marina Mercante Nacional, prestan sus servicios en ella con sujeción a contratos de plazo determinado celebrados ante las Capitanías del puerto que los autoriza en vista de sus atribuciones reglamentarias.

Que por consiguiente no se reuna respecto de estos servidores los requisitos a que se refiere el inciso (a) del artículo 1° de la ley N° 4916;

DECRETA:

El personal de oficiales de cubierta, máquina y administración, así como los tripulantes en general de la Marina Mercante Nacional, no están comprendidos por la modalidad de sus contratos, en los efectos de la ley N° 4916.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de marzo de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

ANEXO N° 44

## RESOLUCION SUPREMA

Lima, 2 de abril de 1928.

Declarando oficial la obra titulada "Legislación Naval" verificada por el Capitán de Corbeta del Cuerpo Politico de la Armada don León Garaycochea, así como ordenando su impresión y mandando consignar la partida correspondiente en el presupuesto de 1929, quedando a cargo del autor del trabajo la prosecución de dicha obra la cual se hará por bienios.

---

ANEXO N° 45

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que el Decreto Supremo de fecha 11 de octubre de 1926, que reglamenta los ascensos en la Armada, no comprende a los Oficiales de la clase de Capitán de Fragata;

Que por consiguiente se hace necesario establecer las condiciones que deben reunir estos oficiales para los efectos del pago de indemnización por retrazo en el ascenso;

DECRETA:

Los Capitanes de Fragata de los Cuerpos de Oficiales de Guerra, de Sanidad e Ingenieros de la Armada, para ser com-

prendidos en las disposiciones del decreto supremo de fecha 27 de julio de 1925 que regula el pago de indemnización por retrazo en el ascenso, deberán haber prestado cuatro años de servicios mínimun en la actividad, de los cuales un año cuando menos de embarque a bordo de los buques de guerra o trasportes de la Armada.

Queda anulado el Decreto Supremo de fecha 5 de julio de 1926 y demás resoluciones que se opongan al presente decreto.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de abril de mil novecientos veintiocho.

**A. B. LEGUIA.**

**J. A. Núñez Chávez.**

---

ANEXO N° 46

## RESOLUCION SUPREMA

Lima, 9 de abril de 1928.

Modificando el art. 64 del Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías en la forma siguiente:

"Los Capitanes de puerto cuidarán de que el cabezo de cada muelle, exista una luz roja fija a destellos colocada dos metros más alta que las demás luces del muelle y cuyo alcance o visibilidad en tiempo claro no sea inferior a 6 millas".

---

ANEXO N° 47

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Teniendo en consideración:

Que la Escuela Naval del Perú cuenta con los elementos y personal necesario para la recepción en todo momento de la hora media exacta correspondiente al meridiano de 75° Oeste con la aproximación hasta de un milésimo de segundo.

Que dicha Escuela mantiene servicios de señales horarias diarias de alta precisión para el puerto del Callao y de comparación de cronómetros para los navegantes; debiendo próximamente inaugurar un servicio de señales horarias radiotelegráficas con los demás servicios de la República, todo lo cual capacita al expresado instituto para señalar la hora oficial;

DECRETA:

Desde la fecha la hora oficial de la República será dada por la Escuela Naval del Perú.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciseis días del mes de abril de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

ANEXO N° 48

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es conveniente la modificación de los artículos 94 y 141 del Reglamento Orgánico de la Escuela Naval del Perú.

DECRETA:

Modifícanse los citados artículos del Reglamento Orgánico de la Escuela Naval del Perú, en la forma siguiente:

Art. 94. — Los alumnos de la Escuela Naval del Perú que están preparándose para ser oficiales de la Armada, se llamarán Cadetes Navales, clasificándoseles en los seis años de estudios y entrenamiento; los que cursan el primer año se denominarán Cadete Naval 1er. año, los de 2° año, Cadete Naval 2° año, etc.

Art. 141. — Todo Cadete que se encuentre repitiendo el primer año de estudios y que el término de ese año académico resulte desaprobado en una o más materias cualesquiera, será de hecho consultado al Ministerio para su separación de la Escuela.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciséis días del mes de abril de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

ANEXO N° 49

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que para la mejor organización y administración del Servicio Aéreo de la Montaña es conveniente independizarlo de la Escuela de Hidroaviación y Base de Ancón, de la que actualmente dependen;

DECRETA:

Declárase independiente de la Escuela de Hidroaviación y Base de Ancón el Servicio Aéreo de la Montaña, y créase la Primera Escuadrilla de Reconocimiento (Servicio Aéreo de la Montaña) como una dependencia del Servicio de Hidroaviación.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiocho días del mes de mayo de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

ANEXO N° 50

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la situación natural para los oficiales subalternos de la Armada, en actividad, es la del embarque, y en atención a los buenos servicios a bordo de los buques de la Escuadra;

DECRETA:

Los puestos en el Ministerio de Marina estarán desempeñados por Oficiales del Cuerpo General desde la clase de Capitán de Corbeta, y excepcionalmente, por Tenientes Primeros que reunan los requisitos exigidos para el ascenso a la clase inmediata superior.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de junio de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

ANEXO Nº 51

## DECRETO SUPREMO

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que las necesidades de la Armada Nacional hacen indispensable la creación de una Escuela de Torpedistas a fin de preparar debidamente al personal destinado a la conservación y manejo del material de torpedos.

DECRETA:

1º — Establézcase en la Base Naval de San Lorenzo la Escuela de Torpedistas, bajo la dirección del Jefe del Departamento de Torpedos, auxiliado por un Oficial del Cuerpo General y los Condestables Torpedistas de esa dependencia.

2º — El funcionamiento de la Escuela comprenderá un período de seis meses contados desde el 1º de abril hasta el 30 de septiembre de cada año, seguido de otro período de tres meses para el personal que resultara aplazado.

3º — El ingreso a la mencionada Escuela se hará por concurso entre el personal de las clase de Marinero de 2da. a Cabo de Mar de 2da., inclusivo, no debiendo el número total de alumnos pasar de 15.

4º — El personal aprobado en el concurso pasará a la Base Naval en calidad de destacada.

5º — El tercer lunes del mes de septiembre, previo examen teórico y práctico, se clasificará al personal para su embarque en los buques de la Escuadra a la que ingresarán con la clase de Cabo de 1ra. Torpedista y con el haber que corresponde a la clase de Cabo de 1ra. Especial.

6º — Los alumnos egresados, firmarán, antes de ser ascendidos, nuevo contrato para continuar en el servicio, por un plazo mínimo de dos años.

7º — Los alumnos que no alcanzaran a clasificarse en el primer período continuarán en la Escuela para cursar el segundo, a cuyo término ,si fueran nuevamente desaprobados, deberán regresar al buque de su procedencia con la clase que tuvieron antes del ingreso.

8º — El distintivo del personal clasificado en la Escuela estará constituído por las iniciales E. T. de tres centímetros de alto bordadas debajo de la insignia reglamentaria.

9º — La Base Naval queda autorizada para la reglamentación y demás detalles que requiera el funcionameinto de la Escuela.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciocho días del mes de junio de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

---

ANEXO Nº 52

## DECRETO SUPREMO

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es necesario simplificar la tramitación de los expedientes del personal de la Armada y sus deudos, sobre reconocimiento de servicios y concesión de goces de retiro, invalidez y montepío;

Que esta medida, además de propender a un mejor servicio administrativo en las oficinas del Ramo, eliminará demoras perjudiciales para los interesados;

DECRETA:

1° — La Dirección del Personal de la Marina en el Ministerio del Ramo, iniciará y tramitará, de oficio, los expedientes del personal de la Armada sobre reconocimiento de servicios y goces de retiro e invalidez, y los deudos sobre montepío.

2° — La tramitación de los expedientes de reconocimiento de servicios se hará cada dos años, dentro del término del primer trimestre y la de los goces de retiro, invalidez y montepío, inmediatamente que se produzca la situación respectiva.

3° — A fin de atender a los gastos que por concepto de papel sellado y timbres haya que efectuar para la tramitación de los expedientes, se descontará al personal de la Armada, de sus haberes, una vez al año y en el mes de octubre, la cantidad de cuatro soles a cada jefe u oficial del Cuerpo General, y un sol cincuenta centavos a cada oficial de mar. Este descuento lo efectuarán las oficinas pagadoras y lo empozarán en la Dirección de Administración de la Marina a la orden de la Dirección del Personal, sin que por ningún motivo se pueda emplear el dinero recaudado en otro objeto que el indicado en el presente artículo.

4° — Si después de resueltos los expedientes tramitados de oficio por la Dirección del Personal, los interesados tuvieran que formular algún reclamo o alegar algún derecho, lo harán por medio de solicitud en la forma reglamentaria.

5° — El Ministerio de Marina dictará las disposiciones convenientes para el mejor cumplimiento de este Decreto.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinticinco días del mes de junio de 1928.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

ANEXO N° 53

## DECRETO SUPREMO

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

En atención a las razones expuestas por el Inspector de Capitanías y Capitán de Puerto del Callao, relativas a la conveniencia de reducir la distancia a que pueden aproximarse los pescadores a la isla de San Lorenzo en vista de que en la actual zona prohibida abunda el pescado; y

CONSIDERANDO:

Que la medida indicada ha de contribuir al abaratamiento de las subsistencias;

DECRETA:

Modifíquese el artículo 300 del Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías, en la forma siguiente:

Artículo 300. — Es absolutamente prohibido a los pescadores aproximarse a menos de 200 metros de la Base Naval, del Depósito de Municiones de la Escuadra, de los Depósitos de Explosivos Fiscales, de la Estación de Detención Militar, de la Estación de Cuarentena Sanitaria y de la Escuela de Pesquería. Fuera de esta zona, los pescadores pueden acercarse a la playa pero no desembarcar en ella. Queda también absolutamente prohibido el arribo a la isla de San Lorenzo, de ninguna embarcación no oficial que no tenga el debido permiso de la Capitanía del Puerto del Callao o de otro funcionario competente; la infracción de esta disposición será penada con Lp. 5.0.00 la primera vez y con la confiscación de la embarcación a los reincidentes.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de julio de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez**

---

ANEXO N° 54

## DECRETO SUPREMO

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que los guardianes de faros del litoral desempeñan obligaciones, dentro de un servicio muy importante para la seguridad de la navegación;

Que dichos guardianes están sujetos a disposiciones penales de la Justicia Naval, y por lo tanto afectos a la disciplina militar;

DECRETA:

Considérese a los guardianes de los faros del litoral de la República comprendidos en el artículo 11 inciso (a) de la ley número 4113.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintitrés días del mes de julio de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez**

---

ANEXO N° 55

## DECRETO SUPREMO

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que siendo palpable el aumento de la Aviación Comercial en el Perú, la cual va a recibir un mayor impulso; y siendo conveniente y necesario tener un control legal sobre ella, por jugar un rol importante en la difusión de la aviación en el país y en la defensa nacional.

DECRETA:

1° — Créase la Oficina de la Inspección General de Aviación.

2° — El Inspector General será el Oficial de Aviación Naval Militar del Perú, más caracterizado, y será nombrado por el Presidente de la República.

3° — Tendrá el deber de coordinar las actividades de los servicios de Hidroaviación de la Marina y de la Aviación Militar del Ejército con fines de economía, evitando la duplicación de esfuerzos, unificando los métodos de entrenamiento y organización, estandarizando el equipo, etc., y se desempeñará como Consejero Técnico de los Ministerios de Guerra, de Marina y de Gobierno, con la responsabilidad sobre la ejecución de las condiciones que sobre aviación comercial se especifican en este decreto.

4° — El Inspector General de Aviación, será miembro de la Junta de Defensa Nacional.

5° — El servicio de aviación naval, será administrado por el Ministerio de Marina, de acuerdo con los reglamentos ya vi-

gentes en el ramo. El servicio de aviación militar, será administrado por el Ministerio de Guerra, de acuerdo con los reglamentos ya vigentes en el ramo.

6º — **Aviación Comercial.** — La aviación comercial será administrada por el Ministerio de Gobierno, de acuerdo con los reglamentos y disposiciones que se dicten al particular.

7º — Toda máquina comercial deberá ser registrada en la Oficina del Inspector General de Aeronáutica y llevará una licencia. Esta licencia tendrá un número, el mismo que será pintado con caractereses visibles en la superficie superior de las alas superiores y en la superficie inferior de las alas inferiores. La licencia contendrá todos los datos sobre las características de la máquina; marca, edad, motor, nombre de la Compañia o individuo a que pertenece y los territorios en que trabaja. Estas licencias serán de dos clases: (a) limitadas y (b) libres, cuya validez será por el término de un año, teniendo que renovarse al fin de éste. Las licencias limitadas darán derecho a operar entre ciertos puntos limitados y especificados en ellas y abonarán por derechos Lp. 50.0.00 por un año. Las licencias libres darán derecho a operar en cualquier parte del pais y abonarán por derechos Lp. 100.0.00. Las licencias llevarán el Vº Bº del Inspector del Gobierno y del Inspector General de Aeronáutica y la firma y sello del Ministro de Gobierno. Las licencias para máquinas particulares de individuos que no desempeñan ningún rol comercial costarán Lp. 10.0.00 al año, pero dichas máquinas estarán sujetas a las mismas condiciones de registro e inspección, como cualquiera otra máquina. Las máquinas usadas, exclusivamente, para la desinfección de algodón, etc., serán consideradas como máquinas particulares. Los fondos provenientes de las licencias, se aplicarán al sostenimiento de la Aviación militar del pais. El dueño de un avión que vuele sin licencia sufrirá una multa de Lp. 100.0.00, y si reincide será multado con Lp. 200.0.00 con la correspondiente pérdida de la máquina.

8º — **Inspecciones.** — Todos los aviones comerciales que estén en operación en el Perú, serán trimestralmente inspeccionados por un Aviador Inspector, escogido por la Inspeccción General de Aeronáutica. La finalidad de la Inspección es garantizar al público el que los aviones y motores comerciales es-

tán mantenidos en un alto estado de limpieza, eficiencia y seguridad. El inspector se cerciorará con una inspección minuciosa de las condiciones de los motores, cuerpos, alas, alambres, tren de aterrizaje, etc., y de su cuidado, haciendo volar la máquina si es necesario. Se informará también sobre los sistemas y rutina que se ejecuta para el cuidado y reparación del equipo que inspecciona. Antes de darse una licencia para el vuelo, ésta tendrá que llevar el V° B° del Inspector, con lo cual se indicará que el avión y su motor se encuentran en estado satisfactorio de mantenimiento y cuidado.

9. — **Daños y perjuicios.** — Todo piloto particular será responsable de los daños y perjuicios que ocasione a propiedades o personas como consecuencias de un accidente de cualquier naturaleza. Se exceptuará esta responsabilidad en el caso de que haya un arreglo previo, escrito, entre el piloto y persona o personas damnificadas. Todas las Compañías son responsables por los daños o perjuicios que ocasionan a las propiedades o personas, sus pilotos, motivados por cualquier accidente. Se exceptuará esta responsabilidad para las Compañías, en el caso de existir un arreglo previo, escrito, entre los damnificados.

10. — **Brevetes.** — Ningún piloto civil volará sin brevete autorizado. Los brevetes civiles serán otorgados por la Oficina de la Inspección General de Aeronáutica. Si el piloto egresa de una Escuela civil del Perú, deberá rendir un examen ante una Junta de Aviadores Militares, de acuerdo con un programa formulado por la Inspección General. Si el piloto ya posee brevete militar del Perú, o de un país extranjero, se le otorgará brevete civil sin examen. El valor de los brevetes civiles, por una sola vez, será de Lp. 5.0.00, y éstos serán válidos mientras no sean anulados por la Inspección General. Se cancelarán los brevetes a los aviadores comerciales por cualquier violación de las leyes vigentes sobre aviación.

11. — **Leyes internacionales.** — Todos los aviadores comerciales tienen la obligación de conocer perfectamente las leyes internacionales de aviación y de su obediencia en todo tiempo. Todas las Compañías de aviación comercial están en la obligación de proveer a su personal de los libros de leyes internacionales para su debido conocimiento, debiendo fijar en los lugares más visibles, de sus campos, copias de las citadas leyes de aviación,

así como garantizar por escrito que todos sus pilotos están perfectamente familiarizados con las leyes internacionales de aviación. Las Compañías serán responsables por cualquier violación de sus pilotos, sobre dichas leyes.

12. — **Fotografías aéreas.** — Está terminantemente prohibido tomar fotografías aéreas sin el permiso de la Inspección General de Aeronáutica o, por licencia o concesión otorgada por el Supremo Gobierno.

13. — **Campos del Gobierno y facilidades de aviación.** — El derecho de usar los campos del Gobierno y sus facilidades, será cuestión de arreglo especial, en cada caso, tanto como el derecho del Gobierno de usar el equipo de las Compañías o individuos comerciales, en casos de emergencia nacional.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de julio de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez**

ANEXO N° 56

## DECRETO SUPREMO

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la experiencia ha demostrado la conveniencia de modificar las reglas para el ingreso del personal al Cuerpo de Sanidad Naval.

DECRETA:

Art. 1° — Para ingresar, como médico al servicio de la Armada, se requiere haber desempeñado, durante un periodo no menor de dos años, el puesto de Interno del Cuerpo de Sanidad Naval con el grado de Alférez de Fragata de Sanidad asimilado y en las colocaciones señaladas por el Ministerio de Marina.

Art. 2° — Para el ingreso de los internos debe llenarse las condicionse siguientes:

(a) ser peruano de nacimiento.
(b) ser de constitución robusta y no presentar defectos físicos incompatibles con el servicio naval.
(c) haber observado siempre buena conducta y poseer moralidad intachable.
(d) tener el título de Interno de Hospitales otorgado por la Facultad de Medicina.
(e) estar matriculado y cursar el sexto año de medicina.
(f) no tener más de veintiocho años de edad.

El primero y el último requisito se comprobarán con el certificado del Registro Civil o la partida de bautismo legalizada y con la libreta de inscripción militar; el tercer requisito será

comprobado mediante un certificado expedido por tres personas notables; el cuarto con la presentación del respectivo diploma y el quinto mediante un certificado del Secretario de la Facultad de Medicina de Lima.

Art. 3º — La selección se hará mediante un concurso entre todos los candidatos que hayan presentado al Ministerio de Marina solicitud de ingreso y todos los documentos anteriormente señalados. Para cuyo concurso la Dirección del Personal convocará por los diarios de Lima y nombrará un Jurado presidido por el Jefe de Sanidad Naval e integrado por oficiales de la misma. Esta Junta practicará, en el plazo que se le señale, los exámenes de capacidad física y profesional, observando para los primeros las mismas reglas que rigen para el ingreso de los Cadetes de la Escuela Naval del Perú, y constando los segundos de una prueba escrita sobre temas de cirugía y medicina prácticas que serán absueltos por los candidatos, y una prueba clínica sobre examen de enfermos en las Salas de Marina de los Hospitales, haciéndose la clasificación con las notas del 1 al 20.

Art. 4º — Terminado el concurso, la Junta recomendará a la superioridad, según el Rol de Mérito que al efecto formará, para ocupar las vacantes que existan a los candidatos que hayan ocupado los primeros puestos, teniendo en cuenta las condiciones morales y capacidad profesional. A igualdad de nota, la Junta tendrá en cuenta los antecedentes de estudios de la Facultad para el orden de la clasificación.

Art. 5º — Los Internos seleccionados serán nombrados, previa la firma de un contrato, según el modelo adjunto, para prestar sus servicios en la Sanidad Naval, durante un período de dos años consecutivos.

Art. 6º — Dichos internos ingresarán al servicio con la asimilación a la clase de Alférez de Fragata de Sanidad Naval, gozando del haber mensual de Lp. 15.0.00. El orden de caracterización dependerá del Rol de Mérito respectivo.

Art. 7º — Al recibirse de médicos y siempre que hayan cumplido el contrato a que se refiere el artículo 5º, tendrán la preferencia para los concursos que se verifiquen a fin de llenar las vacantes que de acuerdo con las necesidades del servicio se produzcan en el Cuerpo de Médicos de la Sanidad Naval, al que ingresarán con la clase de Teniente Segundo, previo un

nuevo contrato, por dos años, siendo entonces inscritos en el Escalafón de la Armada y teniendo derecho a todos los goces respectivos. El orden de caracterización será el mismo que para los internos se prescribe en el artículo anterior. Después de prestar un año de servicios efectivos como Tenientes Segundos, podrán ser ascendidos a Tenientes Primeros de Sanidad.

Art. 8º — En caso de no haber personal expedito para ocupar los puestos de médico de la Sanidad Naval, se llamará a concurso a médicos diplomados que hayan servido como internos de la misma, y a falta de éstos se contratará temporalmente los servicios de otros profesionales peruanos diplomados en la Facultad de Medicina de Lima y no mayores de treinta y tres años, los que desempeñarán el puesto con la asimilación de Tenientes Primeros, hasta que hayan Tenientes Segundos que llenen los requisitos señalados en los artículos anteriores de este Decreto.

Art. 9º — El ingreso a la Sanidad Naval para los graduados en Odontología será también por concurso, obteniendo las plazas vacantes los que por sus condiciones morales y de capacidad profesional obtengan las mayores notas en el concurso que será análogo al señalado para los internos y ante una Junta nombrada en la misma forma establecida en el artículo 3º, debiendo los candidatos reunir todas las condiciones del artículo 2º, a excepción de los requisitos (d) y (e) que serán reemplazados por el título de Cirujano Dentista otorgado por el Instituto de Odontología de la Universidad Nacional de San Marcos; y en cuanto al requisito (f), se señala como máximun de edad para los candidatos, treinta y tres años, comprobando su aptitud con los mismos documentos que los señalados para los internos de Sanidad.

Art. 10. — Los Cirujanos Dentistas que hayan obtenido las mejores notas y sean recomendados por la Junta, de acuerdo con el Rol de Mérito respectivo, obtendrán, previa la firma de un contrato por dos años de servicios consecutivos, la asimilación a la clase de Alférez de Fragata de Sanidad; cumplido dicho período, serán inscritos en el Escalafón respectivo en el orden de caracterización correspondiente.

Art. 11. — Para obtener las otras clases no indicadas en los artículos anteriores, tanto los médicos como los Odontólogos, estarán sujetos a los tiempos de servicios y demás requisitos es-

tablecidos para los Oficiales de Guerra, no pudiendo los Odontólogos pasar de la clase de Capitán de Corbeta.

Art. 12. — Queda derogado el Decreto Supremo de 28 de enero de 1924 y demás resoluciones y decretos que se opongan al presente.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintisiete días del mes de agosto de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

---

ANEXO N° 57

## DECRETO SUPREMO

Lima, 11 de setiembre de 1928.

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

Teniendo en consideración:

Que la Ley N° 2118 de Situación Militar vigente es única para el Ejército y la Marina;

Que suprimida la situación de Disponibilidad Definitiva por límite de edad, en el Ejército y en la Marina, ha desaparecido la aplicación de las edades límites establecidas en el inciso (B) del artículo 13 y en el artículo 35 de la expresada ley;

Que la ley N° 5735 modificatoria del inciso (B) del artículo 13 de la N° 2118 que establece la edad límite en la situación de actividad para pasar al retiro se ha omitido anotar la equi-

valencia de clases entre el personal del Ejército con el de la Marina;

Que prácticamente no existe, por las razones expresadas, edad límite en la actividad para la Marina;

DECRETA:

Apliquese a la Marina todas las disposiciones contenidas en la ley N° 5735, mientras el Congreso Nacional se pronuncie sobre el proyecto de ley presentado en el Senado por el Presidente de la Comisión de Marina de la Cámara de Senadores.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los tres días del mes de setiembre de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **J. A. Núñez Chávez.**

---

ANEXO N° 58

**DECRETO SUPREMO**

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

CONSIDERANDO:

Que la Sociedad Mutualista Militar del Perú, constituida por todos los Jefes y Oficiales del Ejército, la Marina y la Guardia Civil y Policía en situación de actividad, encarna un noble espíritu de altruismo y compañerismo en beneficio de las familias de los miembros que fallezcan;

Que es deber de los Poderes Públicos prestar a instituciones como ésta todo el apoyo y autoridad que necesita para el mejor éxito de su humanitaria finalidad; y,

Que a tenor de lo dispuesto en el artículo 3° de la Resolución Suprema de 20 de setiembre de 1927, la Comisión nombrada al efecto, en la que ha tenido intervención delegados de las tres instituciones antes mencionadas, ha formulado el Proyecto de Estatuto que regirá su vida institucional, el cual ha sido aprobado por unanimidad en la Asamblea General verificada el día 6 del mes actual;

DECRETA:

1° — Apruébase el Estatuto de la "Sociedad Mutualista Militar del Perú", compuesta de 85 artículos, a partir del 1° del mes de octubre próximo, con las modificaciones siguientes:

Art. 5° — Son requisitos indispensables para ingresar a la Sociedad ser peruano, tener clase militar efectiva y percibir sueldo o pensión del Estado.

Art. 6° — Sustitúyase la palabra agosto por la de octubre.

Art. 62. — El auxilio será entregado por la Sociedad a los deudos designados por el fallecido, dentro de los ocho siguientes a la fecha de la apertura del sobre que contiene la designación a que se refiere el inciso (c) del art. 8° y en la forma siguiente:

(a) — Si los deudos del fallecido residen en la capital o en sus alrededores, el Secretario los notificará para que concurran por si o nombre un representante, con el fin de abrir en su presencia el sobre indicado.

(b) — Si los deudos del fallecido no se encontraran en la capital o en su alrededores, la Sociedad averiguará por todos los medios posibles a su alcance, la residencia de éstos, con los cuales se pondrá en comunicación para que se constituya en Lima o acrediten un representante, que presencie la apertura de la designación a que se refiere el inciso anterior; y

(c) — Para proceder a la apertura del sobre ante dicho, es necesario e indispensable la presencia del Presidente de la Sociedad, del Tesorero, del Vocal de Administración de Turno, de un Notario Público y del deudo o deudos o representantes

de éstos, autorizados por documento que la Junta declare suficiente; levantándose el acta respectiva, que será obligatoriamente firmada por todos los presentes.

Art. 63. — Llenado el requisito anterior, se hará saber a los que resulten beneficiados, para abonarles el auxilio a que tienen derecho.

2º — Autorízase al Ministerio de Hacienda para que disponga, que las Oficinas pagadoras den cumplimiento a la parte que les respecta del presente Estatuto, asumiendo las obligaciones y responsabilidades que les están encomendadas.

3º — Los Oficiales de la situación de retiro que por encontrarse prestando servicios hayan abonado las nueve cuotas erogadas hasta la fecha, que prescribe el Decreto Supremo de 5 de diciembre de 1927, y en conformidad con el art. 5º del citado decreto, serán considerados como socios de la mencionada Institución.

Deróganse todas las disposiciones dictadas anteriormente y que se relacionan con el mismo objeto o se opongan a su mejor cumplimiento.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciocho días del mes de setiembre de mil novecientos veintiocho.

(Fdo.) **A. B. LEGUIA.**

(Fdo.) **Emilio Sayán Palacios.**

(Este decreto ha sido expedido por el Ministerio de Guerra).

# Servicio Administrativo

## CAPITULO I (*)

### LA DIRECCION DE ADMINISTRACION

Art. 1º — Fundación y obligaciones.

(Decreto del 26 de setiembre de 1921)

*"Dirección de Administración"*

"Art. 14. — La Dirección de Administración queda encargada de todo lo relativo a la compra (incluyendo la preparación y distribución de listas, propuestas, contratos, avisos, relación de postores y subasta en general) recepción, almacenaje, custodia, traslación, embarque, suministro y contabilidad de toda clase de artículos, provisiones y cualesquiera otras adquisiciones para la Marina".

"Art. 15. — Tendrá intervención en la preparación y suministro de las listas de dotación y artículos asignados a los bu-

(*) — NOTA. — Este capítulo es igual al Capítulo I del "Reglamento Interno de la Dirección de Administración" aprobado por decreto Supremo de 15 de junio de 1923.

ques; en la venta de materiales deteriorados o excluídos; conservación y operaciones de depósitos de combustibles; e intervención final en los pedidos de artículos".

"Art. 16. — Tendrá a su cargo todo lo que corresponda al pago de haberes, artículos y servicios, cuyos contratos y ajustamientos hubieran sido hechos con intervención de autoridad competente; así mismo como la revisión de dichos ajustamientos y de los inventarios de los buques y otras dependencias".

"Art. 17. — Será responsable de la conservación de las propiedades y de la contabilidad de la Armada".

"Art. 18. — Se encargará de la revisión periódica de las cuentas rendidas por los Oficiales que tuvieren bajo su custodia fondos del gobierno; de los libros e inventarios de los Oficiales encargados de propiedades de la Nación; de la tramitación y rendición de cuentas al Tribunal Mayor; de la preparación y ejecución de todos los reglamentos y órdenes de contabilidad; de la seguridad de los fondos y las propiedades del Gobierno; y de la confección del proyecto del Presupuesto del Ramo".

"Art. 19. — El Director de Administración tendrá a su cargo la Contaduría del Ministerio; y será por tanto responsable del cumplimiento de las obligaciones prescritas en el Reglamento de Contabilidad Administrativa".

Art. 2º — Organización de la Dirección de Administración.

DIRECTOR

A cargo de la Dirección.

**Sección Ejecutiva**

*Sub-Director. — Amanuenses. — Ordenanzas*

Personal.
Reglamentos.
Reclamos.
Correspondencia.
Archivos.
Preparación y revisión de formas.

Material de la Oficina.
Gastos menudos del Ministerio.
Gastos imprevistos.
Movilización del personal.
Prendas militares, vestuario.
Provisiones y racionamiento.
Flotilla de Loreto.
Capitanías.
Línea Aérea Lima-Iquitos.

**Sección Compras**

JEFE DE SECCIÓN

*Amanuenses*

Pedidos.
Formularios.
Estados de cargos y consumos.
Servicio de mesa.
Compras.
Contratos.
Guías de entrega.
Obligaciones de pago
Listas de proveedores.
Combustible.
Contratos.

**Sección Material**

JEFE DE ALMACEN CALLAO

*Sub-Oficial Material.—Guarda-Almacenes.—Personal subalterno*

Personal de Almacén y Lanchas.
Cuentas de stock. — Artículos navales, Vetuario, Prendas.
Pedidos para Stock.
Despacho de Aduana.
Embarques.

Inspección de víveres.
Agua fresca.
Talleres. — Colchones, Coys, Pabellones, Carpintería.
Remolcadores, Lanchas y Cisterna.
Almacén en la Base Naval.

**Sección Contabilidad**

JEFE DE SECCIÓN. — EL PAGADOR

*Pagador.*

Cobrar Libramientos de Tesorería.
Pagador del Ministerio.
Contabilidad del Material permanente.
Distribución de gastos de marina.
Preparaciones del Presupuesto.

*Liquidador. — Amanuense.*

Liquidación Créditos.
Libro de cuentas del Personal.
Decretos de pago.
Expedición de constancia-montepío.
Cuentas de buques y dependencias.
Cuenta de Rancho.

**Sección Finanzas**

JEFE DE SECCIÓN. — CONTADOR

*Contador. — Amanuenses.*

Registro de Libramientos.
Libro de partidas.
Deudores al Fisco.
Pagos pendientes.
Giros de Tesorerías.

Compromisos de pagos por el Ministerio.
Autorizaciones de Tesorerías.
Cuenta corriente de las partidas del Presupuesto.
Cuentas para Tribunal Mayor de Cuentas
Libro de pasajes.
Revistas.

*Cajero. — Amanuenses.*

Movimiento de Caja.
Estado mensual de Caja.
Libro de Caja.
Depósitos en los Bancos.
Cuenta Imprevistos del Ministerio.
Cuenta del montepío.
Cuenta de adelantos de sueldos.
Cuenta de Hidro-aviación.
Cuenta de gastos menudos.
Cuenta de vestuario.
Cuenta de prendas militares.
Cuenta de Ventas.
Cuenta de faltos al permiso.
Despacho de las cuentas.
Despacho de las cuentas y libros al Tribunal Mayor de Cuentas.

## CAPITULO II

### SUELDOS, GRATIFICACIONES, PENSIONES DE RETIRO Y DESCUENTOS A OFICIALES

Art. 3º — Los haberes y pensiones de retiro de los Oficiales Generales, Jefes y Oficiales de la Armada se regularán por la ley 5580 del 9 de diciembre de 1926, que a la letra dice:

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto:

El Congreso ha dado la ley siguiente:

Art. 1º — El haber de los Jefes y Oficiales del Ejército y la Armada, en servicio activo, incluyendo a los que prestan sus servicios en el Ramo de Gobierno, se sujetará a la siguiente escala:

| | |
|---|---|
| Generales de División y Vice-Almirantes.. .. ..Lp. | 140.0.00 |
| Generales de Brigada y Contralmirantes.. .. .. .. | 100.0.00 |
| Coroneles y Capitanes de Navío.. .. .. .. .. .. | 80.0.00 |
| Tenientes Coroneles y Capitanes de Fragata.. .. | 68.0.00 |
| Mayores y Capitanes de Corbeta.. .. .. .. .. .. | 50.0.00 |
| Capitanes y Tenientes Primeros.. .. .. .. .. | 40.0.00 |
| Tenientes del Ejército y Segundos de la Armada.. | 27.0.00 |
| Subtenientes y Alfereces.. .. .. .. .. .. .. .. | 23.0.00 |

Art. 2º — Los Oficiales Generales Superiores y subalternos del Ejército y la Armada, tendrán, además, derecho a racionamiento, en la proporción que determinan los reglamentos en vigencia.

Art. 3º — Queda prohibido, bajo la responsabilidad personal del Ministro que lo ordena, alterar el haber fijado para cada clase en cualquier forma; quedando abolidas todas las gratificaciones e indemnizaciones por servicio o empleo especial, a excepción de las de montaña, vuelo, familia numerosa y de asistencia a diversas batallas, concedidas por leyes especiales.

Art. 4º — En la misma responsabilidad incurrirá el Ministro que aplicara esta escala de sueldos a Oficiales que no sean de la situación de actividad, o aunque lo fueran, no presten servciios efectivos y cuyo haber no esté sustentado por la respectiva partida del Presupuesto.

Art. 5º — Los oficiales de cualquiera graduación en comisión o misión en el extranjero, podrán disfrutar de un sobresueldo prudencial, según lo imponga el costo de la vida, en los diversos países, o lo exija el decoro nacional; debiendo especificarse anualmente, en el Presupuesto General, la partida correspondiente al monto de dichos sobre sueldos.

Art. 6º — Los gastos de retiro y pensiones de montepío se regularán, para los militares y marinos conforme a los sueldos que tuvieron en los dos últimos años antes de retirarse o causar la pensión.

Art. 7º — Los militares y marinos retirados con goce, en armonía con esta ley, sufrirán el descuento del cuatro por ciento para montepío hasta su fallecimiento, computándose dicho porcentaje del monto del sueldo integro, según la jerarquia, y no del monto del goce.

Comuniquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dado en la Sala de Sesiones del Congreso, en Lima, a los siete días del mes de diciembre de mil novecientos veintiseis.

*E. de la Piedra*, Presidente del Senado. — *Jesús M. Salazar*, Presidente de la Cámara de Diputados. — *M. D. Gonzales*, Senador Secretario. — *N. Pérez Velásquez*, Diputado Secretario.

Al señor Presidente de la República.

---

Por tanto: mando se imprima, publique y circule, y se le dé el debido cumplimiento.

Dada en la Casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de diciembre de mil novecientos veintiseis.

(Fdo.) *A. B. LEGUIA.*

(Fdo.) *F. Málaga Santolalla.*

---

Art. 4º — Los Oficiales tienen derecho al sueldo íntegro y gratificaciones correspondientes al mes, por el hecho de haber pasado la revista de presencia en posesión del puesto, licencia o comisión regularizadas por el Ministerio del Ramo.

Art. 5º — Los Oficiales tienen derecho al sueldo íntegro que corresponde a su clase por razón de ésta, y no por la que determina el empleo.

Art. 6º — Los Oficiales enjuiciados tendrán derecho al sueldo, sin opción al rancho y gratificaciones; percibirán de él la parte que les corresponda, según las prescripciones del Código de Justicia Militar. Si la sentencia los absuelve, por sólo el mérito de ella, se les devolverá la parte descontada.

Art. 7º — Los oficiales no pueden enajenar sueldos no devengados, conforme lo dispone el Código de Justicia Militar y sólo es enagenable la tercera parte del sueldo, siempre que el Estado sea el acreedor, quien tiene preferencia sobre cualquier otra deuda.

Art. 8º — Se descontará del sueldo del Oficial, excluyendo las gratificaciones, en armonía con las disposiciones siguientes:

a).—Por vestuario o deudas a la Dirección de Administración,

b).—Por deuda al Estado, provenientes de adelanto de sueldos, rendición de cuentas u otras causas, después de expedida la resolución respectiva.

c).— por el 4% para montepío.

d).—Por la pensión alimenticia; y

e).—Por importe de estancias de hospital.

Art. 9º — Los descuentos se efectuarán mensualmente y se consignarán en las listas de pago, con excepción de los que corresponden a deudas por vestuario y demás prendas de que provea la Dirección al Oficial, que se anotarán en papeletas independientes de la contabilidad general.

Art. 10. — (Código de la Marina Militar, Tomo I, Art. 726). — "Los que tomen cédula de retiro, invalidez, licencia indefinida o empleos propietarios de otras carreras, o sean destituidos o dados de baja en cualquier otra condición, tendrán derecho al sueldo del mes en que ocurra la separación del servicio activo, si pasaron en él revista de Comisario; mas sino pasaron dicha revista y la baja fué antes, sólo les corresponderán en ese mes el haber de la nueva condición a que queden reducidos".

Art. 11. — (Código de la Marina Militar, Tomo I, Art. 727). — "Los que después de revista obtuviesen empleo o destino de otra carrera por el que deben disfrutar mayor sueldo que el que por su clase militar hubiesen devengado en dicha revista, tendrán además derecho a los días corridos de mayor renta en el mes".

Art. 12. — (Código de la Marina Militar, Tomo I, Art. 728). — "A ningún servidor de la Marina podrá concedérsele sueldo de empleo superior al de su clase efectiva".

Art. 13. — (Código de la Marina Militar, Tomo I, Art. 729). — "A los prisioneros no les perjudicará el hecho de haber pasado revista de Comisario mientras hubiesen estado en poder de los enemigos, dentro o fuera del territorio nacional; teniendo derecho a ser pagados de los sueldos íntegros que reclamaren oportunamente con los comprobantes del caso. Pero recuperada que sea su libertad y vuelta al país les será obligatorio su presentación en revista".

Art. 14. — (Código de Marina Militar, Tomo I, Art. 730). — "Los servidores de la Armada que hubiesen sido condenados

a la pena de suspensión de empleo, disfrutarán el haber señalado para estos casos en el Código Penal Marítimo".

Art. 15. — (Código de la Marina Militar, Tomo I, Art. 731). — "Las Asignaciones de los Generales, Jefes y Oficiales pueden establecer de sus sueldos, sólo serán en favor de esposa, hijos, madre y hermanos; pero no se fijarán en Cajas Fiscales o Comisarías de Marina, en el punto en que sirva o resida el asignante".

Art. 16. — (Código de la Marina Militar, Tomo I, Art. 732). — "Las asignaciones no excederán de la tercera parte del sueldo que se disfruta sin incluir las gratificaciones".

Art. 17. — (Código de la Marina Militar, Tomo I, Art. 733). — "Sólo el Gobierno podrá decretar el establecimiento de asignaciones con cargo a sueldos de servidores de la Marina Militar cuidando de fijar con sujeción a las distancias, el mes desde el cual se haya de hacer el pago y el descuento al asignante".

Art. 18. — (Código de la Marina Militar, Tomo I, Art. 736). — "Ningún Oficial podrá ceder ni dar en garantía su sueldo, ni celebrar sobre éste contrato alguno; y serán nulos y de ningún valor las estipulaciones que a este respecto se contraigan".

Art. 19. — (Código de la Marina Militar, Tomo I, Art. 738). — "Todo el que obtenga licencia temporal por enfermedad comprobada es acreedor a su sueldo íntegro. En las prórrogas tendrá sólo derecho a la mitad del haber, pero si la licencia fuera para contraerse a asuntos particulares, gozará mientras ella dure, que será a lo más tres meses, de medio sueldo de su empleo, y en las prórrogas de estas licencias no tendrá haber alguno"

Art. 20. — (Código de la Marina Militar, Tomo I, Art. 739). — "El que haga uso de licencia temporal no tendrá derecho a gratificación alguna".

Art. 21. — (Extractos de Decreto Supremo, 28 de noviembre 1922, Reglamento de Licencias, Orden General 67-1922). — "Art. 9. — Todos los permisos dan derecho al sueldo y gratificaciones".

"Art. 14. — La licencia por asuntos particulares se concederá en atención a las razones que se expongan concretamente

en la solicitud que se presente y no excederá de tres meses; pudiendo, desde luego, denegarse, si a juicio del Gobierno, no fueren fundados los motivos de la petición. Los goces que corresponden a esta licencia, son: El primer mes, el haber íntegro de la clase. El segundo mes, la mitad del haber. El tercer mes, la mitad del haber".

"Art. 15. — La proporción señalada en el artículo anterior se refiere sólo al haber de la clase, pues esta licencia excluye el goce de toda gratificación de la cual disfrutará el que desempeñe el puesto durante la ausencia".

"Art. 16. — La licencia, por asuntos particulares no da derecho a movilidad".

"Art. 22. — El tiempo máximo de esta licencia (por enfermedad a domicilio) será de seis meses, los tres primeros, con goce de sueldo sin gratificaciones, y los demás con goce de medio sueldo"

"Art. — 25. — Esta asistencia (Asistencia Médica) da derecho al sueldo del empleo durante noventa días, pero con la obligación de abonar las correspondientes hospitalidades: debiendo ser reconocido el enfermo mensualmente por un Cirujano designado por la Superioridad, el que informará del estado de salud del paciente".

"Art. 26. — Esta licencia (licencia por el Gobierno) no puede exceder de tres meses, con goce de sueldo, sin gratificaciones".

"Art. 29. — El tiempo máximo para esta licencia (licencia por enfermedad fuera del Departamento Marítimo, (será de tres meses con goce de sueldo y gratificaciones y con derecho a pasajes y bagajes para su traslación al lugar donde va a residir".

"Art. 32. — El máximo de esta licencia (licencia por convalecencia) será de tres meses, con los siguientes goces: el primer mes, con el haber de la clase sin gratificaciones, el segundo mes, con las dos terceras partes y el tercer mes, con la mitad".

"Art. 33. — Los marinos en poder del enemigo por consecuencia de acción de armas, de comisión o de funciones del servicio, serán considerados con licencia indefinida, teniendo derecho al haber sin gratificaciones".

"Art. 34. — Su (licencia por heridas o accidentes del servicio) duración máxima será de seis meses con goce del haber íntegro y gratificaciones del empleo".

"Art. 37. — El tiempo de esta licencia (licencia para navegar en la Marina Mercante) será considerado como de actividad y de abono en la libreta de servicio; debiendo pagar los interesados el 4 por ciento para montepío sobre el haber de la clase".

"Art. 47. — Los que al término de la licencia no vuelvan a su destino no tienen derecho a sueldo desde que venció la licencia hasta que regresen a desempeñar el cargo".

"Art. 48. — La Dirección de Administración de la Marina, los Pagadores y Tesoreros Fiscales, son responsables pecuniariamente por toda infracción de las disposiciones de este Reglamento en orden, al abono del haber correspondiente a las licencias; haber que no deberán abonar en forma ni proporción alguna a los que terminada la licencia no se constituyan a desempeñar sus cargos o empleos".

Art. 22. — Los Jefes y Oficiales que se encuentren en situación de retiro antes de la expedición de la ley 5580, gozarán de pensiones de acuerdo con las leyes Nos. 1042 de 18 de febrero 1909; 1993 de 17 de octubre 1914; 2118 de 26 de mayo 1915; 2963 de 10 de noviembre 1918; 1993 de 5 de octubre de 1915.

Art. 23. — (Resolución Suprema de 22 de enero de 1900) "La Antigüedad declarada en un despacho expedido a favor de un Jefe u Oficial de la Armada, no da derecho a reclamar diferencia de sueldo ni abono de tiempo de servicios, con arreglo a su última clase conferida.

Art. 24. — Cuando un Oficial sea ascendido a la clase inmediata superior después de haber pasado la Revista de Presencia correspondiente, tampoco tendrá derecho a percibir el sueldo conforme a su nueva clase, sea cual fuese la fecha que tuviera la Resolución Suprema que lo asciende.

Art. 25. — Con sujeción a lo establecido en el Presupuesto vigente, los Jefes y Oficiales de la Armada en servicio activo gozarán de las siguientes indemnizaciones mensuales desde el 1° de junio 1925.

Resolución Suprema de 15 de junio de 1925).

a) **De Montaña.** Todos los Jefes y Oficiales que presten sus servicios en la Flotilla de Loreto y Capitanía de Iquitos, gozarán de indemnización de montaña mensualmente, como sigue:

| | | |
|---|---|---|
| Jefes . . . . . | Lp. | 12.0.00 |
| Oficiales . . . . . | „ | 5.0.00 |

Esta indemnización principiará a percibirse desde el mes en que los interesados pasen su primera revista, después de su partida efectiva al lugar de su destino y meintras permanezcan en el desempeño del puesto, no contándose para el percibo de ella, las revistas pasadas en tránsito en el viaje de regreso.

b). — **De Vuelo.** — (Decreto Supremo 11 de febrero 1924). Para que un Oficial de la Armada tenga derecho a percibir la indemnización acordada por vuelos, debe llenar en su totalidad las siguientes condiciones:

a) Ser especialmente nombrado a una colocación que requiera vuelos efectivos en aeroplano, debiendo esta condición figurar en el nombramiento del Oficial.

b) Ser nombrado especialmente para formar parte del Servicio de Aviación Naval.

c) Ser Piloto Diplomado o alumno de Piloto o alumno de Observador.

d) Realizar por lo menos cuatro horas de vuelo efectivo cada mes, ejecutar, como minimun, diez vuelos separados de no menos de diez minutos cada uno.

e) Presentar cada mes un certificado aprobado por su Jefe en el cual se indique que las condiciones anteriores han sido cumplidas.

La indemnización especial acordada para servicios que impliquen vuelos, será la siguiente:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a) Piloto Diplomado u Observador . . . . | Lp. | 20.0.00 | al mes |
| b) Instructor de vuelos (extra) . . . . . | „ | 5.0.00 | „ |
| c) Alumno de Piloto o Alumno de Observador . . . . . | „ | 9.0.00 | „ |

Para tener derecho a la indemnización extraordinaria de Instructor de vuelos, el Oficial debe recibir órdenes especiales de su Jefe designándolo como Instructor.

El Oficial que no haya podido en un determinado mes cumplir con las condiciones de vuelo exigidas en el inciso 1 de este decreto, podrá recuperar el tiempo perdido realizando vuelos durante los meses que siguen en la forma siguiente: ocho horas de vuelo o veinte vuelos en dos meses, o bien doce horas de vuelo o treinta vuelos durante un período de tres meses. La indemnización será pagada en tales casos al recibir el certificado de vuelo aprobado por el Jefe del Oficial .

El Oficial que durante un período de tres meses consecuetivos deje de cumplir con las condiciones de vuelos exigidas en el inciso de este decreto perderá todo derecho a indemnización por dicho período.

c). — **De Servicio en el Extranjero** (Resolución Suprema 25 de mayo 1925) Los Adjuntos Navales, así como los demás Oficiales que deban permanecer en el extranjero, en el desempeño de cualquiera comisión del Ministerio de Marina, gozarán por toda indemnización de un aumento del 50 por ciento sobre sus respectivos haberes.

Esta indemnización principiará a percibirse desde el mes en que los Oficiales pasen su primera revista después de su partida efectiva del Perú y mientras permanezcan en el desempeño del puesto, no contándose para el percibo de ella las revistas pasadas en tránsito en el viaje de regreso.

La indemnización anterior se pagará siempre que exista partida expresa para ello en el Presupuesto del Ramo.

d) **Por retraso** (Decreto Supremo, 27 julio 1925).

1.—El Oficial que reuniendo los requisitos del servicio establecidos por ley, no ascendiera por falta de vacantes, recibirá un aumento del 10 por ciento sobre su haber, a partir de la fecha en que le correspondía ser ascendido y por cada 5 años que trascurra en la misma clase después de esa fecha, recibirá un aumento de un 10 por ciento más sobre su haber básico no debiendo con estas indemnizaciones exceder, por ningún motivo, al haber básico de la clase inmediata superior.

2. — El derecho a esta indemnización se establecerá previa presentación de una solicitud del Oficial interesado al Mi-

nisterio de Marina (Dirección del Personal) dando todos los detalles necesarios, comprobatorios de tal derecho; y después de la aprobación por Resolución Ministerial, en cada caso, el importe de la indemnización se comprenderá en el ajustamiento mensual, indicando el nombre del Oficial a quien corresponde, en la columna HABER pero en cifras separadas, precedidas de la indicación Ret.

3. — Este decreto se considera vigente desde el 1° de junio de 1925 que corresponde a la fecha de la vigencia de la Ley del Presupuesto de 1925.

Art. 26. — Los Jefes de la Misión Naval no tienen derecho a ninguna de las gratificaciones mencionadas.

Art. 27. — Es extrictamente prohibido conceder gratificación alguna que no se halle especificada en este capítulo, cualquiera que sea el motivo existente, y en caso de violarse este artículo, al que ordene el pago de una gratificación se le descontará de sus haberes esa cantidad.

Art. 28. — (Extracto de Decreto Supremo, 30 mayo 1925, sobre Cuerpo de Reserva de Hidro-Aviación.

## Jerarquías y sueldos

### Art. V

1. — Después del alistamiento y durante el curos de instrucción, los miembros del Cuerpo de Reserva serán considerados como "Alumnos de Aviación-Cuerpo de Reserva" y recibirán alojamiento y alimentación proporcionados por el Gobierno.

2. — Después de haber terminado con éxito el curso de instrucción, los alumnos recibirán el grado de "Alférez de Reserva de Hidro-Aviación". El Alférez de Reserva de Hidro-Aviación más caracterizado seguirá en precedencia al Alférez menos caracterizado del Cuerpo General egresado de la Escuela Naval del Perú el mismo año y los otros seguirán en el orden de caracterización dependiente del rol de mérito final de graduación de la Escuela de vuelos.

3. — Los Oficiales así graduados podrán ser elegidos para promoción en el Cuerpo de Reserva hasta la Clase de Capitán de Corbeta, inclusive, en las mismas épocas en que el Oficial del Cuerpo General de la misma antiguedad menos caracterizado, sea elegido para promoción. Las promociones estarán sujetas a los exámenes que se prescriban y a las recomendaciones que haga el Jefe del Servicio de Hidroaviación por intermedio del Jefe de Estado Mayor General.

4. — En caso de que el Oficial del Cuerpo General, de cuya promoción depende la de una clase de Oficiales de Reserva falle en ser elegido para promoción o salga del servicio activo, la clase de Oficiales de Reserva seguirá al Oficial del Cuerpo General inmediatamente más antiguo al que por estas causas no haya sido promovido.

5. — Una interrupción en los servicios continuos de cualquier miembro del Cuerpo de Reserva, cancelará sus derechos para promoción con su clase original.

6. — En el Escalafón anual de la Armada se publicará dos listas separadas de Oficiales graduados en el Cuerpo de Reserva de Hidro-aviación a inmediata continuación del Escalafón de actividad de los Oficiales del Cuerpo General. La primera lista será para los Oficiales de Reserva en servicio activo y la segunda para los que se encuentren en servicio inactivo. Estas listas deberán incluir todos los datos referentes a la fecha de nacimiento, graduación, promoción, servicios en el grado y totales, etc., en la misma forma adoptada para los Oficiales de los Cuerpos de línea.

7. — Durante el entrenamiento preliminar los miembros del Cuerpo de Reserva recibirán mensualmente Lp. 11.0.00, una ración diaria y Lp. 9.0.00 como indemnización de vuelo. Después de su graduación y mientras permanezcan en servicio activo, los miembros del Cuerpo de Reserva recibirán el sueldo de servicio activo e indemnizaciones que correspondan a los Oficiales de línea, de acuerdo con su grado.

8. — Los Oficiales de Reserva en servicio inactivo tendrán derecho a un mes de sueldo de actividad sin indemnizaciones, cada año, después de completar el curso de repaso prescrito de dos semanas. Durante este curso de repaso recibirán alo-

jamiento y alimentación proporcionados por el Gobierno, pero no pasajes ni de ida ni de regreso al lugar de entrenamiento.

9. — Los Oficiales del Cuerpo de Reserva no tendrán derecho a los beneficios que por ley se acuerda a los retiros en la Armada.

10. — El Gobierno no responderá por los gastos ocasionados por un candidato al Cuerpo de Reserva, antes de su alistamiento, ni por los que ocasione un alumno u Oficial del mencionado Cuerpo después de su baja.

---

## CAPITULO III

### Haberes y descuentos para los tripulantes

Art. 29. — El Presupuesto de 1928 asigna los siguientes haberes y gratificaciones mensuales para la tripulación:

HABERES

| | | |
|---|---|---|
| Oficial de Mar de 1ra. . . . . | Lp. | 16.0.00 |
| Oficial de Mar de 2da. . . . . | „ | 11.0.00 |
| Oficial de Mar de 3ra. . . . . | „ | 7.0.00 |
| Cabo de Mar de 1ra. . . . . | „ | 4.0.00 |
| Cabo de Mar de 2da. . . . . | „ | 3.0.00 |
| Marinero de Mar de 1ra. . . . . | „ | 2.0.00 |
| Marinero de Mar de 2da. . . . . | „ | 1.2.50 |

GRATIFICACIONES

**Aviación**

| | | |
|---|---|---|
| Oficial de Mar de 1ra. . . . . | Lp. | 7.0.00 |
| Oficial de Mar de 2da. . . . . | „ | 4.0.00 |
| Oficial de Mar de 3ra. . . . . | „ | 3.0.00 |

**Máquina**

| | | |
|---|---|---|
| Cabo de Mar de 1ra. . . . . | Lp. | 1.5.00 |

**Servicios Especiales**

| | | |
|---|---|---|
| Oficial de Mar de 3ra. . . . . | Lp. | 1.0.00 |
| Cabo de Mar de 1ra. . . . . | „ | 3.0.00 |
| Cabo de Mar de 2da. . . . . | „ | 3.0.00 |
| Marinero de Mar de 2da. . . . . | „ | 1.7.50 |

Art. 30. — (Decreto Supremo 6 de julio de 1925).

"Art. 29. — Los conscriptos, enrolados, voluntarios o contratados, después de concluir su servicio, podrán solicitar reenganche, el que les será concedido, o no, según las necesidades del servicio y teniendo en cuenta las condiciones del servicio prestado Los individuos podrán solicitar su reenganche antes de su baja, por servicio cumplido o dentro del plazo de tres meses, después de la fecha de su baja. Si el reenganche fuese pedido antes de la fecha de la baja, el interesado tendrá derecho a una licencia de treinta días con goce de sueldo, y a que se le conceda, en efectivo, durante este mes, el importe de una ración, (Para la forma de pago, véase el Art. 31). Si su reenganche fuese pedido después de la baja, pero dentro de los tres meses, no tendrá derecho a licencia con sueldo, pero sí a las otras ventajas del reenganche, igual a los que han continuado su servicio. Los individuos que hayan cumplido su tiempo de servicio y que se reenganchen después de los tres meses de la fecha de su baja, así como los que sean dados de baja sin haber cumplido su contrato, pierden todo derecho a las ventajas del reenganche".

"Art. 30. — Los individuos que se reenganchen por dos años, dentro de las condiciones arriba indicadas, tendrán derecho a un sobresueldo mensual, en la siguiente proporción:

| CLASES | Período del reenganche por dos años | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | Lp. — | Lp. — | Lp. — | Lp. — | Lp. — |
| Oficiales de Mar de 1a. y 2a. | 1.0.00 | 1.5.00 | 2.0.00 | 2.0.00 | 2.0.00 |
| Oficiales de Mar de 3a. | 0.7.00 | 1.1.00 | 1.5.00 | 1.5.00 | 1.5.00 |
| Cabos de 1a. | 0.5.00 | 0.8.00 | 1.1.00 | 1.4.00 | 1.7.00 |
| Cabos de 2a. y marinería | 0.3.00 | 0.5.00 | 0.7.00 | 1.0.00 | 1.3.00 |

Los cabos y marineros pueden reengancharse por cuatro años, en lugar de dos, dentro de las mismas condiciones del artículo 29. Los reenganchados por cuatro años o sea dos períodos conforme al cuadro precedente, gozarán, desde el primer momento, del sobresueldo qu ecorresponde al segundo.

El individuo que termine su 5° reenganche, en conformidad con la Ley de Servicio Militar, podrá seguir contratándose por periodos de dos años sin derecho a prima ni aumento de sobresueldo, pero continuará percibiendo el sobresueldo correspondiente al 5° reenganche.

"Art. 31. — Los individuos que se reenganchen por dos años, tendrán, además, derecho a una prima igual al haber mensual que han estado percibiendo como reenganchados, y que les será abonada al terminar el período de cada reenganche. Los individuos que se reenganchen por cuatro años tendrán derecho a una prima al terminar sus primeros dos años y otra a la conclusión de sus dos últimos. Las primas, así como las raciones anotadas en el artículo 29, se pagarán por ajustamientos adicionales, pudiéndose considerar las primas, como las raciones, en un solo ajustamiento.

El individuo que asciende durante su reenganche, continuará percibiendo el sobresueldo mensual, correspondiente a su último haber, hasta completar el tiempo suficiente para un

nuevo reenganche, en la clase últimamente adquirida, y la prima de reenganche le será abonada al terminar éste, de acuerdo con su nueva clase.

"Art. 32. — Todo individuo que sea reenganchado, tiene derecho al uso de un galón por cada reenganche de dos años, y dos galones por cada cuatro años. Este galón tendrá quince centímetros de largo, se llevará en el brazo izquierdo, formando con el borde de la manga un ángulo de 45° y deberá terminar a seis centímetros de este borde, en los uniformes de los Oficiales de Mar y a seis centímetros de la costura superior de la bocamanga, en las blusas de los Cabos y Marineros. El galón será dorado y de cinco milímetros de ancho para los Oficiales de Mar y una trencilla roja de un centímetro para los Cabos y Marineros".

Art. 31. — **Indemnización de vuelo.** — (Decreto Supremo, 4 de febrero 1924).

1° — Todo individuo perteneciente al Personal Subalterno de la Armada destinado a una colocación que exija vuelos efectivos, tendrá derecho a percibir la indemnización especial que se fija en este decreto, de acuerdo con las condiciones que se indican a continuación.

2° — Para tener derecho a la indemnización de vuelo, el individuo del Personal Subalterno debe cumplir las condiciones siguientes:

a) Ser especialmente designado para servicio de vuelo por el Jefe de la Estación de Hidro-Aviación, debiendo este nombramiento ser aprobado por el Ministerio de Marina.

b) Realizar por lo menos cuatro horas de vuelo efectivo cada mes, o ejecutar como mínimun, diez vuelos separados de no menos de diez minutos cada uno.

c) Presentar cada mes un certificado aprobado por su Jefe en el cual se indique que las condiciones anteriores han sido cumplidas.

3° — El Jefe de la Estación tendrá la facultad de hacer estos nombramientos sin esperar aprobación, cuando las exigencias del servicio así lo requieran.

4° — No se podrá designar a individuos del personal subalterno para servicios de vuelo en cantidad mayor que la siguiente:

a) Un individuo por cada aeroplano de un solo motor en servicio efectivo.

b) Un individuo extra por cada tres aeroplanos de un solo motor en servicio efectivo.

c) Dos individuos por cada bote volador de tres asientos en servicio efectivo.

d) Un individuo extra por cada dos botes voladores de tres o más asientos en servicio efectivo.

5° — El individuo del personal subalterno destinado a servicios de vuelo de acuerdo con el inciso 2 de este decreto, tendrá derecho a una indemnización extraordinaria de Lp. 5.0.00 por mes".

Art. 32. — (Ley N° 4903, 21 enero 1924).

Los Oficiales de Mar de la Armada que tengan más de quince años de servicios en los Buques o Dependencias de la Marina de Guerra, gozarán de las pensiones de indefinida y montepío.

Para los efectos del artículo anterior, los Oficiales de Mar tendrán la jerarquía militar siguiente:

Oficiales de Mar de 1a.

Oficiales de Mar de 2a.

Oficiales de Mar de 3a.

Los goces a que se refiere esta Ley, se computarán con arreglo a las leyes vigentes, dividiéndose el sueldo en treinta partes.

Los Oficiales de Mar sufrirán en sus haberes el descuento del cuatro por ciento por razón de montepío, desde su ingreso al servicio, debiendo reintegrar al Fisco las sumas que por ese concepto resultaran adeudando los que actualmente desempeñan esos cargos.

Art. 33. — (Decreto Supremo de 4 de febrero 1924).

1° — Para que los Oficiales de Mar obtengan los goces acordados por la Ley N° 4903 es necesario que tengan título de su clase expedido de conformidad con los reglamentos vigentes y que comprueben 15 años de servicios militares.

2º — Las pensiones se computarán tomando como base la escala de sueldos normal de los Oficiales de Mar sin tomarse en cuenta el aumento concedido por la Ley Nº 4091 ni haberes o sobresueldos especiales de ninguna clase.

3º — Los Oficiales de Mar están obligados a solicitar reconocimiento de servicios cada dos años entre el 15 de diciembre y el 31 de enero. Por el presente año este plazo se prorroga hasta el 31 de marzo.

4º — Las solicitudes se acompañarán con los documentos indicados en el Reglamento de Pensionistas Militares, debiendo reemplazarse el despacho por el título o toma de razón de él.

5º — El descuento de 4 por ciento por montepío en los haberes de los Oficiales de Mar empezará a hacerse a partir de la fecha, y cuando soliciten reconocimiento de tiempo de servicios se practicará la liquidación de lo que adeuden al Fisco por ese concepto a fin de que por la Dirección de Administración se les haga doble descuento hasta cancelar lo adeudado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4º de la Ley número 4903.

6º — Los títulos de Oficiales de Mar otorgados por la Dirección del Personal previa Resolución Ministerial pagarán los mismos derechos que un título de Guardiamarina y se tomará razón de ellos en las mismas oficinas.

7º — Los títulos otorgados antes de la expedición del presente decreto, serán devueltos al Ministerio de Marina para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo anterior, sin cuyo requisito no tendrán valor para los efectos de los goces.

8º — Los Oficiales de Mar cuyos títulos fueren cancelados por deserción o faltas graves de disciplina perderán todos los derechos que acuerda la Ley Nº 4903.

9º — En todo lo que no se oponga a la Ley 4903 y al presente decreto regirá para todo lo que se refiera a los goces a que tienen derecho los Oficiales de Mar las prescripciones del Reglamento de Pensionistas Militares.

Art. 34. — El individuo de tripulación no podrá enagenar su haber en beneficio de persona alguna; y sólo se le podrá descontar:

a)—Sus hospitalidades;

c)—La reposición de prendas que pierda por negligencia;

d)—Ausencia.

Las hospitalidades se abonarán con el valor del racionamiento y en el caso de que excedieran al valor de éste se completarán tomando del haber la cantidad que fuere necesaria.

Las estancias en la enfermería de a bordo, se abonarán a razón de cinco centavos por día, descontándose el total de ellas del haber del tripulante al efectuarse el pago del haber correspondiente.

(Resolución Suprema 10 octubre 1921).

Los individuos de marinería que, por razón de enfermedad, ingresen a los hospitales de la Beneficencia y Hospital Militar de San Bartolomé, pagarán por asistencia, mientras permanezcan en esos establecimientos, la cantidad de setenta y cinco centavos (S/. 0.75) que se abonará del racionamiento que a cada uno corresponde. Las Oficinas pagadoras abonarán las planillas de hospitales, con cargo a la partida de racionamiento del buque o dependencia respectiva.

El valor de las prendas perdidas por culpabilidad personal, se descontará del haber con sujeción a la lista de precios que la Dirección de Administración hará conocer a los Comandantes de los Buques o servicios.

Art. 35. — (Decreto Supremo, 22 diciembre 1924).

1º — A los tripulantes de los buques de la Armada o dependencias de Marina que no cumplan con presentarse a sus buques o servicios en la fecha y hora del término de su permiso o licencia se les descontará la parte proporcional de su haber correspondiente al día o días que dejaran de concurrir; quedando desde luego siempre sujetos a las prescripciones de ley y demás señaladas para aquellos cuyas faltas de asistencia son muy prolongadas.

2º — Estos descuentos serán efectuados por la Dirección de Administración del haber del mes en que se ha cometido la falta o del siguiente si éste hubiera sido ya pagado.

3º — Los Jefes de buques o dependencias remitirán mensualmente a las Direcciones del Personal y Administración una relación de los tripulantes que hayan faltado al permiso sin cau-

sa justificada, indicando el número de días que han dejado de concurrir.

4º — La Dirección de Administración abrirá una cuenta denominada "Descuentos por faltas al permiso" a la que ingresarán los fondos provenientes del cumplimiento del presente decreto, los que se invertirán en la adquisición de premios para torneos atléticos del mismo personal.

(Disposición del Jefe de Estado Mayor).

El artículo 1º del Decreto Supremo Nº 43 del 22 de diciembre de 1924 referente a los descuentos por faltas de asistencia debe interpretarse como que el descuento a hacer a los tripulantes faltos es por todo el tiempo que falten a sus buques o dependencias, sin que importe que en el intervalo se haya presentado a otros buques o al Ministerio para las órdenes que pueda impartirles la Superioridad.

Para el mejor cumplimiento del Decreto Supremo de 22 de diciembre de 1924, relativo a los descuentos que se efectúan al personal subalterno por faltas sin permiso, los buques o dependencias ermitirán mensualmente a la Dirección de Administración el respectivo parte, aún en el caso en que no hayan ocurrido faltas.

Art. 36. — Los individuos de la Armada licenciados, ya sea por haber cumplido su tiempo de servicios, por inutilidad adquirida en el servicio u otras causas, sólo podrán ser dados de baja después de la Revista de Presencia que pase el Buque o Dependencia a que pertenecen, y no podrán abandonar sus puestos hasta que se les suministre el haber que devenguen en ese mes así como los pasajes a que tienen derecho hasta el lugar de su procedencia.

En cuyo fin la Dirección del Personal elevará con la debida anticipación la relación de los que deben ser licenciados, y los Jefes de Buques o Dependencias tomarán las medidas necesarias, en las oficinas del Ministerio, para la entrega de los haberes y pasajes de dichos licenciados, antes de que se pronuncie la baja de la dotación del buque a que pertenece y antes del fin del mes en curso.

## CAPITULO IV

### Pasajes y gastos de viaje

Art. 37. – (Decreto Supremo, 24 de abril 1923).

1º — Los Oficiales de la Armada, de toda jerarquía, los individuos que componen el personal subalterno de la Armada y los empleados civiles del Ramo de Marina, que por disposición del Gobierno tengan que trasladarse de un punto a otro del territorio nacional, tienen opción:

a)—A su pasaje de mar, hasta el puerto donde deben desembarcar.

b)—A su pasaje por ferrocarril hasta donde lo haya.

c)—Al abono del valor de los bagajes, para el viaje por tierra, según este decreto.

d)—Al importe del flete de sus equipajes, de conformidad con el artículo 4º.

e)—Al abono de indemnización de viaje, según el artículo 11.

f)—A un sueldo, adelantado, descontable íntegramente, lo que constará en el cese respectivo.

(Decreto Supremo, 28 septiembre 1925).

2º — Los Oficiales de la Armada que sotengan familia y reciban nombramiento con destino fijo en algún puesto, ya sea dentro del país o en el extranjero, tendrán además derecho para el transporte de sus esposas e hijos o miembros de familia que antelada y debidamente comprobado ante la Dirección del Personal, dependan directamente de ellos, a los pasajes por mar y ferrocarril, que se indican en la proporción siguiente:

| | |
|---|---|
| Vice-Almirante | 4 y ½ pasajes |
| Contralmirante | 4 „ |
| Capitanes de Navío | 3 y ½ „ |
| Capitanes de Fragata | 3 „ |
| Capitanes de Corbeta | 2 y ½ „ |
| Teniente 1º | 2 „ |
| Tenientes 2º y Alféreces | 1 y ½ „ |

3º — Los Oficiales de la Armada, cuyas familias sean numerosas, podrán adquirir pasajes por mar y ferrocarril con la rebaja de precios a que tiene opción el Estado, para lo cual el Ministerio del Ramo oficiará a las empresas y compañías correspondientes.

4º — Los Oficiales de la Armada, cuando viajen por ferrocarril, en comisión del servicio, solos o con sus familias, tendrán derecho a que se les abone el importe del flete de sus equipajes en una proporción que no excederá, en caso alguno, de la siguiente:

(a) — Cuando viajan solos;

| | |
|---|---|
| Contralmirantes | 360 kilos |
| Capitanes de Navío | 300 „ |
| Capitanes de Fragata | 240 „ |
| Capitanes de Corbeta | 240 „ |
| Tenientes 1º | 180 „ |
| Tenientes 2º | 180 „ |
| Alféreces de Fragata | 120 „ |
| Guardiamarinas | 120 „ |

(b) — Cuando viajan con sus familias:

| | |
|---|---|
| Contralmirantes | 600 kilos |
| Capitanes de Navío | 480 „ |
| Capitanes de Fragata | 360 „ |
| Capitanes de Corbeta | 360 „ |
| Tenientes 1º | 240 „ |
| Tenientes 2º | 240 „ |
| Alféreces de Fragata | 200 „ |
| Guardiamarinas | 200 „ |

Los interesados abonarán el exceso de peso a lo que anteriormente se ha indicado.

5º — Los empleados civiles, cuyos puestos estén equiparados a la categoría de los Oficiales de la Armada, tendrán las concesiones indicadas en este decreto para los Alféreces de Fragata.

6º — Los pasajes por mar y ferrocarril a que se refiere este decreto, cuando el viaje se verifique de la Capital de la República, serán dados al interesado por el Ministerio de Marina; así como el valor de los bagajes y fletes de equipajes, previa liquidación.

7º — Cuando el viaje se verifique en un lugar cualquiera de la República, el abono de pasajes por mar y ferrocarril y el de bagajes y flete de equipajes, se efectuará previa liquidación por las Tesorerías Fiscales, de orden de las Prefecturas; las que procederán de acuerdo con este decreto, dando cuenta del gasto para su inmediata aprobación.

Los pasajes por mar y ferrocarril se expedirán por órdenes escritas, emanadas de la autoridad facultada para darlas, efectuándose el pago correspondiente con sujeción a las prácticas actuales establecidas en la República.

8º — El cómputo del valor de los bagajes se hará con arreglo a los itinerarios militares, o en su defecto con los de correos en la siguiente forma:

(a) — En la Costa: 20 cts. por kilómetro, por cada bestia de silla; 12 cts. por kilómetro, por cada bestia de carga.

(b) — En la Sierra: 15 cts. por kilómetro, por cada bestia de silla; 10 cts. por kilómetro, por cada bestia de carga.

(c) — En la Montaña (Vía C): 40 cts. por kilómetro por cada bestia de silla; 25 cts. por kilómetro, por cada bestia de carga.

(d) — En las otras regiones de la montaña se abonará la tarifa de la costa. Las leguas que determinan los itinerarios se considerarán a razón de cinco kilómetros.

9º — El número de bagajes que corresponden a los Oficiales de la Armada, que por disposición del Gobierno viajen en comisión, serán:

a) — Contralmirante: 2 bestias de silla y 2 de carga.

b) — Capitanes de Navío: 1 bestia de silla y 2 de carga.

c) — Capitanes de Fragata: 1 bestia de silla y 2 de carga.

d) — Capitanes de Corbeta: 1 bestia de silla y 2 de carga.

e) — Teniente 1°: 1 bestia de silla y 1 de carga.

f) — Teniente 2°: 1 bestia de silla y 1 de carga.

g) — Alféreces de Fragata: 1 bestia de silla y 1 de carga.

h) — Guardiamarinas: 1 bestia de silla y 1 de carga.

Los bagajes sólo se abonarán, cuando no se proprcione al comisionado la movilidad respectiva.

10. — Según la naturaleza y comisión del viaje, en determinados casos previa orden del Gobierno o de la autoridad competente se abonará un guía para el servicio de uno o más oficiales que viajen, a razón de diez centavos en la costa y seis centavos en la sierra.

11. — Todo oficial de la Armada, que viaje en comisión del servicio, y que por razón de éste tenga necesidad de efectuar gastos extraordinarios ya sea en alojamiento, subsistencia o útiles, tendrá derecho a una indemnización de viaje, en la proporción siguiente:

| | | |
|---|---|---|
| Contralmirantes . . . . . | Lp. | 1.0.00 |
| Capitanes de Navío . . . . . | „ | 0.8.00 |
| Capitanes de Fragata . . . . . | „ | 0.6.00 |
| Capitanes de Corbeta . . . . . | „ | 0.5.00 |
| Oficiales Subalternos . . . . . | „ | 0.4.00 |

Este diario se abonará desde la fecha de salida del comisionado hasta el día de su llegada, con arreglo a previo itinerario. En los itinerarios de viaje a lomo de bestia, se considerará la jornada diaria a razón de 30 kilómetros; considerándose la última siempre que pase de 15 kilómetros.

12. — La indemnización de viaje, excluye el derecho de racionamiento y comprende todos los gastos, excepción hecha de bagajes y pasajes.

13. — El derecho a pasajes, bagajes y otros gastos, estipulados en este decreto, se pierden en los casos siguientes:

a) dimisión aceptada.

b) pase a la situación de disponibilidad o retiro a solicitud del interesado.

c) baja por sentencia judicial o por medida disciplinaria.

d) cambio de colocación a solicitud del interesado.

e) licencia por asuntos particulares o por enfermedad a solicitud del interesado.

14. — En los casos a, b, d y e del artículo anterior podrá concederse la rebaja de que habla el artículo 3º de este decreto.

15. — A todo Oficial nombrado a un nuevo puesto, o al desempeño de una comisión, deberá diligente proceder a recojer sus pasajes y el dinero, que conforme a este decreto le corresponde, para efectuar su viaje y cuatro días después de haberlo recibido, o de que esté listo para su entrega deberá partir por el más inmediato medio de trasporte al lugar de su destino, a no ser que por disposición de autoridad competente se le ordene hacerlo anticipadamente; debiendo inmediatamente después de su arribo, informar al Ministerio de Marina y a la Oficina Pagadora de la fecha en que recibió nombramiento u orden, de la en que recibió sus pasajes y dinero correspondiente, de la en que empezó el viaje y la de su arribo. Las oficinas pagadoras deberán revisar las cuentas de cualquier oficial que haya demorado más del tiempo prescrito en este decreto, o del que se le determina en su itinerario, debiendo descontarle todo pago o gratificación a que tuviera derecho, por los días de tardanza, y además un 10% por cada día de demora del valor de los pasajes, bagajes e indemnización de viaje que se le hubieren suministrado; excepto en caso de cuarentena o por cambio o demora del itinerario de viaje, verificado por las autoridades marítimas, las que deberán participarlo al Ministerio de Marina.

Art. 38. — (Decreto Supremo del 10 de setiembre 1923).

Los Jefes y Oficiales de la Armada, casados que por disposición del Gobierno tengan que trasladarse por vía terrestre de un punto a otro de la República, tendrán derecho, además de lo acordado en el artículo 9º del Decreto Supremo del 24 de abril de 1923, a bagajes para su esposa e hijos, a razón de una

bestia de silla y una de carga por persona, hasta la siguiente proporción:

a) — Contralmirante: 4 bestias de silla y 4 de carga.

b) — Capitanes de Navío: 3 bestias de silla y 3 de carga.

c) — Capitanes de Fragata: 2 bestias de silla y 2 de carga.

d) — Capitanes de Corbeta: 2 bestias de silla y 2 de carga.

e) — Teniente 1°: 2 bestias de silla y 2 de carga.

f) — Teniente 2°: 2 bestias de silla y 2 de carga.

g) — Alféreces de Fragata: 2 bestias de silla y 1 de carga.

h) — Guardiamarinas: 1 bestia de silla y 1 de carga.

Art. 39. — (Resolución Suprema de 23 de abril de 1923).

Siendo necesario para dar cumplimiento a lo dispuesto en el decreto Supremo de 25 de abril de 1922 sobre pasajes para las familias de los Oficiales, que el Ministerio del Ramo tenga los datos referentes a dichas familias; — SE RESUELVE: — 1° — Los Oficiales de la Armada para tener derecho a los pasajes acordados por el decreto Supremo de 26 de abril de 1922, deben remitir al Ministerio de Marina el nombre de su esposa y edad de sus hijos. — 2° — Los Oficiales que contraigan matrimonio después de la expedición de esta resolución darán cuenta de ello oficialmente al Ministerio. — 3° — Los Oficiales casados, deberán dar cuenta, igualmente, del nacimiento de sus hijos, así como del fallecimiento de éstos o de sus esposas.

Art. — La Dirección de Administración de Marina expedirá las órdenes de pasajes por mar y ferrocarril para la movilidad de todas las personas de la Armada en vista del pedido que formule, con la anticipación debida, la Dirección de Personal.

Art. 41. — —El derecho de pasaje es personal e intrasferible y se pierde cuando el licenciado no quiere volver al lugar de su residencia, dentro del término de quince días, contados desde la fecha en que se reciban las órdenes de pasajes.

Art. 42. — En el caso que los pasajes que deben ser entregados sean varios, estos los recibirá el Oficial que designe el

Estado Mayor de Marina, quien embarcará al personal subalterno.

Art. 43. — Los Oficiales que intervengan en el embarque del personal subalterno serán responsables disciplinariamente y pecuniariamente del uso indebido de los pasajes.

---

## CAPITULO V.

### Gastos de Sepelio

Art. 44. — ((Decreto Supremo, 28 de noviembre de 1922, Orden General N° 68 de 1922).

**Capítulo I. — De los Oficiales en servicio.**

Art. 1° — Cuando fallezca un Oficial de la Armada, o Ingeniero Maquinista, hallándose en servicio activo, el Estado abonará a sus deudos dos sueldos con sus respectivas gratificaciones, de los que percibía el extinto.

Art. 2. — A los deudos de los que fallezcan en lugares en donde disfruten sueldo de montaña, se les abonará igualmente, dos sueldos con gratificaciones, inclusive la de montaña.

**Capítulo II. — De los Oficiales fuera de servicio.**

Art. 3° — Para gastos de sepelio de los Oficiales de la Armada que fallezcan estando en la condición de retirados, con pensión mayor de diez libras, se abonará a los deudos el importe de dos pensiones con arreglo a la respectiva cédula.

Art. 4° — Para el sepelio de los que fallezcan encontrándose en la misma condición, con pensión menor de diez libras, se abonará a los deudos la suma de Lp. 20.0.00.

Art. 5º — Para el sepelio de los que fallezcan, también como retirados, pero sin goce de pensión, se abonará a sus deudos igual suma de Lp. 20.0.00.

Art. 6º — Cuando fallezca un Oficial de la Armada, estando en trámite su expediente sobre cédula de retiro, se abonará a sus deudos el importe de dos pensiones de las que correspondían al extinto con arreglo a los años que resulten de abono en el expediente en trámite; o con arreglo a lo establecido en los artículos anteriores.

**Capítulo III. — De los tripulantes.**

Art. 7º — Cuando fallezca un Oficial de Mar en servicio activo, se abonará a sus deudos dos sueldos de los que gozaba el finado según presupuesto.

Art. 8º — El sepelio de los marineros que fallezcan en servicio se sufragará por la Dirección de Administración de la Marina con cargo a las economías del buque, servicio o dependencia a que pertenecía el fallecido; no debiendo exceder el gasto de Lp. 5.0.00. Si no existieran economías, se aplicará el gasto a la partida destinada al sostenimiento del buque, servicio o dependencia, o en su defecto, a la que para extraordinarios del Ramo vota el Presupuesto General de la República.

Art. 9º — En el caso de que fallezca un tripulante, ya sea Oficial de Mar o marinero, encontrándose en la condición de inválido o retirado, se abonará a sus deudos una pensión íntegra conforme a la cédula, si fuese mayor de Lp. 3.0.00, o una cantidad igual a ésta si la pensión fuese menor.

**Capítulo IV. — Disposiciones Generales.**

Art. 10º — Para gastos de sepelio de los empleados civiles y asimilados del Ramo, se abonará a los deudos dos sueldos de los que percibían los fallecidos.

Art. 11º — El pago del auxilio para el sepelio y pensionistas de Marina, excepción hecha de los marineros que fallezcan en servicio, se decretará por el Ministerio de Hacienda en favor de la persona con derecho a montepío, en su defecto

se abonará a los herederos y a falta de estos la Tesorería hará los gastos en la forma conveniente, quedando la diferencia a favor del Fisco.

Art. 12° — Cuando el entierro de los servidores y pensionistas del Ramo se haga por cuenta del Gobierno, los deudos no tendrán derecho a abono alguno.

---

## CAPITULO VI.

### Vestuario, prendas y útiles para tripulantes

Art. 45. — Cuando todo conscripto o voluntario entre por primera vez al servicio de la Armada, será provisto con el equipo siguiente:

Clase 34

| | | | |
|---|---|---|---|
| Dos blusas para verano . . . . . | $\|. | 3.30 | c/u |
| Una blusa de paño . . . . . | „ | 17.00 | „ |
| Nna blusa de paño . . . . . | „ | 17.00 | „ |
| Un pantalón de paño . . . . . | „ | 16.00 | „ |
| Dos blusas de faena . . . . . | „ | 2.80 | „ |
| Dos pantalones de faena . . . . . | „ | 2.70 | „ |
| Dos sombreros blancos . . . . . | „ | 1.80 | „ |
| Dos corbatas . . . . . | „ | 40 | „ |
| Dos camisetas . . . . . | „ | 2.00 | „ |
| Dos calzoncillos . . . . . | „ | 1.40 | „ |
| Cuatro pares de medias . . . . . | „ | 35 | c/p |
| Dos pares de borceguíes . . . . . | „ | 7.00 | „ |
| Un saco — abrigo . . . . . | „ | 21.00 | c/u |
| Dos toallas . . . . . | „ | 1.50 | „ |

Clase 16

| | | | |
|---|---|---|---|
| Un colchón . . . . . | S. | 6.00 | c/u |
| Dos fundas para colchón . . . . . | „ | 2.60 | „ |
| Una frazada . . . . . | „ | 7.00 | „ |
| Dos coys (Sin trincas y bolinas) . | „ | 10.00 | „ |
| Dos sacos . . . . . | „ | 6.50 | „ |
| Una trinca . . . . . | „ | 1.35 | „ |
| Un par bolinas . . . . . | „ | 2.65 | c/p |

Este equipo será proporcionado ordenadamente a los conscriptos o voluntarios durante su periodo de entrenamiento en la Escuela Naval y antes que sean trasladados a los buques o depedencias para hacer su servicio. La Escuela Naval formulará pedidos por estos artículos, dirigidos a la Dirección de Administración, con el fin de conservar en su Almacén una existencia suficiente de ellos, dando cuenta trimestralmente a la Dirección de Administración de los artículos recibidos, de los artículos repartidos y de los que queden disponibles; dará también una lista de los conscriptos o voluntarios que hayan recibido su equipo. A los conscriptos o volutarios que no sean remitidos a la Escuela Naval para su entrenamiento, se les entregará su equipo en el buque o dependencia a que pertenecen, cuyos Comandantes formularán los pedidos por la cantidad necesaria de artículos en Formas N° 1 y 2 (2 copias de la N° 2) a la Dirección de Administración vía Dirección del Personal para su V° B°. En una página adicional darán la relación de los conscriptos o voluntarios que necesiten de equipo, indicando la fecha de su ingreso al servicio. En los pedidos que se formulen por prendas de vestuario y equipo deberá hacerse uso de la nomenclatura y clasificación de los artículos arriba indicados.

Art. 46. — Después del primer reenganche o de cada subsiguiente; los reenganchados de clase inferior a la de Oficial de Mar de 2a, tendrán derecho a recibir una nueva entrega total o parcial de los artículos siguientes, teniendo en consideración la necesidad de ellos y si los que tienen en uso en malas condiciones.

Clase 38

Un saco — abrigo.

Clase 16

Un colchón
Dos fundas para colchón
Una frazada
Dos coys
Una trinca
Un par de bolinas
Dos sacos

Art. 47. — Cuando se entregue un equipo a un conscripto, voluntario o reenganchado, de los artículos indicados arriba, todo el buque o dependencia anotará siempre en su libreta personal los artículos entregados y los no entregados, si hubiera alguno. Los artículos que figuren en alguna libreta como no entregados (si el interesado los necesita) se le entregarán libre de pago, tan pronto como sea posible, por el mismo buque o dependencia o por aquel al cual ha sido trasladado, con cuyo objeto los buques o depenedencias formularán pedidos en igual forma indicada en el Art. 45.

Art. 48. —Además de lo arriba indicado, se concederá a todo buque o dependencia en el mes de diciembre de cada año, un equipo completo de verano para cada tripulante de clase inferior a la de Oficial de Mar de 2a. que tenga nueve meses de servicios o más, contados hasta el 31 ded iciembre y que no sean dados de baja antes del 1° de abril próximo.

EQUIPO DE VERANO. Clase 34

Dos blusas de verano
Dos pantalones de verano
Dos sombreros blancos
Dos corbatas
Dos camisetas
Dos calzoncillos

Dos pares de medias
Un par de borceguíes
Una blusa de faena
Un pantalón de faena

En el mes de junio de cada año, se concederá a todo buque o dependencia un equipo completo de invierno para cada tripulante de clase inferior a la de Oficial de Mar de 2a. que tenga más de un año de servicios y no sea dado de baja antes de tres meses.

EQUIPO DE INVIERNO. Clase 34

Una blusa de paño
Un pantalón de paño
Dos sombreros blancos
Una corbata
Dos camisetas
Dos calzoncillos
Dos pares de medias
Un par de borceguíes
Una blusa de faena
Un pantalón de faena

Art. 49. — Cuando un tripulante perteneciente al Personal Especial ingrese por primera vez al servicio, sólo se le suministrará el equipo correspondiente a la Estación.

Además de las prendas arriba indicadas, todo tripulante de la Escuela Naval, Servicio de Hidroaviación, Apostadero Naval, Ministerio de Marina y Capitanía del Callao, así como los de máquinas de los buques de la Armada se les suministrará en el mes de diciembre de cada año un par de borceguíes adicionales. Los pedidos por el equipo que indica este artículo, se formularán y remitirán en la forma descripta en el artículo 45 con la lista de los nombres de los tripulantes, en página separada, con la fecha de su primer ingreso a la Marina y la fecha del último reenganche. Se indicará en detalle el derecho que los buques o dependencias tienen para hacer el pedido por las diversas cantidades y también se indi-

cará en la Forma N° 2 la cantidad de artículos que quedan disponibles en existencia.

Art. 50. — Los individuos con nombramientos en clases militares pero que presten sus servicios en puestos civiles en tierra, no tendrán derecho a ningún artículo de vestuario.

Art. 51. — Los tripulantes una vez que hayan recibido el equipo señalado en el artículo 45, se trasladarán junto con él cuando sean remitdos de un buque o dependencia a otro. Tendrán la obligación de conservar durante todo su período de servicios un equipo completo, para lo cual los Oficiales deberán ver que esto se cumpla por medio de frecuentes inspecciones. Las prendas que se suministrarán según el artículo 48 son para reemplazar la ropa usada de la tripulación y no es repartirán a ésta hasta que no tengan absoluta necesidad de ella. Las prendas que se pierdan o destruyan serán repuestas a expensas de los mismos tripulantes conforme a los precios indicados en el artículo 45. Cuando los Comandantes deseen adquirir prendas por cuenta de los tripulantes, formularán un pedido en la Fórmula N° 2 (2 copias) que se remitirá por oficio a la Dirección de Administración. El valor de los artículos será reintegrado a esta última Dirección por los Comandantes de los buques o dependencias, para lo cual efectuarán en los días de pago los descuentos correspondientes a cada tripulante deudor con intervención del Pagador de la Dirección de Administración. Cuando la deuda importe tanto o más que el haber del interesado, solamente se le descontará una cantidad tal que le permita disponer para sus necesidades hasta la suma de seis soles. El valor de dichos descuentos corresponderá al valor total del pedido. También los Comandantes pueden pedir de la misma manera cualquiera de los artículos que los Oficiales o tripulantes deseen comprar para su uso personal, pero en este caso el descuento debe ser hecho en total.

A fin de evitar demoras en los pedidos de vestuario que se hagan por cuenta de los interesados, que estén preparados exclusivamente según este párrafo, podrán retirarse directamente del almacén en el Callao sin la previa participación al Ministerio, debiendo acusarse recibo en el mismo almacén por el Oficial del buque o dependencia encargado de su ges-

tión. Los Comandantes serán responsables en el sentido de que cada tripulante no reciba más de lo que esté apto a pagar dentro de un tiempo razonable y antes de la expiración de su tiempo de servicio. Los casos extraordinarios deberán remitirse a la Dirección de Administración por la vía ordinaria.

Art. 52. — Todo individuo de la tripulación que sea dado de baja tendrá derecho a llevarse sus prendas de uso personal y un vestuario usado (blanco durante el verano, azul durante el invierno), incluyendo ropa interior, medias, borceguíes, sombrero, corbatas y una frazada. Las demás prendas tales como coys, sacos y colchones correspondientes a los licenciados, como también todo equipo de los desertores, enfermos, etc., serán internados limpios y en buenas condiciones en los almacenes de la Dirección de Administración.

Queda lo suficientemnte autorizado, que a la muerte, deserción o baja de algún individuo de la tripulación se interne el equipo correspondiente a éstos en dichos almacenes. Este vestuario al internarlo irá acompañado de un oficio al Director de Administración dando los nombres de los individuos en referencia. No se remitirá al Almacén prendas sucias o contaminadas y si hay la imposibilidad de limpiarlas o de fumigarlas, los Comandantes ordenarán que se incineren, informando sobre el particular. La Dirección de Administración queda autorizada para entregar la ropa usada que a su criterio esté en buenas condiciones de uso, de venderlas o de hacer lo conveniente con ellas. La Dirección del Personal suministrará a la Dirección de Administración, trimestralmente, una lista del personal de baja, de los desertores y de los fallecidos a fin de poder comprobar que los buques o dependencias internen los equipos correspondientes a estos individuos.

Art. 53. — Con el objeto de cumplir las instrucciones que se dan más arriba, habrá tres clases de pedidos, procurando no combinar dos de ellos en el mismo pedido.

Clase "A" — Pedido por equipo nuevo completo o parcial para conscriptos, voluntarios o reenganchados a la Dirección del Personal, con lista de nombres de los mismos (exceptuando el caso de la Escuela Naval). Estos pedidos se harán según las necesidades (artículos 45, 46 y 47).

Clase "B" — Pedidos por vestuario de verano o de invierno y por borceguíes adicionales, a la Dirección de Administración vía Dirección del Personal, con todos los datos necesarios para comprobar el derecho a las cantidades pedidas, sujetándose a las condiciones fijadas en el artículo 48.

Clase "C" — Pedido por prendas y vestuario a cuenta de los Oficiales o de los tripulantes a la Dirección de Administración, acompañando la lista de descuento contra los interesados según indica el artículo 51.

Art. 54. — A los buques y dependencias se les suministrará una cantidad de polainas (Clase 34) de conformidad con el número de tripulantes. Estas prendas formarán parte del armamento y sólo serán renovadas previo reconocimiento.

Art. 55. — Las tallas y dimensiones correspondientes a las distintas prendas de vestuario son las siguientes, y al formularse los pedidos deberá indicarse para cada prenda la cantidad necesaria de cada una de las tallas, siendo todas las cifras en centímetros.

MUSEO NAVAL DEL PERU
C. de M. Julio J. Elías Murgia
Biblioteca

## BLUSAS DE PAÑO

| Talla | Largo | Ancho | Manga sin puño | | Puño | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Largo | Ancho | Largo | Circunferencia |
| 1ª | 69 | 56 | 52 | 25 | 10 | 28 |
| 2ª | 65 | 54 | 50 | 23 | 10 | 26 |
| 3ª | 61 | 51 | 48 | 21 | 10 | 24 |

## BLUSAS PARA VERANO

| Talla | Largo | Ancho | Manga | | Circunferencia de puño |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Largo | Ancho | |
| 1ª | 73 | 60 | 63 | 29 | 32 |
| 2ª | 69 | 58 | 61 | 27 | 30 |
| 3ª | 65 | 55 | 59 | 25 | 29 |

## BLUSAS DE FAENA

| Talla | Largo | Ancho | Manga | | Circunferencia de puño |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Largo | Ancho | |
| 1ª | 73 | 60 | 55 | 29 | 32 |
| 2ª | 69 | 58 | 52 | 27 | 30 |
| 3ª | 65 | 55 | 52 | 25 | 30 |

## PANTALONES DE PAÑO

| Talla | Tiro | Cintura | Ancho de boca | Rodilla |
|---|---|---|---|---|
| 1ª | 80 | 46 | 26 | 23 |
| 2ª | 77 | 42 | 25 | 23 |
| 3ª | 73 | 40 | 24 | 21 |

## PANTALONES PARA VERANO

| Talla | Tiro | Cintura | Ancho de boca | Rodilla |
|---|---|---|---|---|
| 1ª | 84 | 50 | 29 | 25 |
| 2ª | 81 | 46 | 27 | 24 |
| 3ª | 77 | 44 | 25 | 23 |

## PANTALONES DE FAENA

| Talla | Tiro | Cintura | Ancho de boca | Rodilla |
|---|---|---|---|---|
| 1ª | 84 | 50 | 25 | 26 |
| 2ª | 81 | 45 | 24 | 25 |
| 3ª | 77 | 43 | 23 | 24 |

## SACOS ABRIGOS

| Talla | Largo | Pecho |
|---|---|---|
| 1ª | 86 | 57 |
| 2ª | 80 | 54 |
| 3ª | 75 | 51 |

## SOMBREROS

| Talla | Circunferencia interior | Tamaño americano |
|---|---|---|
| 1ª | 57 | 7 |
| 2ª | 56 | 6 3/8 |
| 3ª | 55 | 6 2/3 |
| 4ª | 54 | 6 1/8 |
| 5ª | 53 | 6 1/2 |

**Camisetas**

1a Talla — Largo 72, ancho 52.
2a Talla — Largo 70, ancho 50.

**Calzoncillos**

1a. Talla — Largo 72, cintura 45.
2a. Talla — Largo 70, cintura 42.

**Medias**

Los números 9, 9 1|2, 10, 10 1|2 y 11.

**Borceguíes**

Los números 38, 39, 40, 41 y 42.

Art. 56. — Las dimensiones de las prendas varias son como siguen:

| | Largo | Ancho |
|---|---|---|
| | — | — |
| Coys . . . . . | 183 cms. | 100 cms. |
| Colchones . . . . . | 175 | 64 |
| Fundas parac olchones . . . | 180 | 70 |
| Frazada . . . . . | 200 | 160 |
| Corbatas . . . . . | | |
| | Alto | |
| | — | |
| Saco para ropa . . . . . | 84 cms. | 33 cms. |

## CAPITULO VII

### Uniformes y Prendas para los Jefes y Oficiales

Art. 57. — La Dirección de Administración llevará una cuenta que se denominará "Prendas militares" con cuyos fondos se adquirirán los artículos necesarios para la confección de uniformes y demás prendas militares reglamentarias para los Jefes y Oficiales de la Armada. Los fondos provistos para mantener esta cuenta tendrán el carácter de permanentes y estarán bajo el control exclusivo del Director de Administración. El valor total de esta cuenta estará compuesta del efectivo en Caja, de los artículos en existencia y de lo adeudado por los Jefes y Oficiales por este concepto.

Art. 58. — Se suministrará a los Jefes y Oficiales que lo soliciten los artículos existentes en almacén que corresponden a esta cuenta. Todo pedido de prendas se hará por una solicitud (Forma N° 19) dirigida al Director de Administración por conducto del Jefe del buque o dependencia a que pertenece el peticionario.

Art. 59. — El valor de los artículos suministrados no debe exceder de un mes del haber líquido del peticionario (comprendido gratificación y racionamiento), menos a cantidad que adeude por suministros anteriores o por cualquier otro motivo.

Art. 60. — A los Oficiales recién ingresados al servicio y en el primer pedido que hagan se les podrá suministrar prendas hasta por el valor de dos haberes líquidos.

Art. 61. — El valor de todo suministro será abonado por mensualidades que serán descontadas de los haberes del peticionario al abonarse los respectivos ajustamientos. Los descuentos serán efectuados conforme a la siguiente escala:

(D. S. 14 dic. 1923).

| | | |
|---|---|---|
| Contralmirante . . . . . | Lp. | 9.0.00 |
| Capitán de Navío . . . . . | „ | 8.0.00 |
| Capitán de Fragata . . . . . | „ | 7.0.00 |
| Capitán de Corbeta . . . . . | „ | 6.0.00 |
| Teniente Primero . . . . . | „ | 5.0.00 |
| Teniente Segundo . . . . . | „ | 4.0.00 |
| Alférez de Fragata . . . . . | „ | 3.0.00 |

Las cantidades descontadas ingresarán nuevamente a la cuenta de "Prendas Militares".

Art. 62. — Los Jefes y Oficiales de la Armada al servicio de otros Ministerios abonarán al contado el importe de sus pedidos.

Art. 63. — Los Jefes y Oficiales que así lo deseen podrán abonar al contado el importe de sus pedidos.

Art. 64. — El precio de los artículos y prendas de uniformes se fijará teniendo en cuenta el costo del flete, seguro, derechos de aduana y un 5 por ciento para pérdidas. La Dirección de Administración comunicará a los buques y dependencias los precios fijados por los diversos artículos.

Art. 65. — La Dirección de Administración está autorizada para contratar un sastre experto y responsable en la confección de las diversas prendas que componen los uniformes de los Oficiales. El nombre y dirección de dicho sastre, así como también los precios y cantidad de material necesario para cada pieza de vestir serán comunicados en su oportunidad al personal de la Armada por la Dirección de Administración. Los Oficiales que deseen mandar hacer cualquier prenda de uniforme, lo solicitarán por medio de una solicitud en la Forma N° 19 como se indica en el Art. 58 anotando "Confección . . . . . ." La solicitud por confección de uniformes debe hacerse en solicitud separada de la de artículos de uniforme. Una vez aprobada la solicitud, la Dirección de Administración dará orden al sastre contratista (en la Forma N° 19) y el Oficial interesado suministrará al sastre el material necesario, presentándose personalmente en la sastrería para tomar las medidas. La siguien-

te es la relación del material necesario que el Oficial debe suministrar para la confección y que puede obtener de la Dirección de Administración (cuando haya existencia) o de cualquier otro lugar que desee.

Para uniformes blancos:

Loneta

Para uniformes azules:

Paño o sarga
Botones navales
Galón e insignias

El sastre debe proporcionar el resto de los materiales necesarios, a su propio costo.

Art. 66. — Se exigirá del sastre, un plazo de 10 días para terminar la hechura, contados desde el día que se reciba el material y tome medidas, y el uniforme será entregado en el lugar designado por el interesado ya sea en Lima, Callao o La Punta. A la presentación del recibo acompañado de la declaración del Oficial interesado, en la Forma N° 19, de que el uniforme se ha hecho a su satisfacción, la Dirección de Administración procederá a pagar al sastre de la cuenta denominada "Prendas Militares" y descontará de los haberes del peticionario como lo indica el art. 61. A cada Oficial sólo se le permitirá hacer solicitud por 1 uniforme azul o por 4 uniformes blancos y también por el material necesario para confeccionar dichos uniformes, teniendo en consideración las restricciones hechas en los artículos 59 y 60.

## CAPITULO VIII

### Racionamiento, servicios de mesa y cocina

Art. 67. — (Resolución Suprema 19 diciembre 1927). — El tipo de racionamiento que corresponde a los Jefes, Oficiales, Cadetes y tripulantes será el siguiente:

CLASE 36

**Ración fresca en puerto**

| | | |
|---|---|---|
| Carne fresca de vaca de 1a. . . . . | 420 | gramos |
| o pescado fresco limpio . . . . . | 460 | „ |
| o bacalao sin espinas . . . . . | 210 | „ |
| o charqui de primera calidad de vaca . | 280 | „ |
| o chalona de primera calidad . . . . . | 350 | „ |
| Pan en tres piezas, de 140 gramos c/u. . | 420 | „ |
| Papas . . . . . | 200 | „ |
| Camotes y yucas . . . . . | 100 | „ |
| Cebollas . . . . . | 30 | „ |
| Verduras como coles, coliflores, habas, lechugas, betarragas, apio, nabos, vainitas, zapallo, etc. . . . . | 70 | „ |

**Ración seca**

| | | |
|---|---|---|
| Arroz (Flor de 1a. para los Oficiales, chino para la tripulación) . . . . . | 230 | „ |
| Menestras surtidas (Frijoles, pallares y garbanzos) . . . . . | 70 | „ |
| Fideos surtidos . . . . . | 30 | „ |

| | | |
|---|---|---|
| Manteca de cerdo | 46 | „ |
| Sal | 25 | „ |
| Leche evaporada | 50 | „ |
| Azúcar blanca | 100 | „ |
| Azúcar marca "T" | 50 | „ |
| Café crudo | 20 | „ |
| Té (inglés para Oficiales, chino para la tripulación) | 5 | „ |
| Harina de trigo flor | 5 | „ |
| Harina de avena | 20 | „ |
| Especies (Ají, pimienta, etc.) | 2 | „ |
| Vinagre | 5 | „ |
| Jabón mármol | 50 | „ |
| Mantequilla | 5 | „ |
| Aceite comestible de pepita de primera calidad | 5 | „ |
| Frutas secas (Orejones o higos) | 10 | „ |

Quedando a la voluntad de cada buque o dependencia la elección diaria del número de raciones de carne, pescado, bacalao, charqui o chalona.

**Ración de mar**

| | | |
|---|---|---|
| Carne de vaca conservada en latas | 350 | gramos |
| Galletas en latas de 1a. calidad | 325 | „ |
| Verduras, papas y camote | 350 | „ |

La ración en Puerto o de mar se completará respectivamente según el caso, con la ración seca.

Art. 68. — El personal Militar en servicio activo, de acuerdo con el Decreto Supremo de 5 de marzo de 1928, gozará del número de raciones que se expresan a continuación:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vice-Almirante y Contralmirante | 4 | raciones | diarias |
| Capitanes de Navío | 3 | „ | „ |
| Capitanes de Fragata y Corbeta | 2 | „ | „ |
| Oficiales Subalternos | 1 | „ | „ |
| Tripulantes | 1 | „ | „ |

Art. 69. — Sólo el personal civil siguiente tendrá derecho a raciones:

| | |
|---|---|
| Capellanes | 1 |
| Prácticos de la Flotilla de Loreto | 1 |
| Tipógrafos, prensistas y Albañil de la Escuela Naval | ½ |
| Los mencionados en el Art. 72 | 1 |

Art. 70. — Los empleados civiles que anteriormente tuvieron asimilaciones a Jefes u Oficiales y que actualmente ya no las tienen por haber sido suprimidas gozarán de racionamiento conforme a su anterior asimilación siempre que hayan continuado sin interrupción en el servicio y con el mismo cargo. Los empleados civiles cuyo nombramiento sea posterior a la fecha de supresión de las asimilaciones no gozarán de racionamiento (D. C. 10 Sep. 1923).

Art. 71. — El artículo N° 68 se refiere únicamente a las clases efectivas: Los Jefes y Oficiales graduados serán considerados para los efectos del racionamiento conforme a su última clase efectiva.

Art. 72. — Los profesionales extranjeros u otras personas contratadas podrán tener derecho a racionamiento siempre que así se estipule por Resolución Suprema.

Art. 73. — No tendrán derecho a racionamiento los Jefes y Oficiales que se encuentren en las condiciones siguientes:

a) Los que perciben gratificación de viaje o su pasaje.

b) Los enjuiciados o detenidos en cárceles, pues en este caso serán atendidos como lo prescribe el Código de Justicia Militar.

c) Los que gocen de licencia o permiso.

d) Los enfermos durante el tiempo que permanezcan en el Hospital.

e) Los que aceptan colocaciones en el Servicio Diplomático y Consular, un puesto político o cualquier empleo extraño al servicio naval.

Art. 74. — En los buques y dependencias cuyo personal forma cámaras se recibirá por lo menos diariamente una ra-

ción por cada uno de los Jefes, Oficiales, Cadetes e individuos de tripulación. Los Jefes que según el Art. 68 gocen de más de una ración podrán recibir en dinero las que dejen de sacar de la casa proveedora, para lo cual se considerará en el ajustamiento mensual el precio estipulado en el contrato vigente con el proveedor. Aquellos que no forman cámaras recibirán el número permitido de raciones en dinero y en la misma forma y precio.

Art. 75. — Toda persona militar o civil, aunque no pertenezca al servicio naval, que viaje a bordo de los buques de la Armada con la debida autorización, tendrá derecho a su ración a bordo. Cuando dichas personas sean embarcadas y racionadas a solicitud de otros Ministerios el buque citado dará al proveedor un certificado de racionamiento (Forma N° 10) por separado, con el número de raciones consumidas, a fin de que el proveedor pueda hacerse abonar directamente por el Ministerio correspondiente. Si las raciones suministradas a los civiles que viajen a bordo no son imputables al Gobierno, el Contador deberá cobrarles su importe para entregarlo a la Dirección de Administración.

Art. 76. — Todo individuo de tripulación que se licencie tendrá derecho a que se le suministre rancho a bordo hasta el día en que ,debidamente abonado de sus haberes, se le entreguen todos sus papeles de baja completos; y, aquellos que tengan derecho a pasaje, hasta que se les proporcione el mismo y dispongan del medio de transporte.

Art. 77. — Los buques y dependencias de la Armada pueden dejar una cantidad autorizada de raciones, las que, para su abono, se considerarán en los ajustamientos de las Planas Mayores sujetándose a las siguientes condiciones:

a) Cada buque o dependencia indicará por oficio a la Dirección de Administración la cantidad de raciones que desee dejar y recibir en dinero, cantidad que no deberá exceder del 25 por ciento del número total de Oficiales y servidumbre y qu sólo podrán considerar en los ajustamientos después de haber recibido la respectiva autorización.

b) La cantidad que se abonará por cada ración será igual al precio considerado en el contrato vigente y se aplicará a la partida para racionamiento.

c) El promedio diario, durante el mes, de las raciones de los buques y dependencias que se dejaran de sacar de la casa proveedora, no podrá ser inferior a la cantidad solicitada en el oficio a que se refiere la condición (a): Este número de raciones indicará la diferencia entre el total a que tienen derecho según formas N° 14 y 14a, para cada mes y la cantidad total recibida según las Formas N° 18 para raciones frescas, recibos especiales por raciones secas y de mar o de los certificados Forma N° 10.

d) Mensualmente se rendirá cuenta, con los respectivos comprobantes, a la Dirección de Administración de su inversión. Estas cuentas serán firmadas por el Oficial de Rancho y visadas por el Comandante.

f) Además de las raciones dejadas conforme a esta Resolución se recomienda a Jefes de Buques y dependencias que efectúen la mayor economía de raciones procurando consumir el menor número posible de raciones frescas, secas y de mar sin perjuicio de la buena alimentación del personal. Estas economías se tendrán en consideración para juzgar la eficiencia de los Oficiales. Las economías así efectuadas serán aprovechadas para transferirlas a otras partidas y utilizarlas así en el mejoramiento general de la Armada.

Art. 78. — Diariamente harán y remitirán los buques y dependencias a la Dirección de Administración, por vía Dirección del Personal, una papeleta de racionamiento (Forma N° 14 ó 14a) en la que se consignará detalladamente los siguientes datos: número de raciones que corresponden según presupuesto y por otros motivos extraordinarios, número de raciones dejadas de sacar por individuos de paseo, enfermos u otras causas, número de raciones a que tiene derecho. Cuando se indique cambios en la Forma 14, los detalles que comprendan los nombres de individuos a que se refieran se escribirán al dorso de la forma. La Dirección del Personal hará, antes de remitir estas papeletas a la Dirección de Administración, las observaciones que crea oportunas en vista del correspondien-

te Estado de fuerza. En caso de no tener observaciones que hacer pondrá su "Conforme" y lo firmará el Director o el Oficial encargado de ese servicio. Este informe será presentado todos los días del año. Cuando se esté en la mar, el informe será preparado diariamente y enviado en la primera oportunidad.

Art. 79. — Los buques y dependencias notificarán diariamente a la casa proveedora a 3h. p. m. del número de raciones frescas que le sean necesarias para el día siguiente, usando la Forma N° 18.

Art. 80. — La Dirección de Administración (Oficial del Material) intervendrá en el suministro de racionamiento en lo relativo a que las cantidades de víveres entregados por la casa proveedora estén conformes con el número de raciones pedidas y que su calidad sea buena. El número de raciones frescas tomadas por los buques o dependencias puede variar del número ordenado el día anterior debido a los últimos cambios en el personal, pero el número de raciones frescas efectivas tomadas del proveedor (ni más ni menos) debe ser firmada por el Maestre de Víveres en la Forma N° 18 y visada por el representante de la Dirección de Administración.

Art. 81. — Las raciones secas y de mar serán solicitadas oportunamente por los buques y dependencias por oficio dirigido a la Dirección de Administración, cuya Dirección tramitará la orden al proveedor e intervendrá en la entrega en la casa proveedora.

Art. 82. — Mensualmente los buques y dependencias de la Armada expedirán un certificado de racionamiento (Forma N° 10) al proveedor, por las raciones sacadas, dando cuenta separada por las raciones secas, por las raciones frescas y por las de mar para que sirva de comprobante en la cuenta que presente a esta Dirección. La cantidad de raciones frescas certificadas en la Forma N° 10 debe concordar con el total recibido según la N° 18.

Art. 83. — Fuera del Callao, en otros puertos de la República los buques y dependencias pedirán oportunamente por oficio a la Dirección de Administración el número de raciones secas que le sean necesarias para su consumo y adquirirán las

raciones frescas en la forma más económica, remitiendo (Formas 14 y 14a) las papeletas diarias de racionamiento en la misma forma que se efectúa en el Callao. El tipo de ración será igual en el Art. 67. En eso de encontrarse en un puerto en que no sea posible que un sólo proveedor suministre todos los artículos que constituyen la ración fresca y que por lo tanto sea necesario adquirir estos artículos de varios proveedores, se remitirá una relación diaria en la que se explique en detalle los artículos comprados a cada proveedor. También deberá remitirse a la Dirección de Administración el Acta de la Junta Económica de a bordo en que conste que los suministros han sido efectuados conforme a la propuesta más económica.

Art. 84. — Los buques y dependencias de la Armada dispondrán de los servicios de Cámara por personas, según indica el cuadro siguiente:

| | CAMARA | |
|---|---|---|
| | Primera | Oficiales |
| | — | — |
| B. A. P. "Almirante Grau" . . . . . | 12 | 24 |
| B. A. P. "Coronel Bolognesi . . . | 6 | 24 |
| B. A. P. "Lima" . . . . . | 6 | 18 |
| B. A. P. "Teniente Rodríguez" . . . | 12 | — |
| Escuela Naval . . . . . | 6 | 30 |
| Apostadero Naval . . . . . | 12 | — |
| Estación de Hidro-Aviación . . . . | 6 | 12 |
| B. A. P. "R-1", "R-2", "R-3", "R-4" | 6 | — |

Cada servicio de mesa y de cocina constará de las piezas indicadas en el Apéndice K y L de este Capítulo, según el número de personas que se indica más arriba.

En cada cámara el Oficial de rancho será responsable de la conservación del servicio de mesa y de cocina respectivo. Se tomará inventario cada tres meses (los días 1º de enero, abril, julio y ocutbre) remitiéndose a la Dirección de Administración indicando la cantidad recibida desde el último in-

ventario, el total de las dos últimas cantidades, la cantidad existente en buenas condiciones, la cantidad perdida o en malas condiciones y la responsabilidad. Este informe sobre el inventario irá acompañado de un pedido extraordinario con solamente dos copias de Formas N° 2 por la cantidad perdida o en malas condiciones. Cuando el costo de los artículos de plaqué de este pedido exceda del 2 por 100 del valor total del servicio fijado en el Apéndice por artículo de plaqué o el costo de otros artículos de mesa y cocina exceda del 10 por 100 del valor fijado por los mismos se exigirá a la cámara respectiva a solicitud de la Dirección de Administración el pago de dicho exceso. Cuando el responsable resulte ser uno de los miembros de la cámara sufrirá de su haber el descuento correspondiente. Cuando al finalizar un trimstre el valor del material por reponer no llegue al tanto por ciento tolerado, la diferencia no se acumulará por el trimestre siguiente.

Art. 85. — El servicio de mesa y cocina para Oficiales de mar y tripulantes será suministrado a los diferentes buques y dependencias de acuerdo con el formulario "M" de este Capítulo. Los Comandantes de la unidad respectiva se hacen estrictamente responsables, por su propia cuenta, por el cuidado y conservación de estos artículos. Ellos, a su vez, harán responsables a sus Oficiales subordinados, en conformidad con el régimen interno del buque o dependencia. Se tomarán inventarios cada tres meses (1° de junio, 1° de septiembre, 1° de diciembre, 1° de marzo) remitiéndolos a la Dirección de Administración, indicando la cantidad autorizada, la existencia en el último inventario, la cantidad recibida desde dicho último inventario, el total de las dos últimas cantidades, la cantidad existente en buena condición, la cantidad perdida o en malas condiciones y la responsabilidad. Al tomar el inventario los artículos análogos a los que figuran en el formulario serán inventariados como tales cuando se apliquen al mismo objeto, aunque ellos no correspondan exactamente a su descripción. Por ejemplo: un jarro de fierro, para agua, enlozado, de 2 a 5 pintas será inventariado como un jarro de cristal de tres pintas, con una anotación al márgen, si se desea, indicando que las jrras existentes no corresponden exactamente a las caracte-

rísticas descritas en el formulario. Este inventario deberá ir acompañado de un pedido extraordinario por la cantidad perdida o en mala condición y con solamente dos copias de la Forma N° 2. Tanto en el Inventario como en el pedido se usará la misma numeración, nomenclatura y clasificación como en el Formulario M. Los pedidos por servicio de mesa y cocina para Oficiales de Mar y tripulación no incluirán ningún otro artículo. Si el inventario y el pedido no se remiten inmediatamente después de las fechas que arriba se indican se pierde el derecho a cualquiera asignación durante aquel periodo.

Cuando el costo de los artículos de algún pedido trimestral exceda del 10% del valor fijado en el formulario, se exijirá al Comandante, a solicitud de la Dirección de Administración, el pago de dicho exceso. El Comandante reclamará las sumas de las personas responsables o solicitará que se les abra cuenta contra sus sueldos, para que se les haga el descuento por la suma de que respectivamente sean responsables. Cuando al finalizar un trimestre el valor del material por reponer no llegue al tanto por ciento tolerado, la diferencia no se acumulará al trimestre siguiente.

# APENDICE K

(Apéndice al Capítulo VIII—Manual del Servicio Administrativo de la Armada del Perú—Véase el Art. 84)

**Utiles para el servicio de cocina de Jefes y Oficiales de los buques y dependencias según el número de personas de cámara**

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Número de personas por Cámara | | | | | | | Dimensiones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | |
| | *Clase 39* | | | | | | | | | |
| 51 | Ollas de 4 galones ... ..... | Fierro | | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 30 cm. de diámetro |
| 52 | ,, del No. 12 ... ..... ..... .... | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 25 ,, ,, ,, |
| 53 | ,, ,, ,, 10. ..... .... ... ..... | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 20 ,, ,, ,, |
| 54 | Cacerolas del No. 12 ..... ..... | ,, | ..... | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 38 ,, ,, ,, |
| 55 | ,, ,, ,, 10 ..... | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 30 ,, ,, ,, |
| 56 | ,, ,, ,, 9 .. ..... | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 20 ,, ,, ,, |
| 57 | Tacho para agua caliente ... .... | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Tamaño mayor |

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Número de personas por Cámara | | | | | | | Dimensiones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | |
| 58 | Sartenes grandes | Fierro | ..... | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 30 cm. de diámetro |
| 59 | ,, medianas | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 25 ,, ,, ,, |
| 60 | ,, chicas | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 20 ,, ,, ,, |
| 61 | Cucharones grandes | Enlozados | .... | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 15 ,, ,, ,, |
| 62 | ,, chicos | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 10 ,, ,, ,, |
| 63 | Espumaderas grandes | ,, | .... | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 15 ,, ,, ,, |
| 64 | ,, chicas | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 10 ,, ,, ,, |
| 65 | Coladores grandes | ,, | ..... | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 30 ,, ,, ,, |
| 66 | ,, chicos | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 20 ,, ,, ,, |
| 67 | Tazas para batir | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 30 ,, ,, ,, |
| 68 | Budinera grande | ,, | ..... | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 40 cm. × 30 cm. |
| 69 | ,, chica | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 30 cm. × 20 cm. |
| 70 | Moldes (juego) | Galvanizados | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Tamaño surtido |
| 71 | Trinchante grande | ,, | ..... | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 40 cm. largo |
| 72 | ,, chico | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 30 ,, ,, |
| 73 | Machucador de papas | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Tamaño mayor |
| 74 | Máquina para moler carne | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ,, ,, |
| 75 | Rayador | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ,, ,, |
| 76 | Batidor | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ,, ,, |
| 77 | Asadera | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 30 cm. × 20 cm. |
| 78 | Parrillas | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Tamaño mayor |

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Número de personas por Cámara | | | | | | | Dimensiones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | |
| 79 | Cuchillo grande..... | Acero | ..... | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 40 cm. de largo |
| 80 | ,, chico..... | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 30 ,, ,, ,, |
| 81 | Machete..... | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Tamaño medio |
| 82 | Hacha..... | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Para cocinero |
| 83 | Mortero..... | Mármol | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Tamaño medio |
| 84 | Cuchara..... | Madera | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | Tamaño grande |
| | | *Valor Lp....* | 19 | 37 | 37 | 37 | 39 | 39 | 39 | |

# APENDICE L

(Apéndice al Capítulo VIII — Manual del Servicio Administrativo de la Armada del Perú— Véase el Art. 84)

**Artículos para el servicio de mesa de cámaras de Jefes y Oficiales de los buques y dependencias según el número de personas de cámara**

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Número de personas por Cámara | | | | | | | Dimensiones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | |
| | *Clase 29* | | | | | | | | | |
| 1 | Cucharas para sopa..... | Metal | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 20 cm. de largo |
| 2 | ,, ,, postre..... | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 18 ,, ,, ,, |
| 3 | Cucharitas..... | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 15 ,, ,, ,, |
| 4 | Cucharones..... | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 35 ,, ,, ,, |
| 5 | Cuchillos corrientes..... | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 23 ,, ,, ,, |
| 6 | ,, para postre..... | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 20 ,, ,, ,, |
| 7 | ,, ,, pescado..... | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 22 ,, ,, ,, |

Museo Naval del Perú - C. de M. Julio J. Elías Murgia - Director

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Número de personas por Cámara | | | | | | | Dimensiones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | |
| 8 | Tenedores corrientes | Metal | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 20 cm. de largo |
| 9 | ,, para postres | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 18 ,, ,, ,, |
| 10 | ,, ,, pescado | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 20 ,, ,, ,, |
| 11 | Trinchantes (juego de cuchillos y tenedor) | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 30 ,, ,, ,, |
| 12 | Chairas | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 29 ,, ,, ,, |
| 13 | Azafates | ,, | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | Tamaños diversos |
| 14 | Azucareros | ,, | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 cm. de diámetro |
| 15 | Cafeteras | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | Tamaño mayor |
| 16 | Lecheras | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 12 cm. de diámetro |
| 17 | Paneras | ,, | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 29 cm. × 21 cm. |
| 18 | Mantequilleras | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 14 cm. de diámetro |
| 19 | Teteras | ,, | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 15 ,, ,, ,, |
| 20 | ,, para agua caliente | ,, | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 20 ,, ,, ,, |
| 21 | Alcuzas | ,, | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | ..... ... |
| 22 | Cubierto para ensalada (par) | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | Tamaño corriente |
| | *Valor para el metal* | *Lp.* | 34 | 49 | 53 | 63 | 70 | 89 | 108 | |

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Número de personas por Cámara | | | | | | | Dimensiones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | |
| 23 | Garrafas para vino | Cristal | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 30 cm. de alto |
| 24 | Jarras para agua | ,, | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | ,, ,, ,, ,, |
| 25 | Vasos ,, ,, | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 10 cm. × 7 cm. |
| 26 | Copas para vino blanco | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 2o. tamaño |
| 27 | ,, ,, ,, tinto | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 1er. tamaño |
| 28 | ,, ,, ,, champagne | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | Tamaño corriente |
| 29 | Copitas | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | Tamaño medio |
| 30 | Saleros | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 7 cm. de diámetro |
| 31 | Vasitos | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | Tamaño medio |
| 32 | Platos soperos | Loza | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 23 cm. de diámetro |
| 33 | ,, tendidos | ,, | 18 | 27 | 36 | 45 | 54 | 72 | 90 | ,, ,, ,, ,, |
| 34 | ,, de postres | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 18 ,, ,, ,, |
| 35 | Fuentes corrientes | ,, | 3 | 3 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | Tamaños diversos |
| 36 | ,, para pescado | ,, | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 50 cm. × 23 cm. |
| 37 | Soperas | ,, | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 30 cm. de diámetro |
| 38 | Salseras | ,, | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 18 cm. × 12 cm. |
| 39 | Dulceras | ,, | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 25 cm. de diámetro |
| 40 | Fruteros | ,, | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 25 ,, ,, ,, |
| 41 | Ensaladeras | ,, | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 30 ,, ,, ,, |
| 42 | Tazas para té con platos | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 8 ,, ,, ,, |
| 43 | ,, ,, café con platos | ,, | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | 5 ,, ,, ,, |

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Número de personas por Cámara | | | | | | | Dimensiones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 24 | 30 | |
| | *Clase 16* | | | | | | | | | |
| 44 | Manteles (S. 4.00 m. 1m. 60×4m.)..... | Lencería | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | S. tamaño de mesa |
| 45 | Servilletas ..... | ,, | 18 | 27 | 36 | 45 | 54 | 72 | 90 | 50 cm. × 50 cm. |
| | *Valor para cristal, loza y lencería* | *Lp.* | 24 | 29 | 42 | 47 | 52 | 63 | 79 | |

# FORMULARIO M

(Apéndice al Capítulo VIII—Manual del Servicio Administrativo de la Armada del Perú—Véase el Art. 84)

## Utiles para servicio de mesa y cocina de Oficiales de Mar y tripulantes de los buques y dependencias

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Especificaciones | G | B | L | R | EN | HA | AN | SM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Clase 39* | | | | | | | | | | |
| | Mesa—Oficiales de Mar | | | | | | | | | | |
| 1 | Platos | Loza | 23 cm. de diámetro | 100 | 90 | 50 | 32 | 52 | 64 | 32 | 60 |
| 2 | Taza para té | ,, | 9 cm. diam. ×7 cm. alto | 50 | 45 | 25 | 16 | 26 | 32 | 16 | 30 |
| 3 | Plato para té | ,, | 15 cm. diámetro | 50 | 45 | 25 | 16 | 26 | 32 | 16 | 30 |
| 4 | Vaso | Cristal | 9 cm. alto ×7 de diam... | 50 | 45 | 25 | 16 | 26 | 32 | 16 | 30 |
| 5 | Tenedor | Metal | | 50 | 45 | 25 | 16 | 26 | 32 | 16 | 30 |
| 6 | Cuchillo | ,, | 20 cm. de largo | 50 | 45 | 25 | 16 | 26 | 32 | 16 | 30 |
| 7 | Cuchara | ,, | | 50 | 45 | 25 | 16 | 26 | 32 | 16 | 30 |

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Especificaciones | G | B | L | R | EN | HA | AN | SM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Clase 39* | | | | | | | | | | |
| 8 | Jarra para agua..... | Cristal | litro y medio..... | 8 | 7 | 4 | 3 | 4 | 5 | 3 | 2 |
| 9 | Alcuza..... | Niquelado | de cuatro pomos..... | 6 | 6 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 |
| 10 | Tetera..... | f. e. | 5 litros..... | 6 | 6 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 |
| 11 | Azucarero..... | Loza | 12 × 10 × 9 centímetros. | 6 | 6 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 |
| 12 | Soperas..... | f. e. | 10 personas..... | 6 | 6 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 3 |
| 13 | Fuentes..... | f. e. | 0.m.32 0.m.50..... | 12 | 12 | 6 | 4 | 6 | 8 | 4 | 6 |
| | Mesa—Tripulación | | | | | | | | | | |
| 20 | Platos..... | f. e. | 23 cm. diámetro ..... | 520 | 480 | 192 | 124 | 260 | 198 | 80 | ..... |
| 21 | Jarro..... | f. e. | 10 cm. de diam. × 9 cm. de alto..... | 260 | 240 | 96 | 62 | 130 | 94 | 40 | ..... |
| 22 | Tenedor..... | Metal | ..... | 260 | 240 | 96 | 62 | 130 | 94 | 40 | ..... |
| 23 | Cuchillo..... | ,, | 20 cm. largo..... | 260 | 240 | 96 | 62 | 130 | 94 | 40 | ..... |
| 24 | Cuchara ..... | ,, | ..... | 280 | 240 | 96 | 62 | 130 | 94 | 40 | ..... |
| 25 | Gabeta..... | f. g. | diam. de base 20, boca 16 y alto 26 cm..... | 26 | 24 | 10 | 6 | 13 | 9 | 4 | ..... |
| 26 | Gamela ..... | t. g. | 2 compartimentos elípticos de 37 diam. mayor, 26 menor y 17 alto | 26 | 24 | 10 | 6 | 13 | 9 | 4 | ..... |
| 27 | Cucharón..... ... | f. e. | 15 cm. de diámetro..... | 26 | 24 | 10 | 6 | 13 | 9 | 4 | ..... |

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Especificaciones | G | B | L | R | EN | HA | AN | SM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Clase 39*<br>Cocina—Oficiales de Mar | | | | | | | | | | |
| 28 | Ollas | f. e. | 6 gal.(enlozado adentro) | 1 | 1 | 3 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 29 | Ollas | f. e. | 10 ,, ,, ,, | 1 | 1 | | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 30 | Pailas | f. g. | 35 cm. altura × 30 cm. diámetro | | | | | 1 | | | |
| 31 | Tachos para agua | f. e. | 10 litros | | | | | 1 | 1 | | |
| 32 | Cacerolas | f. e. | 4 galones | 2 | 2 | 1 | | 2 | 2 | 1 | 2 |
| 33 | Asaderas | f. g. | 40 cm. × 30 cm. | 2 | 2 | 2 | | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 34 | Sartenes | f. | 35 cm. diámetro | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 35 | Espumaderas | f. e. | 20 ,, ,, | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | |
| 36 | Espumaderas | f. e. | 10 ,, ,, | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 37 | Cucharones | f. e. | 10 ,, ,, | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 38 | Cuchillos de cocinero. | Acero | 40 cm. largo | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 39 | Cuchillos de cocinero. | ,, | 20 cm. largo para papas | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 40 | Coladores | f. e. | 30 cm. diámetro | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 41 | Machete | Acero | Medio | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 42 | Mortero | Mármol | 20 cm. diámetro | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 43 | Máquina para moler carne | Fierro | Medio | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 44 | Batidor | f. e. | 30 cm. diámetro | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Especificaciones | G | B | L | R | EN | HA | AN | SM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Clase 39* | | | | | | | | | | |
| 45 | Rayador | f. g. | 30 cm. largo | 1 | 1 | 1 | ..... | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 46 | Trinchante | f. g. | 40 cm. largo | 1 | 1 | 1 | ..... | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 47 | Baldes | f. g. | Tamaño mayor | 1 | 1 | 1 | ..... | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 48 | Jarros para especies | f. g. | ¼ K a 1 K surtidos | 6 | 6 | 6 | ..... | 6 | 6 | 6 | 6 |
| 49 | Cajas | f. ... | 40 cm. × 25 × 15 cm. con tapa | 2 | 2 | 2 | ..... | ..... | ..... | .... | ..... |
| | Cocina—Tripulaciones (incl. Of. de Mar de "R" y "D") | | | | | | | | | | |
| 50 | Pailas rectangulares | Fierrro | 68 cm. largo, 68 cm. ancho, 23 cm. alto | 2 | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 51 | Pailas cilíndricas | ,, | 52 cm. diámetro × 34 cm. altura | 2 | 2 | 4 | ..... | ... | ..... | ... | ..... |
| 52 | ,, ,, ..... | ,, | 43 cm. diámetro × 35 cm. altura | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 53 | ,, ,, .... .. | f. g. | 45 cm. diámetro × 60 cm. altura | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | 2 | 1 | ..... |
| 54 | ,, ,, ..... | f. g. | 35 cm. diámetro × 60 60 cm. altura | ..... | ... | ..... | ..... | 2 | 1 | 1 | ..... |

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Especificaciones | G | B | L | R | EN | HA | AN | SM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Clase 39* | | | | | | | | | | |
| 55 | Tanques para agua... | Fierro | 63 cm. largo, 28 cm. ancho, 1 m. alto sin tapa. | 2 | 2 | .... | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... |
| 56 | Cilindros para té y café..... | ,, | 45 cm. diámetro × 65 cm. altura sin tapa..... | 1 | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... |
| 57 | Cilindros para té y café..... ... ..... | ,, | 35 cm. diámetro × 55 cm. alto sin tapa.. ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 58 | Cilindros para té y café..... ..... | ,, | 33 cm. diámetro × 48 cm. alto sin tapa..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | .... | ..... | ..... |
| 59 | Olla..... | ,, | 8 galones ..... | .... | .... | .... | 1 | .... | ..... | ..... | ..... |
| 60 | Asaderas..... ..... | ,, | 57 cm. × 42 cm ..... | 2 | 2 | 2 | .... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 61 | ,, ..... ..... | ,, | 45 cm × 35 cm..... | .... | ..... | ..... | 2 | ... | .... | ..... | ..... |
| 62 | ,, ..... | ,, | 50 cm. × 35 cm.... ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | 2 | ..... |
| 63 | Cucharones..... | f. g. | Tamaño mayor..... .... | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | ..... |
| 64 | Espumaderas ....,..... | f. e. | ,, ,, ..... | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | ..... |
| 65 | Cuchillo de cocina..... | Acero | 40 cm. largo..... | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | ..... |
| 66 | ,, ,, ,, ... | ,, | 20 cm. largo ..... | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | ..... |
| 67 | Coladores ..... | f. e. | 30 cm. diámetro..... | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ..... |
| 68 | Sartenes grandes..... | f. g. | 35 cm. diámetro..... | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ..... |

| No. de orden | ARTICULOS | Material | Especificaciones | G | B | L | R | EN | HA | AN | SM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Clase 39* | | | | | | | | | | |
| 69 | Trinchantes | f. g. | 50 cm. largo | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ..... |
| 70 | ,, | f. g. | 30 cm. largo | ..... | .... | ..... | .... | 1 | ..... | ..... | ..... |
| 71 | Máquina para moler carne | Fierro | Tamaño mayor | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ..... |
| 72 | Mortero | Mármol | 30 cm. diámetro | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ..... |
| 73 | Jarro para especies | f. g. | Surtidos, ¼ K a 1 K | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | ..... |
| 74 | Machete | Acero | Tamaño mayor | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ..... |
| 75 | Tronco para picar carne | Madera | 45 cm. alto, 40 cm. ancho | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ..... |
| 76 | Baldes | f. g. | Tamaño mayor | 3 | 3 | 3 | 3 | ..... | 3 | 3 | ..... |
| 77 | Cajas | f. g. | 40 cm. ×25 cm. ×15 cm. con tapa | 3 | 3 | 3 | 3 | ..... | 3 | 3 | ..... |
| 78 | Ganchos para colgar. | Acero | 30 cm. largo | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | ..... |
| | | | *Valor Lp* | 240 | 230 | 130 | 80 | 50 | 150 | 90 | ..... |

## CAPITULO IX

### Revista, ajustamiento y documentos

Art. 86. — El acto de la Revista de presencia tendrá lugar mensualmente en los días señalados por la Superioridad y no podrá ser antes del 8 ni después del 15, en todo el territorio de la República. Están obligados a pasar revista todos los Oficiales que componen la dotación de los buques y dependencias de la Armada, para comprobar el servicio efectivo y poder acreditar en todo tiempo su situación militar, conforme a la Ley N° 2118. La forma de la "lista revista" será conforme a los modelos vigentes. (Forma N° 34).

Art. 87. — De las listas de revista se harán seis ejemplares para ser distribuídos:

a) — Tres para la Dirección de Administración, uno para su archivo; uno para el Contador y el otro para el Tenedor de Libros - Cajero - y;

b) — Tres para la Dirección del Personal; uno para su archivo, uno para el Tribunal Mayor de Cuentas y el tercero para reserva.

Los servidores cuyos haberes sean abonados por las Tesorerías Fiscales de Departamentos, formularán seis listas, de las cuales se entregarán dos a la Oficina pagadora y remitirán solo una a la Dirección de Administración y tres a la Dirección del Personal.

Art. 88. — La revista de presencia se pasará con las formalidades reglamentarias y por las autoridades siguientes:

a) — En el Departamento Marítimo del Callao, por el Contador de la Dirección de Administración de Marina, e in-

tervenida por el Jefe de la Sección del Personal del Estado Mayor General de Marina.

b) — En el resto de la República, la revista será actuada por el Contador de la Aduana o empleado de Hacienda de mayor gerarquía presente en el lugar donde debe procederse al acto. La intervención correrá a cargo del Jefe destinado para la del Ejército, y a falta de éste, por el Oficial de de ejército o armada, de mayor graduación ubicado en el lugar que desempeñen funciones del ramo, preferentemente de Marina.

Los Oficiales en comisión o con licencia y que deban pasar revista en tránsito en provincias, presentarán las listas para su certificación a la Autoridad Política, y a falta de ésta, a la autoridad municipal más caracterizada. En el extranjero la certificación será hecha por los agentes diplomáticos o consulares que tenga acreditados la República.

Art. 89. — Siendo la lista de revista prueba fehaciente de que es efectivo el servicio, es acto personal que no puede certificarse sino en vista del sujeto. Efectuada la revista de presencia en los buques y dependencias, pasarán todos los que actúen en ella a los puestos de guardia, enfermería y cualquier otro, para certificar la presencia de las personas impedidas. En la lista se anotará la causa de la ausencia de cualquier Oficial o individuo de la tripulación y la Resolución Suprema o ministerial que la autorice.

Art. 90. — Inmediatamente después de cada revista mensual de presencia, los buques y dependencias de la Armada formularán en los ejemplares vigentes, el ajustamiento para sus efectivos del personal que la hubiere pasado, consignando nominalmente los renglones de sueldos y gratificaciones, el número de raciones y la suma para útiles de escritorios y gastos generales de conformidad con el presupuesto general. Tres ejemplares del ajustamiento y tres de la lista de revista pasarán a la Dirección de Administración al día siguiente de efectuada ésta y antes de las 11 de la mañana. Todos los buques y dependencias ,exceptuando las Capitanías, Escuela Naval y Ministerio de Marina usarán para sus ajustamientos las Formas Nº 6 y 7. Para el Ministerio y la Escuela Naval se han provisto de formas especiales. Las Capitanías y los buques que se

encuentren afuera del Callao podrán obtener autorización para presentar sus Ajustamientos a las Tesorerías Fiscales para su pagamento. De todos estos ajustamientos de pago por las Tesorerías Fiscales, se remitirá inmediatamente una copia a la Dirección de Administración.

Art. 91. — La Dirección de Administración abonará solamente a los buques y dependencias de la Armada, los sueldos, gratificaciones y gastos de escritorio, reteniendo las demás cantidades para cubrir con ellas el importe de los suministros directos y por contrato, con excepción de reintegros de rancho a los Jefes y Oficiales de servicio determinados en este Reglamento, a quien se les pagará junto con el sueldo, debiendo constar en la lista de pago. El total del Ajustamiento de la Plana Mayor, previo los descuentos respectivos, será pagado en globo al Oficial Contador del buque o dependencia; quien deberá rendir cuenta con la correspondiente lista de pago duplicada, a la Caja de la Dirección de Administración. Los sueldos de los tripulantes serán pagados directamente por el Pagador de la Dirección de Administración o por el representante de las Tesorerías Fiscales, cuando los buques se encuentren fuera del Departamento Marítimo del Callao.

Art. 92. — Por regla general es absolutamente prohibido, que los fondos destinados a fin concreto se inviertan en otros distintos, pues la Dirección de Administración deberá ceñirse rigurosamente a pagar en razón del concepto que origine el libramiento del Ministerio y a dar cuenta del menor gasto, si lo hubiere, no incurriendo en falta de previsión si resulta déficit.

Art. 93. — Cuando se licencie a un individuo de tripulación, los Oficiales Contadores le otorgarán un certificado de pago (Forma N° 15) con el V° B° del Comandante de la nave o dependencia a que pertenezca, en la que conste que ha sido o no pagado de todo a lo que haya tenido derecho.

Art. 94. — El número de individuos en las diferentes clases de tripulaciones no debe exceder la cantidad autorizada por la Dirección del Personal, pudiendo aumentarse el número de clases inferiores en la misma proporción que se disminuye el de las superiores.

## CAPITULO X

### Suministro de materiales y artículos navales

Art. 93a. — Todos los pedidos por artículos que sean necesarios a los buques y dependencias de la Armada, excepto los de raciones y los anotados en el Artículo 106, serán formulados haciendo uso de las Formas Nos. 1-2 y 2a. preparadas con ese objeto y conforme a las instrucciones que aparecen en las Formas Nos. 1 y 2a. En los pedidos regulares o sean semestrales de medicinas, de servicio de mesa y cocina, vestuario, carbón, petróleo, gasolina y aceites lubricantes se requieren solamente la Forma N° 1 con tres copias adjuntas en la Forma N° 2. Todos los demás pedidos serán formulados en la Forma N° 1 y seis copias adjuntas en la Forma N° 2a. Unicamente se enviarán oficios acompañando a los pedidos en los casos en que el espacio para explicar el objeto del pedido sea insuficiente en la Forma N° 1. Los pedidos por reparaciones, mano de obra y por el material que debe suministrarse a la persona encargada de efectuar la reparación, se harán por medio de un oficio con tres copias.

Art. 94a. — Los pedidos por los que se soliciten artículos en cantidades iguales o menores a las permitidas en sus respectivos formularios aprobados, se estimarán como pedidos ordinarios; todos los demás serán extraordinarios. Los pedidos serán numerados cuidadosamente, comenzando por el N° 1 que corresponderá al primero que se formule al principiar el año. Los pedidos ordinarios y extraordinarios se considerarán en la misma serie.

Art. 95. — Los pedidos ordinarios se remitirán directamente a la Dirección de Administración. Los pedidos extraordinarios se remitirán a la Dirección que corresponda, la cual después de haberlos informado los remitirá a la Administración para su trámite. Las vías de tramitación son como se indican:

**Dirección de Administración**

Raciones, Vestuario, Servicio de Mesa, Servicio de Cocina, Combustible, Utiles de escritorio.

Dirección del Personal. — Medicinas.

Dirección del Material. — Todos los otros.

A fin de que los buques y dependencias tengan un conocimiento exacto del estado de sus pedidos, cualquiera Dirección que cancele o modifique todas o algunas partes de un pedido, deberá dar aviso por oficio o separar del expediente un ejemplar de la Forma N° 2 remitiéndolo al buque o dependencia interesado sin oficio, pero con las anotaciones necesarias en la Forma a fin de indicar la cancelación o modificación hecha. Cuando los pedidos sean aprobados sin modificación no se enviará noticia alguna a los buques o dependencias.

Art. 96. — Deberá usarse en todos los casos la nomenclatura, clasificación y unidades de medida reglamentaria. Todo artículo que se pida deberá ser descrito exactamente, indicando sus características a fin de que sea posible adquirirlo tal como se desea. La "cantidad existente" deberá darse con toda exactitud y la "cantidad permitida" en cada uno de los casos en que haya sido fijada. En la preparación de las Formas N° 2 "la cantidad pedida" no debe representar necesariamente la diferencia aritmética exacta entre la cantidad permitida y la "cantidad existente", puede ser una cantidad mayor o menor que la citada diferencia por razón de que en ciertos casos la cantidad pedida deberá aproximarse a la contenida en envases completos para facilitar su entrega.

Art. 97. — Cuando la Dirección de Administración avise que un pedido está listo para entregarlo, el Jefe del buque o dependencia enviará al Almacén o al lugar indicado la gente

necesaria para su conducción. También enviará un Oficial debidamente autorizado para recibirlo, quien tan pronto como los artículos le sean entregados firmará la guía de salida.

Art. 98. — Cuando el Oficial encargado de la recepción del pedido note que algún artículo no está conforme en cantidad o en calidad, no lo recibirá y dará parte detallada por escrito al Oficial de Material. En los casos en que estas diferencias sean notadas al ingresar los artículos al buque o dependencias, el Jefe lo comunicará inmediatamente por oficio a la Dirección de Administración (Oficial de Material).

Tan pronto como esta Dirección reciba una comunicación de este orden procederá a notificar al proveedor y, si éste lo desea, procederá junto con él, a inspeccionar el material motivo del reclamo.

En los casos en que el material haya sido inspeccionado y aceptado por algún representante de la Dirección correspondiente antes de su entrega, el Jefe del buque o dependencia estará obligado a aceptar el material en cuanto a calidad, siendo sólo responsable por la cantidad; si la calidad no es satisfactoria informará al respecto a la Dirección correspondiente.

Art. 99. — Los oficiales de los buques y dependencias, no están autorizados para recibir artículos directamente de los proveedores o tratar con ellos acerca de los pedidos, excepto cuando lo autorice el Director de Administración. Todos los artículos que se adquieran para su suministro, deberán ser internados en el almacén de la Dirección de Administración. En los casos en que la naturaleza, peso o dimensiones de estos artículos dificulten su entrada al almacén, la Dirección podrá autorizar sean llevados directamente de la casa proveedora a los buques o dependencias; debiendo el Guarda almacén presenciar la entrega y conducción a su destino. Es absolutamente prohibido que los proveedores entreguen directamente artículos navales a los buques y dependencias o a sus representantes. En caso que esto sucediera se cancelará todo contrato o compromiso al proveedor que infringiera esta disposición y no se efectuará pago alguno por los artículos entregados en esa forma. Los Jefes de unidad o dependencia serán responsables por estos suministros y podrá enjuiciárseles por defraudación al estado.

Art. 100. — Cada trimestre (15 febrero, 15 mayo, 15 agosto, 15 noviembre) deberán los buques y dependencias remitir a la Dirección de Administración un manifiesto de cargos y consumos de artículos navales, el cual estará conforme con el libro al respecto que disponga se lleve a bordo, en conformidad con el Artículo 389 del Código de la Marina Militar, o con las tarjetas de existencias (Formas N° 26).

Art. 101. — Todos los pedidos deberán indicar la fecha en la cual se desea la entrega en la Forma N° 1. En circunstancias ordinarias los pedidos se remitirán al Ministerio con un tiempo anticipado no menor de 30 días de la fecha deseada para su entrega. La Dirección que recibe los pedidos deberá estampar la fecha de recepción de ellos y los mismos deberán llegar a la Dirección de Administración en un tiempo no menor de 20 días anteriores a la fecha deseada para su entrega. En caso de que los pedidos no sean remitidos con 30 días de anticipación a la fecha en la cual se desea su entrega, los Oficiales responsables expondrán las razones por las cuales no fueron remitidos con la citada anticipación. Se recomienda que la exposición de estas razones sea establecida en la siguiente forma: "Este pedido no fué sometido 30 días antes de la fecha en que se desea su entrega porqué . . . . . Debe tenerse presente al efectuar esta exposición de razones que no se quiere aquellas por las cuales urge la entrega del material, sino los motivos por los cuales el pedido no ha sido sometido con la anticipación de 30 días a la fecha en que se desea la entrega. El Comandante General y los Comandantes de los buques y dependencias obligarán a sus Oficiales para que indiquen con anticipación las necesidades de sus cargos; el Comandante General al trasmitir los pedidos de los buques deberá asegurarse personalmente de que los artículos pedidos son necesarios y apropiados para el objeto deseado y que los pedidos han sido presentados a su debido tiempo y en debida forma.

La compra de los pedidos y entrega de los mismos apresuradamente a última hora es motivo de mayores gastos, entrega de material de calidad inferior y por lo tanto no quedarán satisfechos los interesados a excepción del proveedor. La cooperación de todos los Oficiales en estos asuntos es desea-

ble a fin de obtener el mayor resultado posible y la mejor inversión de los fondos destinados con este objeto.

Art. 102. — Los buques deberán siempre estar listos, en lo que se refiere a abastecimientos, para salir a viaje en cualquier momento, excepto cuando anticipadamente y por escrito sean autorizados por el Jefe de Estado Mayor General. No se formularán "pedidos para viaje".

Art. 103. — Los buques o dependencias no podrán internar al almacén ningún artículo, ya sea para quedar definitivamente en depósito, sin la autorización respectiva de la Dirección de Administración. En estos casos los Jefes de buques o dependencias se dirigirán por escrito a la citada Dirección acompañando una relación minuciosa de los artículos por internar. Cuando el buque o dependencia reciba por escrito la debida autorización podrá proceder a la internación debiendo presentar previamente al Guarda-almacén la referida autorización.

Art. 104. — (Resolución Suprema del 15 de mayo de 1922. — Orden General N° 31, 1922). "Siendo necesario dictar medidas tendientes a la mejor controlación del material a bordo de los buques y dependencias de la Armada: SE RESUELVE: — 1° — Siempre que un Comandante de buque o Jefe de dependencia juzgue necesario efectuar reparaciones, renovaciones o alteraciones en el casco, máquinas, artillería, torpedos, edificios, muelles grúas y otros artículos de armamento, en el buque o dependencia de su mando, pedirá al Ministerio de Marina una inspección y reconocimiento de las partes afectadas, para lo cual acompañará a su solicitud una relación detallada de ellas, por cuadruplicado.

2° — No se hará solicitud alguna por inspección y reconocimiento cuando las reparaciones deseadas estén dentro de los límites de capacidad de la tripulación del buque o dependencia, y existan a bordo materiales con que hacerlas.

3° — El Ministro de Marina, en vista de tal solicitud, nombrará una Junta de Inspección y Reconocimiento, la que estará compuesta de no más de tres Oficiales de la Armada en situación de actividad, dos de los cuales serán, en cuanto ello sea posible, de las Direcciones de Administración y Material, respectivamente.

4° — (Resolución Suprema 21 setiembre 1925). Siempre que se trate del material de las unidades de la División Naval, la Comandancia General nombrará directamente la Junta de Inspección y Reconocimiento, la que procederá a evacuar su informe y dirigirlo a dicha Comandancia General, la que a su vez, lo elevará al Ministerio de Marina (Dirección del Material) según el párrafo 7°. En estos casos los miembros de la Junta nombrada deben ser de buques distintos del buque, origen del reconocimiento. En caso que el Ministerio no esté de acuerdo con las recomendaciones de la Junta, se puede nombrar otra compuesta por Oficiales del Ministerio a fin de revisar la Inspección y reconocimiento correspondientes.

5° — (Resolución Suprema 27 agosto 1923). En el caso de reparaciones o renovaciones, la Junta procederá inmediatamente a la inspección de los artículos que deben ser reconocidos; haciendo una cuidadosa investigación de su pérdida o deterioro con el objeto de determinar e informar sobre la causa que la produjo y establecer la responsabilidad consiguiente. En vista de ello, la Junta recomendará las reparaciones o reemplazos de los artículos inspeccionados y reconocidos, indicando las cantidades y clase de material que se necesita para los trabajos a efectuar y la forma como debe disponerse de los artículos desechados o averiados.

6° — Si la Junta encontrase que la pérdida o avería es debida a negligencia o incapacidad, determinará la parte o partes responsables y recomendará la acción disciplinaria que debe tomarse.

7° — En el caso de que la solicitud sea por alteraciones, la Junta igualmente procederá a la inspección de las partes o artículo que se desean alterar, haciendo sus recomendaciones respecto de ellas.

8° — El informe de la Junta, en cuadruplicado, será enviado por el miembro de la Junta de mayor jerarquía al Ministro de Marina (Dirección del Material) para su aprobación u órdenes del caso. Una vez aprobado dicho informe será enviado en cuadruplicado al Jefe que solicitó la inspección, quien procederá de consiguiente a formular los pedidos por los artículos cuyo reemplazo hayan sido aprobados; y por cuadruplicado solicitará las reparaciones o alteraciones.

9º — Cuando los reemplazos, o reparaciones puedan ser hechas con mayor economía en el lugar donde se encuentra el buque o dependencia, el Jefe que solicita la inspección acompañará su pedido a solicitud por reparaciones o alteraciones, de las ofertas, producidas por los comerciantes de la localidad, recomendando al mismo tiempo aquella que a su juicio deba ser aceptada.

10. — Una copia del informe de la Junta será adjuntada a cada pedido por reemplazos y a cada solicitud por reparaciones o alteraciones.

11. — El Jefe que solicitó la inspección, regresará el original del informe de la Junta dirigiéndolo al Ministro de Marina (Dirección del Material) con las anotaciones consiguientes con las medidas disciplinarias que se hayan tomado y la certificación de que los artículos inspeccionados han sido dispuestos en la forma aprobada.

12. — No se dispondrá de ningún artículo de armamento de un buque o dependencia en forma distinta de la prescrita en esta Resolución.

13. — En la Flotilla de Loreto y en los buques de la Armada, de servicio en el extranjero, el Comandante Superior presente, realizá los deberes que esta Resolución asigna al Ministro de Marina; debiendo remitir al Ministro de Marina una copia del informe de la Junta.

Art. 105. — Circular (Nº 8, 18 de mayo 1923) 1. — A partir de la fecha, se obesrvará en los buques y dependencias de la Armada, la siguiente clasificación numerada del material.

**Clasificación numerada**

1 Artillería, armamento, sus accesorios y repuestos.
2 Torpedos y minas, sus accesorios y repuestos.
3 Municiones y artificios.
4 Anclas, cadenas y útiles para el fondeo.
5 Combustibles.
6 Grasas y lubricantes, aceite para iluminar.
7 Embarcaciones menores.

8 Repuestos y accesorios para motores y calderas de embarcaciones menores.
9 Máquinas principales y auxiliares para buques, sus generadores, herramientas y accesorios.
10 Utiles y accesorios de maniobra y cubierta.
11 Aparatos para radio-telegrafía y telefonía, accesorios y repuestos.
12 Aparatos eléctricos, conductor y accesorios.
13 Instrumentos de precisión, accesorios y repuestos.
14 Cabullería, estopa, hilo, cabo de alambre y demás artículos con ellos manufacturados.
15 Mueblería.
16 Lencería, cubiertas para pisos, tejados, tapices, lona, lanilla y banderas.
17 Materiales aisladores de calor, ladrillos y tierra refractaria.
18 Material para juntas y empaquetaduras, incluyendo los manufacturados.
19 Mangueras, conexiones, correas, tuberías flexibles y accesorios.
20 Libros, música, biblioteca y publicaciones.
21 Instrucentos musicales, repuestos y accesorios.
22 Escobas, escobillas y escobillones, brochas y pinceles.
23 Maderas.
24 Máquinas de taller, accesorios y repuestos.
25 Herramientas de mano.
26 Ferretería.
27 Pernos, tuercas, remaches, araudelas o anillos y demás artículos manufacturados.
28 Cañerías, tubos, tubería no flexible y accesorios.
29 Metales en barras, lingotes, planchas y platinas.
30 Productos químicos, jabones, pulimentos, pasta para limpieza, desinfectantes y papel para toilet.
31 Pintura y sus ingredientes.
32 Utiles de escritorio, dibujo, imprenta y accesorios.
33 Equipo de tierra, aparatos y suministro.
34 Vestuario para tripulaciones.
35 Prendas militares para Oficiales.
36 Víveres.
37 Medicinas, aparatos de cirugía, accesorios y repuestos.

38 Materiales para construcción en tierra.
39 Servicio de mesa.
40 Artículos varios.

2º — Todos los pedidos, reconocimientos y demás relaciones de material serán formulados de acuerdo con esta clasificación debiendo formarse grupos con todas las especies de artículos que pertenecen a una misma clase, encabezándose estos grupos, únicamente con el número correspondiente a su clase sin escribir las especies que le corresponde.

3º — Deberá procurarse en lo posible, que todos los artículos sean almacenados de manera que se encuentren juntos todos los correspondientes a una misma clase.

4º — En caso de presentarse dificultades al ponerse en práctica esta clasificación deberá consultarse a la Dirección de Administración.

5º — Debiendo entrar próximamente en servicio los "Formularios de cantidades permitidas" agrupados por clases, se recomienda en lo posible la observación de la clasificación numerada. Naturalmente, siempre habrá diferencias de opinión acerca de la clase en que ciertos artículos deben colocarse; en estos casos se aceptará la opinión del Jefe del Detall o del Oficial encargado de formular el pedido. Este procedimiento se seguirá hasta que dichos artículos sean definitivamente clasificados. Ningún artículo aparecerá en más de una clase, en una misma relación.

Art. 106. — En el formulario A de este Capítulo se encuentra el formulario trimestral de las cantidades permitidas a los buques de la Armada. No es necesario formular pedidos por estos artículos en las cantidades autorizadas. La Dirección de Administración adquirirá todos esos artículos trimestralmente (1º de marzo, 1º de junio, 1º de septiembre, 1º de diciembre) y cuando se encuentren listos en el almacén, lo comunicará a los buques a quienes corresponda. Cuando el Estado de Cargos y Consumos indique que existe a bordo artículos en cantidad suficiente, la Dirección de Administración eliminará o reducirá esos artículos en la próxima entrega trimestral y abrirá a dicho buque un crédito por las economías hechas. Estas economías se-

rán tomadas en consideración por el Jefe de Estado Mayor al determinar la eficiencia del buque.

Art. 107. — En el formulario B de este Capítulo se encuentra el formulario semestral de las cantidades permitidas a los buques de la Armada. Los pedidos ordinarios por estos artículos no excederán las cantidades y siempre que sea posible el Jefe del buque deberá reducir o eliminar los artículos que no sean absolutamente necesarios, adjuntando una relación de esas economías a la Forma N° 1 del pedido. Estas economías serán tomadas en consideración por el Jefe de Estado Mayor al determinar la eficiencia del buque. Los pedidos semestrales deberán ser recibidos en el Ministerio el 1° de noviembre de cada año para ser entregados a los buques el 1° de enero, y el 1° de mayo para ser entregados el 1° de julio. En estos pedidos se usará la misma numeración, nomenclatura y clasificación como en el formulario "B".

Art. 108. — El Formulario "C", adjunto a este Capítulo, contiene una lista de varios aceites lubricantes los que serán suministrados a los buques y dependencias que se indica, con las cantidades necesarias para cada uno. Se formularán los pedidos por estos aceites usando la misma nomenclatura que se da en la primera columna del Formulario "C". Se suministrará aceites de las marcas indicadas en la tercera columna, por los cuales se ha hecho un contrato por un año. Los Comandantes tendrán cuidado de recibir las marcas exactamente como se indica en el Formulario y que no sean marcas falsificadas. Si cualquiera marca de aceite que se reciba se comprueba que no es satisfactoria para el uso indicado en la segunda columna del Formulario, se informará inmediatamente a la Dirección del Material. En el contrato anual se ha estipulado que éste quedará cancelado si las entregas de los aceites no son satisfactorias. Los buques que adquieran aceites en otros puertos procurarán que estos sean de las mismas marcas que se indica.

Art. 109. — El Formulario "D", adjunto a este Capítulo, contiene la lista de artículos que se entregarán a los buques respectivos cuando reciban orden de entrar a dique. Estos artículos serán entregados a los buques por la Dirección de Administración. Siempre que sea posible se preparará un programa para la entrada sucesiva de los buques de la Armada a dique,

uno después de otro, en cuyo caso se irán pasando todo el material sin utilizar, de buque a buque, con la intervención del representante de la Dirección de Administración.

El Formulario "E" adjunto a este Capítulo contiene la lista de artículos permitidos para la pintura de los buques. Las cantidades indicadas son las máximas para dar una mano completa. Los buques deben hacer sus pedidos sólo por los artículos y cantidades necesarias cuando sea indispensable pintar, reduciendo las cantidades en el Formulario "E" cuando sea posible y devolviendo el material que no haya sido utilizado, al Almacén de la Dirección de Administración.

Art. 110. — El Formulario "F" adjunto a este Capítulo contiene la lista de medicinas y artículos de sanidad permitidos a los buques y dependencias trimestralmente. Los pedidos ordinarios por estos artículos serán hechos el 1º de marzo, 1º de junio, 1º de septiembre, 1º de diciembre de cada año, y la cantidad pedida más la cantidad existente no excederán de las cantidades permitidas. Siempre que sea posible el Oficial de Sanidad y el Jefe del buque o dependencia deberá reducir o eliminar los artículos que no sean absolutamente indispensables. Estas economías serán tomadas en consideración por el Jefe de Estado Mayor al determinar la eficiencia del buque. En estos pedidos se usará la misma numeración, nomenclatura y clasificación que en el Formulario "F".

## CAPITULO XI

### Contabilidad

Art. 111. — Todos los buques y dependencias de la Armada así como los Consulados y otras Oficinas del Estado que manejen fondos del ramo, deberán rendir sus cuentas al Ministerio de Marina (Dirección de Administración), para su observación o aprobación.

Art. 112. — Los buques y dependencias de la Armada rendirán mensualmente las cuentas correspondientes a la partida de gastos menudos y útiles de escritorio. Esta partida se empleará exclusivamente en la adquisición de artículos destinados a uso oficial abordo, quedando terminantemente prohibido su aplicación a la compra de artículos de otra naturaleza, como tarjetas de felicitación, etc.

Art. 113. — Cada buque que efectúe algunos gastos fuera del Callao, los cuales han sido o serán pagados por las Tesorerías Fiscales deberá presentar a la Dirección de Administración, mensualmente, por oficio, una lista de estos gastos. No hay necesidad de comprobantes. No se necesitan muchos detalles, sino simplemente, el lugar, nombre del proveedor, naturaleza del artículo y la suma, a fin de que puedan determinar las obligaciones contra las diversas partidas y también controlarse los manifiestos de egresos de Tesorerías Fiscales con cargo al Ramo de Marina.

Art. 114. — Todo radiograma o telegrama particular expedido de buque a buque de la División Naval no podrá ser expedido sin el V° B° del segundo Comandante del buque. Los radiogramas o telegramas particulares que se expidan de un

buque de la División a una estación de tierra por intermedio de ella, o de otro buque con estación que no pertenezca al servicio naval, deberá llevar el V° B° del segundo Comandante previo el depósito en la Contaduría del valor del telegrama según la tasa respectiva. Los contadores de los buques que tengan estación radiotelegráfica llevarán una cuenta detallada de estos telegramas particulares. Mensualmente los Comandantes de los buques enviarán a la Dirección de Administración por conducto regular, la cuenta y el dinero recabado de los telegramas particulares que hubiera habido durante el mes.

Art. 115. — (Decreto Supremo 10 octubre 1923).

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

Considerando:

Que es conveniente regularizar los gastos que ocasionen la movilidad de los buques de la Armada y el mayor precio en el racionamiento de los tripulaciones y personal de trasporte cuando necesiten salir para atender a la conservación del orden público.

Decreta:

Las Tesorerías Fiscales aplicarán a la partida respectiva del Ramo de Gobierno, todo pago que efectúen por concepto de movilidad de los buques de la Armada y mayor precio del racionamiento de las tripulaciones y personal de trasporte, cuando salen para atender a la conservación del orden público.

## CAPITULO XII

### Formas

Art. 116. — Además de las formas aprobadas para el servicio de las Capitanías y que se encuentran en el Reglamento de la Marina Mercante y Capitanías en vigencia, han sido aprobadas las formas del Apéndice "Z" de este Capítulo, que serán distribuídas a los buques y dependencias por la Dirección de Administración, debiendo abonarse su precio con cargo a las partidas designadas para gastos menudos de los buques y dependencias.

Art. 117. — No serán empleadas para los objeto respectivos otras formas distintas de las mencionadas; debiendo solicitarse su suministro y observarse economía en su empleo. En caso de agotarse la cantidad suministrada a cada buque o dependencia, se rayará papel blanco ciñéndose lo más posible, al formulario autorizado. El Ministerio de Marina, la Escuela Naval del Perú y las Capitanías, harán uso de formularios especiales para preparar sus ajustamientos.

Art. 118. — Ningún buque o dependencia dispondrá, sin la debida autorización del Ministerio, la impresión de ninguna forma y en caso de necesitar alguna preparará un pedido al que acompañará una muestra de la forma que le sea necesario, indicando el precio en que estime su impresión. La Dirección de Administración efectuará el suministro o aprobará su adquisición para las unidades o dependencias respectivas. Cuando se hagan pedidos por algunos de los formularios que figuran en el Apéndice "Z", no se adjuntará muestra.

# APENDICE Z

(Apéndice al Capítulo XII — Manual del Servicio Administrativo de la Armada del Perú — Véase el Art. 118)

Los números marcados (x) son solamente para el servicio del Ministerio

| No. | OBJETO | Precio c/u |
|---|---|---|
| 1 | Primera página pedido | S. 0.03 |
| 2 | Segunda página pedido (Pedidos ordinarios) | 0.02 |
| 2 a | Segunda página pedido (Pedidos Extras) | 0.02 |
| x 3 | Relación Almacén | |
| x 4 | Datos de inventario | |
| x 5 | Parte de asistencia diaria | |
| 6 | Plana Menor (Ajustamiento) | 0.04 |
| 7 | Plana Mayor | 0.04 |
| x 8 | Resolución Ministerial para pago | |
| x 9 | Resolución Suprema para pago | |
| 10 | Certificado de raciones | 0.02 |
| x 11 | Resolución Suprema para pasajes y fletes | |
| 12 | Reconocimiento | 0.02 |
| x 13 | Ajustamiento del Ministerio | |
| 14 | Relación de raciones diarias | 0.01 |
| 14 a | ,, ,, ,, ,, | 0.01 |
| 15 | Certificado de pago | 0.01 |
| x 16 | Guías de Destino | |
| 17 | Planilla de pago del Ministerio | |
| 18 | Orden para raciones frescas | 0.01 |
| 19 | Pedido para prendas militares | 0.03 |
| x 20 | Orden a Proveedor | |
| x 21 | Guía de Intervención | |
| x 21 a | Guía de aviso para buque ó dependencia | |

| No. | OBJETO | Precio c/u. |
|---|---|---|
| x 22 | Guía de Salida | $ |
| x 22 a | Guía para la Sección Cuentas | |
| x 23 | Guía de Salida de existencia (Original) | |
| x 23 a | „ „ „ „ „ (Duplicada) | |
| x 24 | Cargo de correspondencia | |
| x 25 | Aprobación de cuentas de dependencias | |
| 26 | Tarjeta de existencia | 0.03 |
| x 27 | Avisos de los libramientos que deben ser pagados | |
| x 28 | Orden para pasajes | |
| x 29 | Material listo para entregar | |
| x 30 | Diarios (páginas) | |
| x 31 | Libro Mayor (páginas) | |
| x 32 | Recibos para efectivo | |
| x 33 | Tarjetas de obligaciones a partidas | |
| 34 | Revistas (Veáse No. 44) | 0.10 |
| x 35 | Cargas de Caja | 0.05 |
| 36 | Libro de Máquinas, páginas sueltas (borrador) | 0.06 |
| 36 a | Libro de Máquinas, páginas sueltas (limpio) | 0.04 |
| 37 | Libro de Bitácora, páginas sueltas (borrador) I | 0.04 |
| 37 a | Libro de Bitácora, páginas sueltas (borrador) II | 0.05 |
| 37 y 37 a | Libro de Bitácora, páginas sueltas I y II (limpio | 0.01 |
| 38 | Parte quincenal de existencia, Trabajos y artículos recibidos | 0.03 |
| 39 | Revista de Prendas | |
| x 40 | Aviso de estado de Prendas | |
| x 41 | Planilla de devolución | |
| 42 | Despachos (comunicación) | |
| 43 | | |
| 44 | Revista de Capitanías | 0.02 |
| 45 | | |
| 46 | Trajetas de material no consumibles | |
| 47 | | |
| 48 | | |
| x 49 | Contrato para personal subalterno | |
| x 50 | Datos sanitarios y de filiación | |
| x 51 | Planillas de conceptos | |

| No. | OBJETO | Precio c/u |
|---|---|---|
| x 52 | Títulos, Oficiales de Mar..... | |
| x 53 | Situación diaria de enfermos..... | |
| x 54 | Declaración de aptitud física..... | |
| x 55 | Pedido de reenganche ..... | |
| x 56 | Papeleta de licencia..... | |
| x 57 | Despachos de Jefes y Oficiales .... | |
| x 58 | Registro de enfermos, hospital..... | |
| x 59 | Historias clínicas..... | |
| x 60 | Cédulas de retiro para Jefes y Oficiales | |
| x 61 | „ „ „ „ Oficiales de Mar | |
| x 62 | Certificado Personal de enrolados .. | |
| x 63 | „ „ „ conscriptos.... | |
| x 64 | „ „ „ voluntarios... | |
| x 65 | Relación diaria de los Jefes y Oficiales | |
| x 68 | enfermos..... | |
| x 67 | Títulos para Jefes y Oficiales... | |
| x 68 | Ficha de recepción..... | |
| | Nombramiento, Cuerpo de Reserva .. | |
| x 69 | Contrato de voluntarios..... | |
| x 70 | Registro de conscripción ..... | |
| x 71 | Junta de Sorteo... | |
| 72 | Fojas de Notas y Conceptos..... | |
| 73 | | |
| 74 | | |
| 75 | | |
| 76 | | |
| 77 | | |
| 78 | | |
| 79 | | |
| 80 | | |
| 81 | | |
| 82 | | |
| 83 | | |
| 84 | | |
| 85 | | |
| 86 | | |
| 87 | | |
| 88 | | |
| 89 | | |
| x 90 | Edicto del Juez Instructor..... | |
| x 91 | Captura de un Desertor..... | |
| 92 | | |
| 93 | | |

| No. | OBJETO | Precio c/u. |
|---|---|---|
| 94 | | |
| 95 | | |
| 96 | | |
| 97 | | |
| 98 | | |
| 99 | | |
| 100 | | |
| 101 | Cuaderno de registro de inscripción de buques ..... ..... | |
| 102 | Entradas y salidas de buques..... | |
| 103 | Cuaderno de registro de Oficiales Ma- | |
| 104 | rina Mercante..... Libreta de identidad y servicio.... ..... | |
| 105 | Certificado de reconocimiento semestral para embarcaciones de bahía | |
| 106 | Certificado de Matrícula para embarcaciones de bahía..... | |
| 107 | Registro de embarcaciones de bahía... | |

## CAPITULO XIII

### Correspondencia

Art. 119. — En toda correspondencia Oficial (exceptuándose telegramas, cablegramas y radiogramas) del servicio de la Armada se hará uso del siguiente modelo:

(Sello)

Dirección de
Administración — Callao, 30 Junio 1923
No. 32

Del: Director de Administración.

Al: Jefe de Estado Mayor.

Vía: Dirección del Material.

Asunto: Reparaciones del B. A. P. "Grau".

Referencias: (a) Oficio del Jefe de Estado Mayor al Comandante General. — Nº 20 — 4 Mayo 1923.

(b) 2a. Tramitación del Comandante General a la Dirección de Material. — No. 6 — 10 Junio 1923.

1 . . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
2 . . . . . .

Dios guarde a Ud.
El Capitán de Fragata
Fulano de Tal

---

**1a. Tramitación**

N° 56 Lima, 16 Junio 1923

Del Director del Material.

Al Jefe de Estado Mayor.

Asunto: Reparaciones del B. A. P. "Grau".

Referencia: (a) Oficio del Director de Administración al Jefe de Estado Mayor. — N° 32. — 15 Junio 1923.

1 . . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
2 . . . . . .

Dios guarde a Ud.
El Capitán de Fragata
Fulano de Tal

Art. 120. — El mismo modelo se usará para la correspondencia con personas ajenas al servicio de la Armada, excepto en los casos en que la ley determine lo contrario.

Art. 121. — Para toda correspondencia se hará uso de papel blanco sin rayas, de 8 1|2" x 11" (126 m|m x 279 m|m), los papeles de la correspondencia llevarán dos perforaciones forme a la ley sea preciso hacer uso de papel sellado. Todos los papeles de la correspondencia llevarán dos perforaciones en la parte superior. Los centros de estas perforaciones distarán entre sí 80 m|m y 13 m|m del canto superior de la hoja.

Art. 122. — El sello y el nombre del buque o dependencia se usará impreso, siempre que sea posible. El costo de las hojas impresas no deberá exceder de un sol veinte el ciento, pudiendo obtenerse a ese precio en la Imprenta de la "Revista de Marina" en la Escuela Naval. Cuando se haga uso de sellos de jebe se tendrá cuidado de que la impresión sea perfectamente clara. El papel llevará únicamente el nombre del buque o dependencia quedando excluído cualquier otro título de oficina o Jefatura.

Art 123. — Sólo se usará timbrada la primera hoja, las demás serán de papel blanco sin timbre. Las hojas adicionales se superpondrán conforme sea necesario agregarlas y se fijarán a las originales por la parte superior por medio de broches cuyas cabezas quedarán por debajo.

Art. 124. — Se dejará un margen de 50 m|m en la parte superior, de 20 m|m a cada lado y en la parte inferior de cada página. En el margen de la izquierda se colocará la numeración del archivo o serie que corresponda a la hoja y también el sello con la fecha de recepción.

Art. 125. — La disposición y espacios para la escritura indicadas en los artículos anteriores serán observadas con toda precisión. El tema se pondrá en espacios simples de la máquina, y los párrafos quedarán separados por espacios dobles. La palabra "de" no se usará al escribir la fecha. Los párrafos serán numerados. El nombre del firmante, así como su clase militar, se escribirá a máquina o a pluma imitando las letras de imprenta y debajo se escribirá la firma, sin indicación alguna respecto al buque o dependencia a que pertenece por haberse éste indicado al comienzo después de la palabra "del". Las tra-

mitaciones serán numeradas, 1a. tramitación, 2a. tramitación, etc., sin usar el sello de las oficinas que las efectúen por estar ya indicadas después de la palabra "del".

Art. 126. — El texto de la comunicación deberá ser conciso, eliminando toda frase de cortesía, que no contribuya al objeto que la comunicación se propone. En lugar de emplear la frase usual: "Tengo el honor de elevar a Ud." deberá decirse: "Elevo a Ud." En lugar de decir: "Tengo el honor de dirigirme a Ud. con el objeto de cmunicarle que el B. A. P. "Almirante Grau " llegó el 26", deberá decirse: "El "Almirante Grau" llegó el 26".

Art. 127. — La Dirección de Administración absolverá cualquiera consulta respecto al presente capítulo.

Art. 128. — (Resolución Suprema 16 de Agosto 1923).— "Teniendo en consideración ser más conveniente para el servicio el uso de una denominación común para todas las unidades de la Armada: — Se resuelve: — Adóptese las palabras "Buque de la Armada Peruana" como única designación para todas las unidades de la Armada. Estas palabras se usarán en abreviaturas "B. A. P." antepuestas al nombre de cada unidad".

Art. 129. —

## RESUMEN DE LOS INFORMES, PEDIDOS, CUENTAS Y OTROS PAPELES EXIGIDOS DE LOS BUQUES Y DEPENDENCIAS POR EL MANUAL DEL SERVICIO ADMINISTRATIVO

| NOMBRE | Forma N. | Art. del Manual | A quien | Cuando |
|---|---|---|---|---|
| *Diario* | | | | |
| Papeleta de racionamiento | 14 o 14a | 182 | D. de A. vía D. de P. | ..... |
| Orden para raciones frescas | 18 | 183 | Proveedor | Antes de 3 p. m. |
| *Mensualmente* | | | | |
| Certificado de raciones | 10 | 186 | Proveedor | Fin de mes |
| Revistas | 34 | 200 | Véase Art. 201 | Día de revista |
| Ajustamientos | 6 y 7 | 204 | D. de A. | Dentro de tres días después de revista |
| Listas de pago | ..... | 205 | D. de A. | Día de pago |

| NOMBRE | Forma N. | Art. del Manual | A quien | Cuando |
|---|---|---|---|---|
| Cuenta de gastos menudos y útiles de escritorio | ..... | 261 | D. de A. | Fin de mes |
| Relación de gastos fuera del Callao | Oficio | 262 | D. de A. | Fin de mes o fin de viaje |
| Cuentas de raciones recibidas en dinero | ..... | 181 | D. de A. | Fin de mes |
| Cuenta de dinero recabado para telegramas particulares | ..... | 263 | D. de A. | Fin de mes |
| Relación de faltas de permiso | Oficio | 67 | D. de A. | Antes del 5 de cada mes |
| *Trimestral* | | | | |
| Manifiesto de cargos y consumos. | ..... | 227 | D. de A. | 15 Febrero, 15 Mayo, 15 Agosto, 15 Noviembre |
| Inventario de servicio de mesa de cámaras | ..... | 191 | D.de A. | Enero 1, Abril 1, Julio 1, Octubre 1 |
| Pedidos para servicio de mesa de cámaras | 1 y 2 | 191 | D. de A. | |
| Inventario de servicio de mesa y cocina de Oficiales de Mar y tripulación | ..... | 192 | D. de A. | Marzo 1, Junio 1 Setiembre 1, Diciembre 1 |
| Pedido para el mismo | 1 y 2 | 192 | D. de A. | |
| *Semestral* | | | | |
| Pedido semestral | 1 y 2 | 237 | D. de A. | Mayo 1, Noviembre 1 |

| NOMBRE | Forma N. | Art. del Manual | A quien | Cuando |
|---|---|---|---|---|
| Pedido para vestuario (Clase B)..... | 1 y 2 | 143, 146 | D. de A. vía D. de P. | Mayo 15, Noviembre 15 |
| *Cuando sea necesario* | | | | |
| Orden para raciones secas o de mar... | Oficio | 185 | D. de A. | ..... |
| Pedida para vestuario (Clase A y C) ..... | 1 y 2 | 140, 141<br>144, 146 | D. de A. vía D. de P. | ..... |
| Relación sobre vestuario de los tripulantes dados de baja..... | Oficio | 145 | D. de A. | ..... |
| Pedidos para prendas para Oficiales... | 19 | 161 | D. de A. | ..... |
| Certificado de pago..... | 15 | 207 | D. de A. | ..... |
| Pedidos ordinarios para artículos..... | 1 y 2 | 220 | D. de A. | ..... |
| Pedidos extraordinarios para artículos ..... | 1 y 2 | 220 | Véase Art. 222 | ..... |
| Pedidos para reparaciones..... | Oficio | 220 | D. de A. vía D. M. | ..... |
| Pedido para inspección y reconocimiento... ..... | 12 | 231 | Ministerio | ..... |

# FORMULARIO A

| No. de orden | Clase y Nomenclatura | Unidad | G. y B. | L. | R. | R 1 y R 2 | B. N. | Cap. C |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 5 | | | | | | | |
| 1 | Gasolina | Cajón | G. 120<br>B. 60 | 60 | 40 | 1 | 180 | 123 |
| 2 | Kerosene | ,, | G. 8<br>B. 68 | 6 | 3 | 3 | 12 | 1 |
| 3 | Petróleo | Kilo | ..... | ..... | ..... | ..... | 12000 | ..... |
| | CLASE 6 | | | | | | | |
| 4 | Grasa negra para engranaje | Kilo | ..... | ..... | ..... | ..... | 400 | ..... |
| 5 | Aceite Hidrolina o similar | Litro | 3 | ..... | 1 | 2 | 24 | ..... |
| 6 | Aceite "3 en 1" | ,, | 1 | ¼ | ¼ | ¼ | 1 | ..... |
| 7 | Aceite de maquinas marinas | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 100 | ..... |
| 8 | Aceite para lubricación forzada Light | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 25 | ..... |
| 9 | Id. id Heavy | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 250 | 120 |
| 10 | Aceite para iluminar | ,, | 60 | 60 | 60 | ..... | ..... | ..... |
| 11 | Vaselina amarilla | Kilo | 42 | 24 | 18 | 5 | 10 | 1 ½ |
| 12 | Aceite de olivo | Litro | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 13 | Aceite para frigorífico | ,, | ..... | ..... | ..... | 10 | ..... | ..... |

| No. de orden | Clase y Nomenclatura | Unidad | G. y B. | L. | R. | R 1 y R 2 | B. N. | Cap. C |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14 | Aceite para lubricación forzada Extra Heavy | Litro | ..... | ..... | ..... | ..... | 50 | ..... |
| 15 | Aceite para cilindros especial | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 25 | ..... |
| 16 | Aceite para lubricación forzada para motores "Diesel" | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 300 | ..... |
| 17 | Aceite "600 W Vacuum Oil" | ,, | ..... | ..... | ..... | 10 | 20 | ..... |
| 18 | Aceite "D. T. E. Heavy X" | ,, | ..... | ..... | ..... | 60 | ..... | ..... |
| 19 | Grasa Albany | Kilo | ..... | ..... | ..... | 30 | 7 | 1 ½ |
| 20 | Grasa Keystone | ,, | ..... | ..... | ..... | 20 | ..... | ..... |
| 21 | Grasa para billas (Voco) | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | ..... |
| 22 | Crane's Pure White Neatsfoot Oil | Litro | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... |
| 23 | Rarus Oil V. O. Co | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 100 | ..... |
| 24 | Aceite de castor fino lubricante | ,, | ..... | ..... | ..... | 5 | 3 | ..... |
| | CLASE 14 | | | | | | | |
| 25 | Hilaza | Kilo | 400 | 200 | 150 | ..... | 200 | 30 |
| 26 | Trapos | ,, | 100 | 100 | ..... | 120 | 50 | ..... |
| | CLASE 16 | | | | | | | |
| 27 | Bramante de algodon | Metro | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | 3 |
| 28 | Lampazos de algodón | Pieza | 60 | 36 | 12 | 12 | 24 | 12 |
| 29 | Franela de algodón | Metro | 25 | 10 | 6 | 3 | 6 | ..... |
| 30 | Tocuyo | ,, | 36 | 20 | 12 | 12 | 18 | 3 |

| No. de orden | Clase y Nomenclatura | Unidad | G. y B. | L. | R. | B 1 y R 2 | B. N. | Cap. C |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 22 | | | | | | | |
| 31 | Escobas | Pieza | 36 | 24 | 12 | 4 | 30 | 6 |
| 32 | Escobillas para lavar pinturas | ,, | 18 | 9 | 6 | ..... | 3 | 6 |
| 33 | Escobillones con mango para baldeo. | ,, | 30 | 24 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| 34 | Rastrillos de jebe con mango | ,, | 12 | 12 | ..... | ..... | ..... | 6 |
| 35 | Escobillones de pared con mango | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 6 | ..... |
| 36 | Escobillas de alambre finas | ,, | ..... | ..... | ..... | 12 | ..... | ..... |
| | CLASE 30 | | | | | | | |
| 37 | Lija para hierro surtida | Pieza | 240 | 150 | 150 | 0y1-180 | 180 | 18 |
| 38 | Lija para madera surtida | ,, | 45 | 30 | 20 | 00-24 | 90 | 18 |
| 39 | Desinfectante | Litro | 30 | 24 | 9 | 6 | 40 | 12 |
| 40 | Fósforos | Caja | 36 | 36 | 36 | ..... | 36 | ..... |
| 41 | Jabón de lavandería | Kilo | 150 | 75 | 30 | ..... | 45 | 12 |
| 42 | Jabón de agua salada | ,, | 150 | 75 | 30 | 60 | 45 | ..... |
| 43 | Jabón para mármoles y metales en polvo o en pasta | Pieza | 42 | 30 | 18 | 12 | 36 | 24 |
| 44 | Ladrillos para limpieza | ,, | 48 | 30 | 20 | 6 | 24 | 6 |
| 45 | Líquido para limpiar metales | Litro | 100 | 50 | 20 | 50 | 50 | 18 |
| 46 | Sal de soda | Kilo | 120 | 70 | 20 | ..... | 40 | 9 |
| 47 | Papel higiénico | Rollo | 360 | 180 | 60 | 100 | 180 | 36 |
| 48 | Alcohol de 40° | Litro | 9 | 6 | 2 | ..... | ..... | ..... |

| No. de orden | Clase y Nomenclatura | Unidad | G. y B. | L. | R. | R 1 y R 2 | B. N. | Cap. C |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **CLASE 31** | | | | | | | |
| 49 | Cera para pisos, preparada..... | Kilo | 5 | 3 | 1 | ..... | 10 | 18 |
| 50 | Plombajina..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 5 | ..... | ..... |
| 51 | Asbestos en polvo..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... | ..... |
| | **CLASE 40** | | | | | | | |
| 52 | Pomada para calzado..... ..... | Caja | 600 | 300 | 150 | 50 | 300 | 54 |

# FORMULARIO B

| No. de orden | Clase y Nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 5 | | | | | | |
| 1 | Carbón coke inglés..... | Kilo | ..... | ..... | ..... | ..... | 5000 |
| | CLASE 6 | | | | | | |
| 2 | Glicerina..... ..... | Litro | 3 | 1 | ½ | 5 | 4 |
| 3 | Grasa mineral..... | Kilo | 5 | 3 | 2 | 2 | 5 |
| 4 | Sebo blanco..... | ,, | 15 | 8 | 4 | 5 | 10 |
| | CLASE 7 | | | | | | |
| 5 | Suela del pais..... | Metros 2 | 2 | 2 | ¼ | ..... | 2 |
| 6 | Remos de 14.. ... ..... | Pieza | 12 | 8 | 4 | 2—7' | 2 |
| 7 | Remos de 12 ..... ... ..... | ,, | 6 | ..... | ..... | ..... | 6 |
| 8 | Chumaceras de bronce con dados..... | ,, | 10 | 7 | 5 | 2 | 6 |
| 9 | Bicheros de bronce..... ..... ..... | ,, | 9 | 6 | 4 | 1 | ..... |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 8 | | | | | | |
| 10 | Bujías (Indicar marca, diámetro e hilos por pulgada)... ..... | Pieza | 4 | 1 | 1 | ..... | ..... |
| 11 | Cable conductor eléctrico de alta tensión para motores..... | Metro | 3 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | CLASE 9 | | | | | | |
| 12 | Atomizadores para quemadores (B2 Bethlehem Shipbuilding Corp.).... | Pieza | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 13 | Boquillas para quemadores de 3"..... | ,, | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 14 | ,, ,, ,, de 3 1\|2".. | ,, | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 15 | Esponjas para filtros..... ..... | Kilo | ..... | ..... | 3 | ..... | ..... |
| 16 | Tuercas para boquillas Bethlehem Shipbuilding Corp..... | Pieza | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 17 | Agujas para sastre..... | ,, | 48 | 24 | 12 | 12 | 24 |
| 18 | ,, ,, velero..... ..... | ,, | 48 | 24 | 18 | 12 | 36 |
| 19 | ,, ,, máquina de coser ..... | ,, | 36 | 12 | 6 | .... | 24 |
| 20 | Brea..... ..... ..... | Kilo | 10 | 10 | ..... | 10 | 100 |
| 21 | Cera virgen..... | ,, | 1 | 1 | ½ | ½ | 2 |
| 22 | Ganchos de tijera de hierro galvanizado de 1\|2..... ..... | Pieza | 4 | 4 | 3 | ..... | 1 |
| 23 | ,, ,, de 5\|8..... ..... ..... | ,, | 3 | 3 | 2 | ..... | 6 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 9 | | | | | | |
| 24 | Ganchos de hierro galvanizado de 3\|4 | Pieza | 3 | 3 | 2 | ..... | 6 |
| 25 | Grilletes de hierro galvanizado de 3\|8 | ,, | 8 | 4 | 3 | ..... | 6 |
| 26 | ,, ,, de 1\|2"... ... ..... .. | ,, | 4 | 3 | 3 | ..... | 6 |
| 27 | Grilletes de hierro galvanizado de 5\|8" | ,, | 3 | 3 | 2 | ..... | 6 |
| 28 | Guardacabos de hierro galvanizado de 3\|8"..... | ,, | 4 | 3 | 3 | ..... | ..... |
| 29 | ,, ,, de 5\|8"..... | ,, | 4 | 3 | 3 | ..... | ..... |
| 30 | Rempujos..... | ,, | 4 | 3 | 2 | 2 | 3 |
| 31 | Globos de vidrio para faroles blancos. | ,, | 6 | 4 | 2 | ..... | 12 |
| 32 | ,, rojos ... .... ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 |
| 33 | Canastas para carbón..... | ,, | ..... | 12 | 4 | ..... | ..... |
| | CLASE 12 | | | | | | |
| 34 | Alambre fusible de 1\|2"..... | Kilo | ..... | ..... | ¼ | ..... | ..... |
| 35 | ,, ,, ,, 1"..... ..... | ,, | ..... | ½ | ¼ | ..... | ..... |
| 36 | ,, ,, ,, 3"..... | ,, | ..... | ½ | ¼ | ..... | ..... |
| 37 | ,, ,, ,, 6"..... | ,, | ½ | ..... | ½ | ..... | ..... |
| 38 | ,, ,, ,, 10"..... .... ..... | ,, | ½ | ½ | ½ | 1 | ½ |
| 39 | ,, ,, ,, 20"..... | ,, | ½ | ½ | ½ | ..... | ½ |
| 40 | ,, ,, ,, 20"..... | ,, | .... | ..... | ..... | 1 | ..... |
| 41 | ,, ,, ,, 40"..... ..... | ,, | ¼ | ¼ | ..... | ..... | ..... |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 12 | | | | | | |
| 42 | Alambre fusible de 50" amp..... | Kilo | ½ | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 43 | ,, ,, ,, especial en tu- | | | | | | |
| 44 | bos de vidrio de 4 amperes..... | Tubo | ..... | ..... | ..... | 100 | ..... |
| 45 | Alambre para bobinas aislado con seda de 1 m\|m..... ..... | Kilo | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 |
| 46 | Vasos de vidrio para defensas de lam- paras eléctricas (según modelo)... | Pieza | 8 | 3 | 2 | 6 | ..... |
| 47 | Escobillas de morganita para moto- res y dinamos de 1" 3\|8 × 1\|2 × 3\|8 ..... | ,, | 24 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 48 | id. ,, de 1 3\|4 × 1\|2 × 1\|2..... | ,, | 16 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 49 | id. ,, de 1 1\|2 × 1 × 1\|2"..... | ,, | 16 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 50 | id. ,, de 1" 15\|16 × 33\|64 x 3\|8 | ,, | ..... | 8 | ..... | ..... | ..... |
| 51 | id. ,, de 1 1\|4" × 7\|8 ..... | ,, | ..... | 16 | ..... | ... | ..... |
| 52 | Fibra vulcanizada de 1\|32"..... | Metro 2 | 0.5 | ..... | 0.1 | 0.5 | 0.5 |
| 53 | id. ,, ,, 1\|16"..... | ,, | ..... | ..... | 0.3 | ..... | 0.5 |
| 54 | id. ,, ,, 3\|8".. ..... | ,, | 0.1 | ..... | ..... | ..... | 0.5 |
| 55 | id. ,, ,, 1\|2"..... | ,, | .... | 0.5 | ..... | ..... | 0.5 |
| 56 | id. ,, ,, 1\|8"..... | ,, | 0.5 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 57 | Jebe líquido ..... ..... ..... ... | Kiío | 0.5 | 0.5 | 0.2 | 0.5 | 0.5 |
| 58 | Cinta aisladora (Especificar el ancho en pulgadas)..... | ,, | 3 | 1 | ½ | ½ | ½ |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 12 | | | | | | |
| 59 | Lámparas eléctricas portátiles ..... | Pieza | 6 | 3 | 2 | 2 | 2 |
| 60 | Lámparas de lata de mano para carboneras ..... | ,, | ..... | 2 | 2 | ..... | 6 |
| 61 | Linternas eléctricas de elementos..... | ,, | 6 | 2 | 1 | 6 | 1 |
| 62 | Bateíras para linternas..... | ,, | 12 | 4 | 2 | 12 | 2 |
| 63 | Bombas ,, ,, ..... | ,, | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 |
| 64 | Lámparas eléctricas de 32 bujias 105 volts--filamento metálico de rosca | ,, | 200 | 100 | 9 | ..... | ..... |
| 65 | id. ,, de 50 bujías—105 volts id. id ..... | ,, | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 66 | id. id. de 32 bujías—80 volts id. id. ..... | ,, | ..... | ..... | 100 | ..... | ..... |
| 67 | Lámparas eléctricas de 40 watts 110 volts--filamento metálico de rosca | ,, | ..... | ..... | ..... | 100 | .... . |
| 68 | id. id. de 250 watts—110 volts—filamento concentrado..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... |
| 69 | Lámparas eléctricas de 25 watts—220 volts..... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 24 |
| 70 | id. id. de 50 watts-220 volts.. | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 36 |
| 71 | id. id. de 100 watts—220 volts | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 48 |
| 74 | Cordón doble flexible para guías..... | Metro | 36 | 18 | 18 | 20 | ..... |
| 73 | Cordón eléctrico No. 14..... ... ..... | ,, | 24 | 30 | ..... | ..... | 50 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 12 | | | | | | |
| 74 | Carbones para proyectores de 6"..... | Pieza | 12 | ..... | ..... | ... .. | ..... |
| 75 | ,, ,, ,, de 216 m\|m. × 22 m\|m. ..... ..... | ,, | ..... | 12 | ..... | ..... | ..... |
| 76 | Ebonita en planchas de 3\|4..... | Metro 2 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 77 | ,, ,, de 5\|8 ..... ..... ... | ,, | ..... | 0.2 | 0.2 | ..... | ..... |
| 78 | Barniz negro para armaduras..... | Kilo | 2 | ..... | ..... | 3 | 5 |
| 79 | Alambre fusible con lámina de zinc de 120 amperes..... ..... ..... | Pieza | 20 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 80 | Morganita en planchas para dinamos de 12" × 12" × 1\|2"..... | ,, | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 81 | Morganita en planchas para dinamos de 12" × 12" × 7\|8"..... | ,, | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 82 | Fibra vulcanizada en planchas de 12" × 12 × 1\|16"..... ..... | ,, | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 83 | Fibra vulcanizada de 7\|8"..... | Metro 2 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | CLASE 14 | | | | | | |
| 84 | Cabo alquitranado de 1 1\|2"..... | Kilo | 25 | 20 | 4 | 4 | 8 |
| 85 | Cabo para drizas No 10 de algodón... | ,, | 15 | 8 | 4 | 4 | 6 |
| 86 | Cabo manila de 1 1\|2..... | ,, | 10 | 8 | 4 | ..... | ..... |
| 87 | ,, ,, de 2"..... | ,, | 30 | 15 | 5 | 10 | 15 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 14 | | | | | | |
| 88 | Cabo manila de "3 | Kilo | 30 | 40 | 20 | 20 | 20 |
| 89 | ,, ,, de 3 1\|2" | ,, | 80 | ..... | ..... | ..... | 30 |
| 90 | ,, ,, de 4" | ,, | ..... | 60 | ..... | ..... | 30 |
| 91 | ,, ,, de 4 1\|2" | ,, | 130 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 92 | Estopa | ,, | 10 | 10 | ..... | ..... | 100 |
| 93 | Hilo de cáñamo para veleros... | ,, | 4 | 2 | 1 | 1 | 6 |
| 94 | Hilo blanco en carretes No. 50 | Pieza | 24 | 12 | 3 | 3 | 10 |
| 95 | ,, negro ,, ,, 50 | ,, | 18 | 5 | 3 | 3 | 10 |
| 96 | ,, rojo ,, ,, 50 | ,, | 4 | 3 | 3 | 3 | 5 |
| 97 | Merlín alquitranado | Kilo | 6 | 4 | 3 | 1 | 2 |
| 98 | Merlín blanco | ,, | 6 | 4 | 3 | 1 | 6 |
| 99 | Meollar alquitranado | ,, | 7 | 4 | 3 | 2 | ..... |
| 100 | Meollar blanco | ,, | 8 | 5 | 3 | 2 | ..... |
| 101 | Piola trenzada de algodón de 30 hilos | ,, | 6 | 4 | 3 | ..... | ..... |
| 102 | Vaivén alquitranado | ,, | 5 | 4 | 2 | ..... | 2 |
| | CLASE 16 | | | | | | |
| 103 | Felpudos de coco | Pieza | 10 | 6 | 4 | 6 | 12 |
| 104 | Gamuza | ,, | 1 | ⅓ | ..... | ½ | ½ |
| 105 | Lanilla blanca para banderas | Metro | 20 | 10 | 8 | 5 | 10 |
| 106 | ,, roja ,, ,, | ,, | 40 | 15 | 12 | 8 | 10 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 16 | | | | | | |
| 107 | Lanilla azul ,, ,, ..... | Metro | 10 | 5 | 5 | 5 | 8 |
| 108 | ,, amarilla ,, ,, ..... .. | ,, | 18 | 5 | 5 | 5 | 8 |
| 109 | ,, negra ,, ,, ..... | ,, | 5 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 110 | Lona de algodón No. 1..... ..... | ,, | 30 | 10 | 5 | ..... | 5 |
| 111 | Loneta de algodón No. 10 granulada. | ,, | 30 | 15 | 9 | 5 | 20 |
| 112 | Tocuyo marca "A"..... ..... | ,, | 20 | 12 | 6 | 5 | 5 |
| 113 | Lana blanca de tejer..... | Kilo | 1 | ½ | ¼ | ..... | ..... |
| 114 | Paño doble ancho afelpado para filtros..... ..... ..... ..... | Metro | 44 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 115 | Paños para fogoneros..... | Pieza | 30 | 30 | 20 | 20 | ..... |
| 116 | Pabilo..... ..... ... | Kilo | 8 | 4 | 3 | 1 | 12 |
| | CLASE 17 | | | | | | |
| 117 | Asbestos en polvo fino..... | Kilo | 10 | 10 | 5 | 3 | 2 |
| 118 | Ladrillos refractorios..... . ..... | Pieza | 200 | 50 | 100 | ..... | 20 |
| 119 | Tierra refractaria..... ..... | Kilo | 1000 | 150 | 250 | ..... | ..... |
| 120 | Crisoles No. 30..... ..... | Pieza | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 |
| 121 | ,, ,, 40..... ... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 |
| 122 | ,, ,, 50..... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 |
| 123 | Tierra para fundición..... ..... | Kilo | ..... | ..... | ..... | ..... | 500 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 18 | | | | | | |
| 124 | Anillos de jebe de 3\|4" | Pieza | ..... | 60 | ..... | ..... | ..... |
| 125 | ,, ,, de 5\|8" | ,, | 12 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 126 | Empaquetadura cuadrada de 3\|4" para vapor | Kilo | 10 | ..... | ..... | ..... | 2 |
| 127 | Empaq. cuadrada de asbestos de 3\|8" | ,, | 3 | 3 | 3 | ..... | 2 |
| 128 | ,, ,, ,, de 1\|2" | ,, | 5 | 3 | 2 | ..... | 2 |
| 129 | ,, ,, ,, de 5\|8" | ,, | 10 | ..... | 4 | ..... | 2 |
| 130 | ,, ,, ,, de 3\|4" | ,, | 10 | 10 | ..... | ..... | 2 |
| 131 | ,, ,, ,, de 7\|8" | ,, | 20 | ..... | 10 | ..... | 1 |
| 132 | ,, ,, ,, de 1" | ,, | 30 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 133 | ,, ,, ,, de 1 1\|4" | ,, | 20 | 10 | 3 | ..... | ..... |
| 134 | Empaquetadura de asbestos en anillos exagonales con hueco de 5\|8" | Pieza | 100 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 135 | Empaquetadura de asbestos en cordón | Kilo | 10 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 136 | Empaquetadura de asbestos para tapas de calderas de 3\|4" × 1\|4"... | ,, | 15 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 137 | Empaquetaduras de asbestos de tela trenzada de 1\|8" | ,, | 15 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 138 | Empaquetadura de cinta de asbestos, sin trama metálica de 1" × 1\|8" | ,, | 12 | 10 | 7 | ..... | ..... |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 18 | | | | | | |
| 139 | Empaquetadura de asbestos para tapa de calderas de 7\|8 × 3\|8..... | Kilo | ..... | 10 | ..... | ..... | ..... |
| 140 | Empaquetadura de asbestos en cinta para tapas de calderas de 1 1\|4 × 1\|8 ..... ..... | ,, | ..... | ..... | 5 | ..... | 2 |
| 141 | Empaquetadura de asbestos laminada para juntas de vapor de 1\|32" | ,, | 12 | 5 | 5 | ..... | ..... |
| 142 | Empaquetadura de asbestos laminada para juntas de vapor de 1\|16" | ,, | 15 | 10 | 5 | ½ | 1 |
| 143 | Empaq. cuadrada de cáñamo de 3\|8" | ,, | 3 | ..... | 1 | ½ | 1 |
| 144 | ,, ,, ,, de 1\|2" | ,, | 5 | 5 | 3 | ..... | ½ |
| 145 | ,, ,, ,, de 5\|8" | ,, | 5 | ..... | 2 | ..... | ½ |
| 146 | ,, ,, ,, de 3\|4" | ,, | 5 | ..... | ..... | ½ | ..... |
| 147 | ,, ,, ,, de 7\|8" | ,, | ..... | ..... | 5 | ..... | ..... |
| 148 | ,, ,, ,, de 1"... | ,, | 10 | 5 | ..... | ½ | ..... |
| 149 | ,, ,, ,, de 3\|16" | ,, | ..... | ..... | ..... | .... | ..... |
| 150 | Empaquetadura de jebe en láminas de 1\|4" ..... ..... ..... | ,, | 20 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 151 | Empaquetadura de jebe en láminas con trama métálica de 1\|16"..... | ,, | 20 | 5 | 5 | ..... | ..... |
| 152 | Empaquetadura de jebe en láminas con trama de tela de 1\|8"..... | ,, | 20 | 5 | ..... | ..... | ..... |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | B y G | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 18 | | | | | | |
| 153 | Empaquetadura de jebe en láminas de 1\|16" | Kilo | 15 | ..... | ..... | 4 | ..... |
| 154 | Empaquetadura de jebe de ½" ×½"... | ,, | 15 | 6 | ..... | ..... | ..... |
| 155 | Empaquetadura de cáñamo cilíndrica con alma de jebe de 1¼" | ,, | ..... | 20 | ..... | ..... | ..... |
| 156 | Empaquetadura para juntas de petróleo de 1\|16" ("Enduro") | Metro 2 | 5 | ..... | ..... | 1 | 2 |
| 157 | Mechas para lámparas de 5\|8 | Pieza | 20 | 3[illegible] | 20 | ..... | 40 |
| 158 | Suela hidráulica de 1ra. calidad | Metro 2 | 1 | ½ | ¼ | ..... | ..... |
| 159 | Cuero de 1\|8" | ,, | ..... | ..... | ½ | ..... | ..... |
| 160 | Asbestos en plancha en trama de cobre de 1\|16" | Kilo | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... |
| 161 | Empaquetadura Vellamoide de 3' ×4' ×1\|16 | ,, | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... |
| | CLASE 19 | | | | | | |
| 162 | Grampas para correas de trasmisión (Nos. 1. 2 y 3) | Cajas | 1 | ½ | ..... | ..... | 1 |
| 163 | Tientos de cuero | Pieza | 18 | 12 | ..... | ..... | 12 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 22 | | | | | | |
| 164 | Brochas redondas de 3" para engrasar. | Pieza | 6 | 4 | 2 | ..... | ..... |
| 165 | Escobillas para limpiar tubos de calderas de 1" | ,, | 60 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 166 | Escobillas para limpiar tubos de calderas de 1 1\|4" | ,, | 20 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 167 | Escobillas para limpiar tubos de calderas de 2 1\|4" | ,, | ..... | 20 | ..... | ..... | ..... |
| 168 | Escobillas de alambre de acero | ,, | 20 | 12 | 3 | 6 | 12 |
| 169 | Escobillones "Banister" | ,, | 6 | 3 | 2 | 3 | ..... |
| | CLASE 23 | | | | | | |
| 170 | Pino blanco de 1"×12"×18" | Pieza | 3 | 3 | 2 | ..... | 3 |
| 171 | ,, ,, ,, 3\|4" ×12" ×18" | ,, | 4 | 3 | 1 | ..... | 3 |
| 172 | Roble de 1 1\|2" ×12" ×18" | ,, | 3 | 2 | 1 | ..... | 2 |
| 173 | ,, ,, 1" ×12" ×18" | ,, | 3 | 2 | 1 | ..... | 2 |
| 174 | ,, ,, 4" ×4"×22" | ,, | 2 | 2 | 2 | ..... | 2 |
| 175 | Pino oregón de 1"×12×18" | ,, | 6 | 3 | 2 | ..... | 2 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 25 | | | | | | |
| 176 | Piedra para asentar | Pieza | 2 | 1 | ..... | 1 | 3 |
| 177 | Piedra para esmerilar "Giágara de 6" diámetro | ,, | 2 | 1 | 1 | ..... | 2 |
| 178 | Picotas de acero con mango | ,, | 10 | 6 | 4 | .... | 12 |
| 179 | Hojas de sierra para metal de 12" | ,, | 100 | 60 | 48 | 15 | 80 |
| 180 | Limas planas corte grueso de 8" | ,, | 2 | 1 | ..... | ..... | 6 |
| 181 | ,, ,, ,, ,, ,, 12" | ,, | 6 | 3 | 3 | ..... | 6 |
| 182 | ,, ,, ,, ,, ,, 14" | ,, | ..... | 1 | ..... | ..... | 6 |
| 183 | ,, ,, ,, ,, ,, 16" | ,, | 2 | 2 | ..... | ..... | 6 |
| 184 | ,, ,, segundo corte de 8" | ,, | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 |
| 185 | ,, ,, ,, ,, ,, 12" | ,, | 4 | 1 | ..... | 2 | 6 |
| 186 | ,, ,, ,, ,, ,, 14" | ,, | ..... | 1 | ..... | ..... | 3 |
| 187 | ,, ,, ,, ,, ,, 16" | ,, | 2 | ..... | ..... | 2 | 6 |
| 188 | ,, ,, corte fino de 8" | ,, | 2 | ..... | ..... | .... | 6 |
| 189 | ,, ,, ,, ,, ,, 12" | ,, | 4 | 2 | 3 | ..... | 3 |
| 190 | ,, ,, ,, ,, ,, 14" | ,, | 2 | 1 | ..... | ..... | 6 |
| 191 | ,, media caña corte grueso 12" | ,, | 2 | 2 | 2 | ..... | 6 |
| 192 | ,, ,, ,, ,, ,, 14" | ,, | 2 | 2 | ..... | ..... | 3 |
| 193 | ,, ,, ,, ,, ,, 16" | ,, | 1 | ..... | ..... | ..... | 3 |
| 194 | ,, ,, ,, segundo corte 8" | ,, | ..... | ..... | 3 | ..... | 3 |
| 195 | ,, ,, ,, ,, ,, 12" | ,, | 3 | 2 | ..... | ..... | 6 |
| 196 | ,, ,, ,, ,, ,, 14" | ,, | 2 | 1 | ..... | ..... | 6 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 25 | | | | | | |
| 197 | Limas media caña corte fino de 6" | Pieza | 3 | 1 | ..... | ..... | 3 |
| 198 | ,, ,, ,, ,, ,, ,, 8" | ,, | 3 | 1 | 3 | ..... | 3 |
| 199 | ,, ,, ,, ,, ,, ,, 10" | ,, | 3 | 2 | ..... | ..... | 3 |
| 200 | ,, ,, ,, ,, ,, ,, 12" | ,, | 2 | 1 | 2 | ..... | 3 |
| 201 | ,, redondas corte grueso 12"..... | ,, | ..... | ..... | 1 | ..... | 3 |
| 202 | ,, ,, ,, ,, 14"..... | ,, | 2 | 1 | ..... | ..... | 3 |
| 203 | ,, ,, ,, ,, 16"..... | ,, | 2 | 1 | ..... | ..... | 3 |
| 204 | ,, ,, segundo corte 6"..... | ,, | ..... | ..... | 2 | ..... | 3 |
| 205 | ,, ,, ,, ,, 8"..... | ,, | ..... | ..... | 1 | ..... | 3 |
| 206 | ,, ,, ,, ,, 10"..... | ,, | 3 | 2 | ..... | ..... | 3 |
| 207 | ,, ,, ,, ,, 12"..... | ,, | 2 | 1 | 1 | ..... | 3 |
| 208 | ,, cuadradas corte grueso 12"..... | ,, | 2 | 1 | 1 | 2 | 6 |
| 209 | ,, ,, ,, ,, 14"..... | ,, | 5 | 1 | ..... | ..... | 3 |
| 210 | ,, ,, segundo corte 6"..... | ,, | ..... | ..... | 2 | 2 | 3 |
| 211 | ,, ,, ,, ,, 10"..... | ,, | 2 | ..... | 1 | ..... | 3 |
| 212 | ,, ,, ,, ,, 12"..... | ,, | 2 | 1 | ..... | ..... | 3 |
| 213 | ,, ,, corte fino 8"..... ..... | ,, | 3 | 1 | ..... | ..... | 3 |
| 214 | ,, ,, ,, ,, 10"..... ..... | ,, | 3 | 1 | ..... | ..... | 3 |
| 215 | ,, ,, ,, ,, 12"..... ..... | ,, | 2 | 1 | ..... | ..... | 3 |
| 216 | ,, triangulares segundo corte 12" | ,, | 2 | 2 | ..... | ..... | 3 |
| 217 | ,, ,, ,, ,, 14" | ,, | 2 | 2 | ..... | ..... | 3 |
| 218 | ,, ,, corte fino 5"..... | ,, | 8 | 4 | 2 | ..... | 3 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 25 | | | | | | |
| 219 | Limas triangulares corte fino 8"..... | Pieza | 3 | 2 | ..... | ..... | 3 |
| 220 | ,, ,, ,, ,, 12"..... | ,, | 2 | 2 | ..... | 2 | 12 |
| 221 | Mangos de madera para limas..... ... | ,, | 12 | 8 | 4 | 2 | 40 |
| 222 | Mangos para martillos de 12"..... ..... | ,, | 4 | 4 | 2 | 2 | 3 |
| 223 | ,, ,, ,, ,, 14"..... | ,, | 8 | 5 | ..... | ..... | 6 |
| 224 | ,, ,, ,, ,, 18"..... | ,, | 6 | 2 | 4 | ..... | 2 |
| 225 | ,, ,, ,, ,, 24"..... | ,, | 6 | 2 | ..... | ..... | 2 |
| 226 | ,, ,, ,, ,, 36"..... | ,, | 6 | 2 | 2 | .... . | 3 |
| 227 | ,, para machos de 48"..... | ,, | 4 | 2 | ..... | ..... | ..... |
| | CLASE 26 | | | | | | |
| 228 | Cadenetas de bronce..... ..... ..... | Kilo | ½ | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 229 | Clavos de alambre de 1"..... ..... ... | ,, | 2 | 1 | 1 | .... . | 1 |
| 230 | ,, ,, ,, 1 1|2"..... | ,, | 3 | 1 | 1 | ..... | 1 |
| 231 | ,, ,, ,, 2" ..... .... ..... | ,, | 3 | 1 | 1 | ..... | 1 |
| 232 | ,, ,, ,, 2 1|2"..... | ,, | 2 | 1 | 1 | .... | 1 |
| 233 | ,, ,, ,, 3"..... .. | ,, | 3 | 1 | ..... | ..... | 1 |
| 234 | ,, ,, ,, 4"..... ... | ,, | 3 | ..... | ..... | ..... | 2 |
| 235 | ,, ,, ,, 4 1|2"..... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 |
| 236 | ,, ,, ,, 5"..... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 |
| 237 | Clavos de cobre de 1"..... ..... | ,, | 2 | 2 | ..... | ..... | 2 |

| No. de orden | Clase y Nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 26 | | | | | | |
| 238 | Clavos de cobre de 1 1\|2" | Kilo | 2 | 2 | ½ | ..... | 2 |
| 239 | ,, ,, ,, 2" | ,, | 2 | 2 | ½ | ..... | 2 |
| 240 | ,, ,, ,, 2 1\|2" | ,, | 2 | 2 | ½ | ..... | 2 |
| 241 | ,, ,, ,, 3" | ,, | 2 | 2 | ..... | ..... | 2 |
| 242 | ,, ,, ,, 3 1\|2" | ,, | 2 | ..... | ..... | ..... | 2 |
| 243 | ,, ,, ,, 4" | ,, | 2 | ..... | ..... | ..... | 2 |
| 244 | Clavos de bronce de 5\|8" | ,, | ½ | ..... | ..... | ..... | 1 |
| 245 | Clavos de fierro galvanizado de 2" | ,, | 2 | 1 | ½ | ..... | 2 |
| 246 | ,, ,, ,, ,, 3" | ,, | 2 | 1 | ..... | ..... | 2 |
| 247 | Tornillos de bronce de rosca corrientes, cabeza redonda, de 1\|4×34" | ,, | ... | ..... | ½ | ..... | ..... |
| 248 | Tornillos de bronce de cabeza cónica de 5\|16 × 1\|2" | ,, | 1 | ½ | ½ | ..... | ..... |
| 249 | Tornillos de bronce para madera 1" | ,, | 1½ | 1 | ..... | ..... | 2 |
| 250 | ,, ,, ,, ,, 1½" | ,, | 1½ | 1½ | ½ | ..... | 2 |
| 251 | ,, ,, ,, ,, 2" | ,, | 1½ | 1 | ½ | ..... | 2 |
| 252 | ,, ,, ,, ,, 2½" | ,, | 1½ | 1½ | ½ | ..... | 2 |
| 253 | ,, ,, ,, ,, 3" | ,, | 1½ | 1½ | ½ | ..... | 2 |
| 254 | ,, hierro ,, ,, 2" | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 |
| 255 | Tachuelas de cobre de 3\|4" | ,, | 1½ | ..... | ..... | ..... | 2 |
| 256 | ,, ,, ,, 1" | ,, | ½ | ¼ | ..... | ..... | 2 |
| 257 | Alambre de bronce corriente de 1\|16 | ,, | 2 | ..... | ..... | ..... | 1 |

| No. de orden | Clase y Nomenclatura | Unidad | G. y B. | L. | R. | R 1 y R 2 | B. N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 26 | | | | | | |
| 258 | Alambre de bronce corriente de 1\|8"... | Kilo | 3 | 5 | ..... | ..... | 1 |
| 259 | ,, ,, ,, ,, 1\|4"... | ,, | 5 | 1 | 2 | ..... | 1 |
| 260 | Alambre bronce para resortes 1\|8".... | ,, | 2 | 1 | 2 | ..... | 1 |
| 261 | ,, ,, ,, ,, 1\|16".. | ,, | 1 | 1 | ..... | ..... | 1 |
| 262 | ,, ,, ,, ,, 3\|16".. | ,, | 1 | 1 | 2 | ..... | 1 |
| 263 | Alambre acero para resortes 1\|16".... | ,, | ½ | 1 | 3 | ..... | 1 |
| 264 | ,, ,, ,, ,, 1\|8" ..... | ,, | 2 | ..... | ..... | 2 | 1 |
| 265 | ,, ,, ,, ,, 3\|16".... | ,, | 1 | 2 | ..... | ..... | 1 |
| 266 | ,, ,, ,, ,, 1\|4" ..... | ,, | 4 | ..... | 4 | ..... | 4 |
| 267 | ,, ,, ,, ,, 1\|32".... | ,, | 2 | ..... | 1 | ..... | 1 |
| 268 | ,, ,, ,, ,, 5\|32".... | ,, | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... |
| 269 | Alambre cobre para resortes 1\|16".... | ,, | 1 | 1 | ..... | 3 | ½ |
| 270 | ,, ,, ,, ,, 1\|8 ..... | ,, | 2 | ..... | ¼ | ..... | ..... |
| 271 | Alambre de fierro dulce No. 60..... ... | ,, | ..... | ..... | ..... | 3 | ..... |
| 272 | Alambre de plomo de 1\|32" ... ..... | ,, | 3 | 2 | ..... | 3 | ½ |
| 273 | Escobillas para limas ..... | Metro | 1 | ½ | ¼ | ¼ | ½ |
| 274 | Alambre de plomo de 1\|16" ..... | Kilo | 3 | 2 | ..... | ½ | ..... |
| 275 | Esmeril en polvo No. 0 ... ..... | ,, | 2 | 1 | ¼ | ..... | ½ |
| 276 | ,, ,, ,, 00.... ..... | ,, | ..... | ..... | ¼ | ..... | ½ |
| 277 | ,, ,, ,, 1\|2 .... ..... | ,, | 1 | 1 | ..... | ..... | ½ |
| 278 | Clover Compaund "Clover" D..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... |
| 279 | ,, ,, ,, A..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... |

| No. de orden | Clase y Nomenclatura | Unidad | G. y B. | L. | R. | R 1 y R 2 | B. N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 27 | | | | | | |
| 280 | Anillos de cobre de 1\|8" | Kilo | 2 | 1 | ¼ | ..... | 2 |
| 281 | Anillos de hierro de 1\|4" | ,, | 2 | ..... | ½ | ..... | 1 |
| 282 | ,, ,, ,, 3\|8" | ,, | 3 | 5 | ½ | ..... | 1 |
| 283 | ,, ,, ,, 1\|2" | ,, | 7 | 5 | ½ | ..... | 2 |
| 284 | ,, ,, ,, 5\|8" | ,, | 10 | 5 | 1 | ..... | 2 |
| 285 | ,, ,, ,, 3\|4" | ,, | 5 | ..... | 1 | ..... | 3 |
| 286 | ,, ,, ,, 7\|8" | ,, | 5 | ..... | ..... | ..... | 5 |
| 287 | ,, ,, ,, 1" | ,, | 5 | ..... | ..... | ..... | 6 |
| 288 | ,, ,, ,,1 1\|4" | ,, | 5 | ..... | ..... | ..... | 7 |
| 289 | Pasadores de acero flexible de 1\|16" | ,, | 1 | ¼ | ¼ | ¼ | ½ |
| 290 | ,, ,, ,, ,, 1\|8" | ,, | 1 | ¼ | ¼ | ¼ | ½ |
| 291 | ,, ,, ,, ,, 3\|16" | ,, | ½ | ..... | ..... | ½ | 1 |
| 292 | ,, ,, ,, ,, 5\|16" | ,, | ½ | ..... | ..... | ¼ | 2 |
| 293 | ,, ,, ,, ,, 1\|4" | ,, | ½ | ..... | ..... | ½ | 2 |
| 294 | ,, ,, ,, ,, 1\|32" | ,, | ..... | ..... | .... | ¼ | ..... |
| 295 | Pasadores de cobre de 1\|16" | ,, | 1 | ½ | ¼ | ½ | ½ |
| 296 | ,, ,, ,, 1\|8" | ,, | 1 | ½ | ½ | ¼ | ½ |
| 297 | ,, ,, ,, 3\|16" | ,, | 1 | 1 | ¼ | ..... | ½ |
| 298 | ,, ,, ,, 1\|4" | ,, | ½ | 1 | ..... | ..... | ..... |
| 299 | ,, ,, ,, 5\|16" | ,, | ½ | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 300 | Pernos de hierro con tuerca exagonal de 1\|4 × 1" | ,, | 5 | 2 | 1 | ..... | 3 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 27 | | | | | | |
| 301 | Pernos de hierro con tuerca exagonal de 1\|4 × 1 1\|2" | Kilo | 5 | ..... | ..... | 1 | ..... |
| 362 | Pernos de hierro con tuerca exagonal de 3\|8 × 3\|4" | ,, | 12 | ..... | ..... | ..... | 5 |
| 303 | Pernos de hierro con tuerca exagonal de 3\|8 × 1 1\|2" | ,, | 20 | 15 | ..... | ..... | 5 |
| 304 | Pernos de hierro con tuerca exagonal de 3\|8 × 4" | ,, | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... |
| 305 | Pernos de hierro con tuerca exagonal de 1\|2 × 1 1\|2" | ,, | 30 | 30 | ..... | 1 | 7 |
| 306 | Pernos de hierro con tuerca exagonal 1\|2 × 3" | ,, | 40 | 20 | 2 | 1 | 7 |
| 307 | Pernos de hierro con tuerca exagonal de 5\|8 × 2" | ,, | 30 | 5 | ..... | ..... | 5 |
| 308 | Pernos de hierro con tuerca exagonal de 5\|8 × ε" | ,, | 15 | 5 | 3 | 1 | 7 |
| 309 | Pernos de hierro con tuerca exagonal de 5\|8 × 4" | ,, | 15 | 10 | ..... | ..... | 7 |
| 310 | Pernos de hierro con tuerca exagonal de 3\|4 × 4" | ,, | 10 | 20 | ..... | ..... | 7 |
| 311 | Pernos de hierro con tuerca exagonal 3\|4 × 6" | ,, | 20 | 20 | ..... | ..... | 10 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 27 | | | | | | |
| 312 | Remaches de hierro 3\|16 ×1\|2" | Kilo | 2 | 2 | 2 | ..... | ..... |
| 313 | ,, ,, ,, 1\|4 ×3\|4" | ,, | 6 | 5 | 2 | ..... | 2 |
| 314 | ,, ,, ,, 3\|8 ×1" | ,, | 8 | 2 | 2 | ..... | 2 |
| 315 | ,, ,, ,, 3\|8 ×1 1\|2" | ,, | 10 | 2 | 2 | ..... | 3 |
| 316 | ,, ,, ,, 1\|2 ×1 1\|2" | ,, | 12 | ..... | ..... | .. | 3 |
| 317 | ,, ,, ,, 1\|2 ×2" | ,, | 12 | 12 | .. ... | ..... | 5 |
| 318 | ,, ,, ,, 5\|8 ×3" | ,, | 12 | 12 | ..... | ..... | 5 |
| 319 | ,, ,, ,, 3\|4 ×3" | ,, | 12 | 10 | ..... | ..... | ..... |
| 320 | ,, ,, cobre 1\|8 ×1\|2" | ,, | 1½ | ¾ | ¼ | ½ | ..... |
| 321 | ,, ,, ,, 3\|16 ×3\|4" | ,, | 1½ | ¾ | ..... | ..... | 2 |
| 322 | Tuercas de hierro 1\|4" | ,, | 2 | ..... | ½ | ..... | 1 |
| 323 | ,, ,, ,, 3\|8" | ,, | 4 | 5 | 1 | ..... | 2 |
| 324 | ,, ,, ,, 1\|2" | ,, | 8 | 3 | 2 | ..... | 2 |
| 325 | ,, ,, ,, 5\|8" | ,, | 8 | 8 | 2 | ..... | 3 |
| 326 | ,, ,, ,, 3\|4" | ,, | 8 | 8 | ..... | ..... | 2 |
| 327 | ,, ,, ,, 7\|8" | ,, | 5 | 2 | ..... | ..... | 3 |
| 328 | ,, ,, ,, 1" | ,, | 5 | 2 | ..... | ..... | 4 |
| 329 | Tuercas de bronce 3\|4 a 1\|16" stdo | ,, | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... |
| 330 | Remaches de hierro de 1\|8 ×1\|2" | ,, | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | CLASE 28 | | | | | | |
| 331 | Codos de 3\|4" de hierro | Pieza | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 28 | | | | | | |
| 332 | Tubo de fierro de 3\|4" | Metro | 10 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 333 | Uniones Universales de 3\|4" | Pieza | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 334 | ,, ,, ,, 3\|8" | ,, | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 335 | Válvulas de globo de bronce de 3\|4" .. | ,, | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 336 | Codos galvanizados de 1" | ,, | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 337 | ,, ,, ,, 1 1\|4" | ,, | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 338 | Uniones Universales de 1" | ,, | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 339 | ,, ,, ,, 1 1\|4" | ,, | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 340 | ,, ,, ,, 1 1\|2" | ,, | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | CLASE 29 | | | | | | |
| 341 | Soldadura de bronce No. 8 | Kilo | 4 | 2 | 2 | ..... | 2 |
| 342 | Soldadura de estaño | ,, | 8 | 6 | 3 | 2 | 5 |
| 343 | Fierro angular de 2 ×2 1\|4" | ,, | 15 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 344 | Acero en barras de 3\|8" | ,, | 15 | 5 | 5 | ..... | 5 |
| 345 | ,, ,, ,, 3\|4" | ,, | 18 | 4 | 6 | ..... | 5 |
| 346 | ,, ,, ,, 1" | ,, | 20 | 30 | 6 | 5 | 5 |
| 347 | Acero ochavado de 3\|4" | ,, | 12 | ..... | ..... | ..... | 5 |
| 348 | ,, ,, ,, 7\|8" | ,, | 18 | 10 | 6 | ..... | 5 |
| 349 | ,, ,, ,, 1" | ,, | ..... | 15 | ..... | ..... | 5 |
| 350 | Acero en barras para resortes de 1\|2" | ,, | ..... | 4 | ..... | ..... | 5 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 29 | | | | | | |
| 351 | Acero cuadrado de 1 1\|4"..... | Kilo | 20 | 10 | ..... | ..... | ..... |
| 352 | Hierro en planchas 1\|15 ×3 ×6"..... .. | Pieza | 5 | 1 | ..... | ..... | 2 |
| 353 | ,, ,, 1\|8×3 ×6"..... | ,, | 6 | 1 | ..... | ..... | 1 |
| 354 | ,, ,, 1\|8 ×4×9"..... | ,, | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 |
| 355 | ,, ,, 3\|16 ×3 ×6"..... | ,, | 4 | 1 | ..... | ..... | 2 |
| 356 | Planchas galvanizadas 1\|16 ×3 ×6".. | ,, | 4 | 2 | 2 | ..... | 2 |
| 357 | Hierro dulce barras redondas 1\|4"..... | Kilo | 20 | 5 | ..... | ..... | 2 |
| 358 | ,, ,, ,, ,, 3\|8"..... | ,, | 30 | 10 | 5 | ..... | 5 |
| 359 | ,, ,, ,, ,, 1\|2"..... | ,, | 30 | 10 | 5 | ..... | 5 |
| 360 | ,, ,, ,, ,, 5\|8"..... | ,, | 40 | 15 | 10 | ..... | 5 |
| 361 | ,, ,, ,, ,, 3\|4"..... | ,, | 50 | 15 | ..... | ..... | 5 |
| 362 | ,, ,, ,, ,, 7\|8"..... | ,, | ..... | 20 | ..... | ..... | 10 |
| 363 | ,, ,, ,, ,, 1"..... | ,, | 50 | 20 | 12 | ..... | 10 |
| 364 | Hierro dulce en platinas 1\| ×1 1\|2".... | ,, | 30 | 10 | 5 | ..... | 10 |
| 365 | ,, ,, ,, 1\|2 ×3"..... | ,, | 40 | ..... | ..... | ..... | 15 |
| 366 | Bronce redondo en barras de 3\|8"..... | ,, | 10 | 5 | 3 | ..... | ..... |
| 367 | ,, ,, ,, ,, 1\|2"..... | ,, | 15 | 10 | 5 | ..... | ..... |
| 368 | ,, ,, ,, ,, 5\|8"..... | ,, | 25 | 15 | ..... | 5 | 5 |
| 369 | ,, ,, ,, ,, 3\|4"..... | ,, | 25 | 15 | ..... | ..... | 5 |
| 370 | ,, ,, ,, ,, 7\|8"..... | ,, | ..... | 20 | 5 | ..... | 5 |
| 371 | ,, ,, ,, ,, 1"..... | ,, | 30 | ..... | ..... | 5 | 5 |
| 372 | ,, ,, ,, ,, 1 1\|4"... | ,, | 40 | ..... | ..... | ..... | ..... |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 29 | | | | | | |
| 373 | Bronce redondo en barras de 1 1\|2"... | Kilo | 40 | 10 | ..... | ..... | ..... |
| 374 | Bronce Naval en barras de 7\|8" (Metal Munz o Delta estirado)..... | ,, | 25 | 15 | ..... | ..... | ..... |
| 375 | Bronce Naval en barras de 5\|8"..... | ,, | ..... | ..... | 6 | ..... | ..... |
| 376 | ,, ,, ,, ,, 3\|4"..... | ,, | ..... | ..... | 6 | ..... | ..... |
| 377 | ,, ,, ,, ,, 1 1\|4"..... | ,, | 30 | 20 | ..... | ..... | ..... |
| 378 | ,, ,, ,, ,, 2"..... | ,, | 25 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 379 | Bronce en planchas de 1\|32"..... | ,, | 10 | 4 | 2 | 1 | 2 |
| 380 | ,, ,, ,, 1\|16"..... ..... | ,, | 15 | ..... | 3 | 1 | 2 |
| 381 | ,, ,, ,, 1\|8"..... ..... | ,, | 20 | 10 | 3 | ..... | 4 |
| 382 | ,, ,, ,, 3\|16"..... | ,, | 20 | ..... | ..... | ..... | 4 |
| 383 | ,, ,, ,, 1\|64" ..... ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 1 | 2 |
| 384 | Bronce Naval en planchas de 1\|16".... | ,, | 20 | 12 | 3 | 1 | ..... |
| 395 | Cobre redondo en barras de 3\|8"..... | ,, | 10 | ..... | ..... | 2 | 10 |
| 386 | ,, ,, ,, ,, 1"..... | ,, | 15 | 5 | 3 | ..... | 5 |
| 387 | Hojalata de 18×24" ..... | Pieza | 12 | 8 | ..... | ..... | ..... |
| 388 | Plomo en planchas de 1\|16"... ..... .... | Kilo | 8 | 8 | 5 | ..... | ..... |
| 389 | ,, ,, ,, 1\|8"..... | ,, | 10 | ..... | 5 | ..... | ..... |
| 390 | Cobre en planchas de 1\|32"..... | ,, | 10 | 4 | 2 | ..... | 4 |
| 391 | ,, ,, ,, 1\|16"..... | ,, | ..... | 6 | ..... | ..... | 4 |
| 392 | Metal anti-friccien "Babit o "Magnolia"... .... ..... ..... | ,, | 100 | 20 | 10 | 20 | 50 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 29 | | | | | | |
| 393 | Tela metálica de cobre o bronce fino.. | Metro 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 |
| 394 | Tela metálica de cobre o bronce gruesa ..... | ,, | 3 | ..... | ..... | 1 | 1 |
| 395 | Zinc en planchas laminadas de 12 ×6 ×5\|8" ..... | Pieza | 100 | 50 | 50 | ..... | ..... |
| | CLASE 30 | | | | | | |
| 396 | Alcohol de 40° ..... | Litro | 8 | 6 | 2 | 20 | 10 |
| 397 | Acido muriático ..... | Kilo | 3 | 2 | 2 | ..... | 3 |
| 398 | Acido sulfúrico ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 |
| 399 | Bórax ..... | ,, | 3 | 1 | 1 | ..... | 2 |
| 400 | Soda cáustica o Boiler Compaund ..... | ,, | 350 | 80 | 40 | ..... | ..... |
| 401 | Pasta para soldar ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... |
| 402 | Amoniaco líquido ..... | Litro | ..... | ..... | ..... | 5 | ..... |
| | CLASE 31 | | | | | | |
| 403 | Alquitrán dulce ..... | Litro | 15 | 10 | 6 | ..... | 15 |
| 404 | Goma laca ..... | Kilo | 5 | 3 | 1 | 5 | 5 |
| 405 | Humo de pez ..... | ,, | ..... | ½ | ¼ | ..... | ..... |
| 406 | Sangre de Drago ..... | ,, | ½ | ¼ | ¼ | ..... | ..... |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R 2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 31 | | | | | | |
| 407 | Kola | Kilo | 20 | 4 | 3 | ..... | 10 |
| 408 | Manganesita | ,, | 8 | 2 | 1 | ..... | ..... |
| 409 | Smooth'on | ,, | 4 | 2 | ..... | 1 | ..... |
| 410 | Plombajina | ,, | 10 | 5 | 3 | ..... | 2 |
| | CLASE 32 | | | | | | |
| 411 | Lápices para carpintero | Pieza | 10 | 6 | 4 | ..... | 10 |
| | CLASE 40 | | | | | | |
| 412 | Piedra pómez | Kilo | 1 | 1 | 1 | ..... | 1 |
| 413 | Tiza en polvo | ,, | 3 | 3 | 1 | ..... | 10 |
| 414 | Cal viva | ,, | 300 | 160 | 150 | ..... | 50 |
| 415 | Cemento romano | ,, | 240 | 50 | 90 | ..... | 240 |
| 416 | Tiza en panes | ,, | 4 | 3 | 1 | ..... | ..... |
| 417 | Paño Nacional oscuro para franjas de botes | Metro | 2 | 1 | 1 | ..... | 1 |
| 418 | Tubos de vidrio para niveles de tanques de 5\|8 × 18'' | Pieza | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 419 | Tubos de vidrio para niveles de tanques de 18 × 930 m\|m | ,, | ..... | ..... | 6 | ..... | ..... |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | B y G | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 40 | | | | | | |
| 420 | Tubos de vidrio para niveles de tanques de 14 ×250 m\|m ..... | Pieza | ..... | ..... | 6 | ..... | ..... |
| 421 | Tubos de vidrio para niveles de tanques de 14× 900 m\|m ..... | ,, | ..... | ..... | 3 | ..... | ..... |
| 422 | Tubos de vidrio para niveles de calderas de 1\|4 ×18"..... | ,, | ..... | 36 | ..... | ..... | ..... |
| 423 | Vidrios para niveles "Klinger" de calderas de 254 ×30 ×15 mm..... | ,, | ..... | ..... | 4 | ..... | ..... |
| 424 | Vidrios para niveles "Klinger" de calderas de 218 ×33 ×17 m\|m..... .... | ,, | ..... | ..... | 4 | ..... | ..... |
| 425 | Vidrios para el separador de 190×35 ×12 m\|m ..... ..... .. | ,, | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... |
| 426 | Tubos de vidrio para niveles de calderas de 1\|8 ×5\|8 ×16"..... ..... ... | ,, | 100 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 427 | Tubos de vidrio de 16 ×840 m\|m..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... |
| 428 | ,, ,, ,, ,, 25 ×400 m\|m..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... |
| 429 | Aceiteras de lata ..... ..... | ,, | 6 | 4 | 2 | ..... | ..... |

# FORMULARIO C

Revisada Dic. 1927

(Apéndice al Capítulo XI — Manual del Servicio Administrativo de la Marina — Véase el Art. 238)

| Nomenclatura | Usos | Marcas | Buques que lo consumen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | G. y B. | L. | R. | R. 1-2-3-4 |
| D. T. E. Heavy Medium Aceite para lubricación Diesel..... | Motores Diessel..... | Gargoyle Vacuum Oil Co..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rarus Oil ..... | Torpedos..... | Gargoyle Vacuum Oil Co..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Crane's pure Neats foot Oil ..... | Giróscopos ..... | Crane's ..... ... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Aceite castor fino lubricante ..... ..... ... | Torpedos..... | ..... ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Acete D. T. E. Heavy X.. | Torpedos..... | Gargoyle Vacuum Oil Co..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

| Nomenclatura | Usos | Marcas | Buques que lo consumen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | G. y B. | L. | R. | R. 1-2-3-4 |
| Aceite para máquinas .... | Maq. principales ... | Inca Marine Engine .... ..... ... | 100 (V)<br>4.3 (P) | 55 (V) | O | |
| Aceite lubricación forzada (ligero)..... | Turbinas del "R" ... | Inca Heavy Machinery Oil N. 1 | O | O | 5 (V)<br>0.5 (P) | |
| Aceite lubricación forzada (mediano)..... | Máq. auxiliares de vapor y dinamos.. | Rapidol..... | 10 (V)<br>114(P) | 6 (V)<br>6 (P) | 3 (V)<br>0.5 (P) | |
| Aceite lubricación forzada (peso extra)..... | Motores de combustión interna ..... | Rapidol..... | 1 (V)<br>5 (P) | 0 (V)<br>0.5 (P) | O | |
| Aceite de cilindro ..... | Cilindros de vapor, varillas de émbolo | Inca Oil. Special.. | 12 (V)<br>2 (P) | 7 (V)<br>1 (P) | 1.5 (V)<br>0.5 (P) | |
| Aceite para máquinas refrigeradoras ..... | Máq. refrigeradoras | Inca refrigerado.. | 2 (V)<br>0 (P) | O | O | |
| Hidrolina o "3 en 1" ..... | Torpedos ..... ... | ..... | | | | |
| Aceite 600 W Vacuum Oil | Torpedos..... | Gargoyle Vacuum Oil Co .... ..... | ..... | ..... | ..... | |

# FORMULARIO D

| No. de orden | Clase y Nomenclatura | Unidad | G y B. | L. | R. | R 1 y R 2 | B. N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 14 | | | | | | |
| 1 | Merlin alquitranado ..... ... | Kilo | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | CLASE 22 | | | | | | |
| 2 | Brochas de paleta de 4" ..... | Pieza | 50 | 40 | 20 | 20 | 20 |
| 3 | Pincelotes ..... | ,, | 6 | 6 | 4 | 4 | 4 |
| 4 | Escobillones con mango ..... | ,, | 40 | 30 | 20 | 20 | 30 |
| 5 | Escobillas de alambre ..... | ,, | 30 | 20 | 10 | 20 | ..... |
| 6 | Picotas ..... | ,, | 40 | 30 | 20 | 20 | ..... |
| 7 | Rasquetas de tubo ..... | ,, | 40 | 30 | 20 | 20 | ..... |
| 8 | ,, planas ..... | ,, | 30 | 20 | 10 | 20 | ..... |
| | CLASE 27 | | | | | | |
| 9 | Pernos de hierro de cabeza exagonal de 7/16" de diámetro ×3/4" roscada en toda su longitud ..... | Kilo | ..... | ..... | ¼ | ..... | ..... |
| 10 | Idem idem de 3/8 ×3/4" ..... | ,, | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... |

| No. de orden | Clase y Nomenclatura | Unidad | G. y B. | L. | R. | B 1 y R 2 | B. N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 | Tornillos de hierro de cabeza redonda de 1/4 ×3/4" | Kilo | ..... | ..... | ¼ | ..... | ..... |
| 12 | Tornillos de hierro de cabeza avellanada de 1/4 ×3/4" | ,, | ..... | ..... | ½ | ..... | ..... |
| 13 | Idem idem de 5/16 ×3/4" | ,, | ..... | ..... | ½ | ..... | ..... |
| 14 | Idem idem de 3/8 ×1" | ,, | 1 | ..... | ½ | ..... | ..... |
| 15 | Idem idem de 1/2×1" | ,, | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 16 | Idem idem de 5/8 ×1 1/4" | ,, | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 17 | Zinc para fundición | ,, | 300 | 50 | ..... | 25 | ..... |
| | CLASE 31 | | | | | | |
| 18 | Pintura anticorrosiva | Kilo | 600 | 300 | 100 | 150 | 700 |
| 19 | ,, ante incrustante | ,, | 600 | 300 | 100 | 150 | 700 |
| 20 | ,, blanca de plomo en pasta | ,, | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| 21 | ,, azarcón preparado | ,, | 700 | 450 | 150 | 150 | 300 |
| 22 | ,, negra boot topping | ,, | 150 | 100 | 70 | 100 | 150 |
| 23 | Alquitrán dulce | ,, | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 24 | Grafita | ,, | 2 | ..... | 1 | 1 | ..... |

NOTA. - Los artículos de la clase 22, son entregados con cargo de devolución.

# FORMULARIO E

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 6 | | | | | | |
| 1 | Aceite de linaza crudo ..... | Litro | 20 | 20 | 20 | 20 | 100 |
| 2 | Aguarraz..... | ,, | 20 | 20 | 20 | 20 | 40 |
| | CLASE 22 | | | | | | |
| 3 | Brochas de cerda de 4" de paleta para pintura ..... | Pieza | 50 | 20 | 10 | 6 | 20 |
| 4 | Idem idem de 3"..... | ,, | 15 | 10 | 5 | 6 | 10 |
| 5 | Idem idem de 2"..... | ,, | 15 | 5 | 5 | 6 | 5 |
| 6 | Idem para cal de 5"..... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 12 |
| 7 | Idem idem de 4"..... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 16 |
| 8 | Pinceles Nos. 3, 4 y 5 ..... | ,, | 10 | 5 | 5 | 6 | 5 |
| | CLASE 31 | | | | | | |
| 9 | Pintura de aluminio ... .... ..... | Kilo | 8 | 4 | 2 | 3 | ..... |
| 10 | ,, azul de Prusia..... | ,, | 10 | 3 | 2 | ..... | ½ |
| 11 | ,, blanca de zinc preparada ..... | ,, | 600 | 400 | 120 | ..... | 150 |

| No. de orden | Clase y nomenclatura | Unidad | G y B | L | R | R-1 y R-2 | B N |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CLASE 31 | | | | | | |
| 12 | Pintura blanca esmalte preparada..... | Kilo | 150 | 80 | 20 | 150 | 90 |
| 13 | ,, gris preparada ..... | ,, | 650 | 450 | 120 | 100 | 280 |
| 14 | ,, negra preparada..... | ,, | 100 | 50 | 20 | ..... | 280 |
| 15 | ,, verde preparada ..... | ,, | 4 | 2 | 2 | 4 | 80 |
| 16 | ,, asfalto negro ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 100 | ..... |
| 17 | ,, azarcón preparado ..... | ,, | 150 | 90 | 20 | 100 | 170 |
| 18 | ,, roja para pisos ..... | ,, | G. 60 | 20 | 10 | ..... | ..... |
| | ,, ,, ,, ,, ..... | ,, | B. 40 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 19 | ,, verde cromo para pisos preparada ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 30 | ..... |
| 20 | Pintura amarillo esmalte..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... |
| 21 | ,, verde ,, ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... |
| 22 | ,, negro ,, ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... |
| 23 | ,, rojo ,, ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... |
| 24 | Esmalte color gris especial para motores (1) ..... ..... ... ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 20 | 50 |
| 25 | Barniz para armaduras .. ..... ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | 8 | 20 |
| 26 | Barniz copal ..... .... ..... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 30 |
| 27 | Pintura amarilla en pasta..... . | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |
| 28 | Alquitrán dulce ..... ..... ... | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 20 |

NOTA.—Los artículos de la clase 22 se suministran con cargo de devolución.
(1) U. S. Cutapercha Co.—Providence R. I.

## DECRETO SUPREMO

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Considerando:

Que es necesario organizar y reglamentar los servicios de la Base Naval de San Lorenzo:

Decreta:

Apruébase el siguiente reglamento de la Base Naval de San Lorenzo:

## REGLAMENTO DE LA BASE NAVAL DE SAN LORENZO

### Reglamento y Organización

1. — La Base Naval de San Lorenzo será regida por el presente Reglamento que comprende dos partes: una que corresponde a la Sección Militar propiamente tal; y la otra, a la Sección Industrial.

2. — Para el mejor funcionamiento de la Base, cada Sección estará dividida en Departamentos, estando ambas bajo el mando y control directo del Comandante de la Base.

3. — Los Departamentos correspondientes a la Sección Militar serán:

De Personal
De Artillería
De Torpedos y Minas
De Terrenos y Edificios
De Administración
De Sanidad

4. — Los Departamentos correspondientes a la Sección Industrial serán:

Departamento Técnico
De Máquinas
De Talleres
De Varadero
De Material Flotante
De Almacenes.

---

## PRIMERA PARTE

### Sección Militar

### CAPITULO I.

1. — El Comandante de la Base Naval será un Oficial de Guerra de la clase de Capitán de Navío y será nombrado por Resolución Suprema.

2. — El Comandante de la Base depende directamente del Jefe del Estado Mayor General de Marina, con quien se comunicará por intermedio de las Direcciones respectivas.

3. — La Base Naval de San Lorenzo comprende toda el área de la Caleta Paraíso; y la autoridad del Comandante de la Base es extiende a todos los edificios, terrenos y materiales flotantes que pertenecen a ella.

4. — El Comandante de la Base Naval será responsable de todos los bienes de la Marina a su cargo; así como de la ejecución de todos los trabajos que se encomienden a la Base.

5. — El Comandante de la Base es igualmnete responsable de todo lo relativo al personal bajo sus órdenes, teniendo amplia autorización en lo que respecta a su disciplina y organización interior.

6. — Establecerá el orden de procedencia de los trabajos que deben ejecutarse, impartiendo sus órdenes en este sentido al Jefe de la Sección Industrial, por conducto del Segundo Comandante.

7. — Cuando la naturaleza de un trabajo o la intensidad de él requiera tomar personal civil para su realización, lo solicitará por escrito al Jefe del Estado Mayor General de Marina.

8. — Establecerá las precauciones necesarias para evitar incendios.

9. — Semanalmente, efectuará una inspección general de la Base, que tendrá lugar el día sábado.

## CAPITULO II.

### Del 2º Comandante (Departamento de Personal)

1. — El 2º Comandante será un Oficial de Guerra que le siga inmediatamente en gerarquía al Comandante de la Base y será nombrado también por Resolución Suprema.

2. — El 2º Comandante será directamente responsable de la ejecución de todas las órdenes del Comandante de la Base; del mantenimiento de la disciplina, y tendrá a su cargo, de modo general el control y supervigilancia de todos los departamentos de la misma.

3. — Será el Jefe directo del personal, debiendo todos los Oficiales y tripulación considerarse directamente a sus órdenes, en su calidad de representante del Comandante de la Base.

4. — Tendrá a su cargo directamente, todo lo relativo a los servicios de policía, de incendio, de embarcaciones y comunicaciones.

5. — Llevará un libro de órdenes diarias para la ejecución de los servicios y trabajos, cuya realización dispondrá de conformidad con las órdenes impartidas al respecto por el Comandante de la Base.

6. — Visará todos los días, el diario de observaciones meteorológicas y el de observaciones de mareas.

7. — Tendrá a su cargo la distribución del alojamiento de todo el personal.

8. — Organizará el servicio de guardias y vigilancia de la Base, para lo cual formulará diariamente, firmándolos después, los roles respectivos.

9. — Se cerciorará con la mayor frecuencia, que la alimentación del personal, en lo que respecta a cantidad y calidad es correcta.

10. — Establecerá el turno y forma de salida de la tripulación y firmará el libro correspondiente.

11. — Clasificará diariamente las faltas de la tripulación e impondrá los castigos respectivos.

12. — Atenderá todos los días de 11 h. 30 a 12 h. todas las solicitudes y reclamos de la tripulación.

13. — Tendrá a su cargo el archivo del historial del personal subalterno, así como sus contratos y libretas.

14. — Tendrá a su cargo la organización general de los deportes del personal.

## Del Departamento de Artillería

## CAPITULO III.

1. — El Jefe del Departamento de Artillería será un Oficial de Guerra de la clase de Capitán de Corbeta y será nombrado por Resolución Suprema.

2. — Tendrá a su cargo los Depósitos de Explosivos de la Escuadra.

3. — Los Depósitos de Explosivos de que se trata en este capítulo, son los que contienen la munición de combate y ejercicio para los cañones de los buques; las cabezas de combate de los torpedos; las cargas de las mismas; los artificios de fuego; munición para fusil y pólvora para cargas de saludo.

4. — Es directamente responsable de la conservación de todo el material a su cargo, para cuyo efecto observará rigurosamente todas las disposiciones contenidas en el Reglamento

de Explosivos referentes al almacenaje, manipulación, ventilación, prevención de incendios.

5. — Tendrá también directamente a su cargo, el Laboratorio para análisis de los explosivos, los que efectuará con la frecuencia que determina el Reglamento respectivo teniendo la obligación de elevar al Comandante de la Base, cada vez que verifique algún análisis, un parte escrito de cuya exactitud y corrección será responsable. Estos partes visados por el Comandante de la Base serán a su vez remitidos al Ministerio.

6. — Llevará los siguientes libros:

a) Inventario del Material
b) Movimiento de Explosivos
c) Temperatura de los Pañoles
d) Historial de la munición
e) Análisis de Explosivos.

7. — Elevará mensualmente por duplicado, las curvas de temperaturas de los pañoles; y también por duplicado, los cuadros del movimiento habido en los explosivos.

8. — Efectuará la entrega y recepción de toda clase de munición con destino a los buques y dependencias de la Armada.

9. — Cada vez que efectúe entrega de municiones de cañón para ejercicios de artillería, torpedos o minas, realizará los análisis correspondientes.

10. — El material de artillería estará asimismo, a cargo del Jefe de este Departamento; corriendo también él con su conservación y manejo y con la instrucción del personal.

## CAPITULO IV.

### Del Departamento de Torpedos y Minas

1. — El Jefe del Departamento de Torpedos y Minas será un Oficial de Guerra de la clase de Capitán de Corbeta y será nombrado por Resolución Suprema.

2. — Tendrá a su cargo todo el material de torpedos de la Escuadra que exista en la Base — a excepción de las cabezas de combate — y las envueltas y mecanismos de las minas.

3. — Es directamente responsable de la conservación de todo el material a su cargo para cuyo efecto observará rigurosamente todo lo concerniente a su mejor almacenaje y manipulación, de conformidad con las condiciones del local asignado en la Base para este material.

4. — Efectuará la entrega y recepción del material de torpedos de la Escuadra, de acuerdo con las instrucciones que reciba del Comandante de la Base, por conducto del 2º Comanmante.

5. — Efectuará con la debida anticipación, la regulación de los torpedos que deba entregar a la Escuadra, acompañando, por duplicado, las planillas correspondientes.

6. — Llevará un libro historial de la regulación de torpedos, pruebas de material y lanzamientos efectuados.

7. — Tendrá a su cargo la instrucción del Personal de torpedos.

## CAPITULO V.

### Del Departamento de Terrenos y Edificios

1. — El Jefe del Departamento de Terrenos y Edificios será un Oficial de Guerra de la dotación de la Base designado por el Comandante de la misma para el desempeño de este puesto.

2. — Tendrá a su cargo directo todos los terrenos, edificios y muelles de la Base, siendo responsable de su buena conservación y policía.

3. — Tendrá a su cargo todos los trabajos de nuevas construcciones que se hicieren en la Base.

4. — Tendrá a su cargo el servicio de agua dulce y salada, incluyendo el servicio de desagüe.

5. — Tendrá a su cargo y responsabilidad todos los aparatos extinguidores de incendio de la Base. Practicará al efec-

to inspección diaria de los mismos, dando cuenta al 2º Comandante.

6. — Será responsable por el cuidado de toda la instalación eléctrica de todos los terrenos, edificios y muelles.

7. — Estará a cargo de todos los pañoles usados por su departamento.

8. — Conservará un plano de la Base empleando números para designar los edificios y muelles.




## CAPITULO VI.

### Del Departamento de Administración

1. — El Jefe del Departamento de Administración será un Oficial de Guerra de la dotación de la Base, destinado por el Comandante de la misma, para el desempeño de ese puesto.

2. — Tendrá a su cargo lo relativo a racionamiento de todo el personal de la Base; vestuario de la tripulación; pagos de los Oficiales y tripulación y pedidos para el servicio interno de la Base, debiendo sujetar sus procedimientos a lo determinado al respecto por el Manual del Servicio Administrativo.

3. — Estará a cargo del Pañol General.

4. — Tendrá asimismo a su cargo los pañoles de gasolina y aceite, cuyos consumos se registrarán en los libros correspondientes.

5. — Será responsable del almacenaje y cuidado de todos los artículos que no hayan sido entregados a los otros Departamentos bajo recibo.

6. — Será responsable de la adquisición de víveres, de su inspección y calidad.

7. — Será igualmente responsable de la limpieza de las cocinas de la tripulación.

8. — Formulará las listas de revista, los Ajustamientos de la Plana Mayor y de la Plana menor y efectuará o intervendrá en el pago de todo el personal.

9. — Estará encargado de la contabilidad y cuidado del dinero perteneciente a la Base, así como de su inversión.

10. — Estará a cargo de los pañoles de ropa y demás prendas de la tripulación y de la entrega de estos artículos.

11. — Tendrá a su cargo la correspondencia oficial de la Base.

## CAPITULO VII.

### Del Departamento de Sanidad

1. — El Jefe del Departamento de Sanidad será un Oficial de Sanidad y será nombrado por Resolución Suprema.

2. — Será responsable del estado general de salud de los Jefes, Oficiales y personal de la Plana Menor de la Base Naval.

3. — Corren a su cargo directo todos los exámenes físicos y cuidará de tener siempre al día las libretas sanitarias de los Jefes y Oficiales.

4. — Tendrá especial cuidado en la limpieza de la Enfermería; así como también en que siempre existan los medicamentos necesarios, para lo cual formulará con la debida oportunidad los pedidos reglamentarios.

5. — Instruirá al personal de la Base en la forma de prestar auxilio a los ahogados aparentemente.

6. — Practicará frecuentes inspecciones en las cuadras, cocinas y demás servicios, informando al 2° Comandante de las deficiencias que notare.

7. — Hará frecuentes análisis del agua de alimentación en lo que respecta a su pureza.

8. — Informará al Comandante de la Base sobre cualquier caso de enfermedad venérea que observe en el personal.

9. — Diariamente a 9 h. 30 hará tocar "Visita Médica" para la Plana Menor y formulará después de esta el parte respectivo.

10. — Estará obligado a dar conferencias sobre la manera de evitar las enfermedades venéreas en los días y horas fijadas por el Comandante de la Base.

## CAPITULO VIII.

## DISPOSICIONES VARIAS

### De los buques en la Base Naval

1. — Los buques de la Escuadra cuando estén en el Varadero, amarrados a los muelles o fondeados en la Base Naval, estarán bajo la autoridd del Comandante de la Base en todo lo relativo al cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, especialmente sobre servicio de incendio, policía, luz, fuerza, agua y comunicaciones.

### De la Rutina

1. — La rutina que se observará en la Base Naval de San Lorenzo, será la siguiente:

### DIARIAMENTE

5 h. 30 m. Diana.
6 h. 00 m. Lista — Parte.
6 h. 10 m. Policía de terrenos, edificios, muelles y embarcaciones.
7 h. 00 m. Aseo personal.
7 h. 30 m. Rancho.
8 h. 00 m. Tropa — Comienzan los trabajos.
11 h. 30 m. Figina.
12 h. 00 m. Rancho.
13 h. 00 m. Tropa — Comienzan los trabajos.
16 h. 30 m. Fagina.
16 h. 30 m. Ejercicios militares o deportes.
17 h. 30 m. Rancho.
19 h. 30 m. Academias de Reglamentos.
20 h. 00 m. Se establece el servicio de guardia — Descanso para el resto del personal.
21 h. 00 m. Silencio.

**Sábado**

De 5 h. 30 m. a 8 h. 00 m. Regirá la rutina diaria.
De 8 h. 00 m. a 10 h. 30 m. Preparar la Base para la
10 h. 30 m. Inspección.
11 h. 30 m. Fagina.
De 11 h. 30 m. a 11 h. 45 m. Conferencia de Sanidad.
12 h. 00 m. Rancho.
14 h. 00 m. Salida de la tripulación de paseo. En la tarde no habrá trabajo, salvo orden especial.

**Domingo**

De 5 h. 30 m. a 8 h. 30 m. Regirá la rutina diaria.

**Permanencia del Personal**

1. — Todo el personal de la Base, Jefes, Oficiales y tripulación permanecerá en ella, durante todas las horas de trabajo.

2. — El personal de la Sección Industrial estará dividido en tal forma que en todo momento deberá haber en la Base, un Oficial de esta Sección y la mitad del personal de Oficiales de Mar y tripulación, con el objeto de que los trabajos de la Base, en dicha Sección Industrial, puedan siempre comenzar a la hora de rutina.

3. — A la terminación de los trabajos, los Oficiales francos podrán salir diariamente. Los oficiales de mar francos saldrán sujetándose a lo dispuesto en el artículo anterior. La marinería saldrá solamente los sábados, de acuerdo también con lo prescrito por el mismo artículo.

## SEGUNDA PARTE

### Sección Industrial

### Disposiciones Generales

1. — La Sección Industrial de la Base Naval de San Lorenzo tiene por objeto realizar los trabajos y reparaciones que sean necesarias para los buques y Dependencias de la Armada y otros que sean ordenados por el Ministerio de Marina.

2. — Para la mejor clasificación de los trabajos, se dan en los artículos que siguen, las definiciones que serán usadas por todos los buques o dependencias, las mismas que se observarán en el servicio de la Base, en todo lo que se relaciona con reparaciones o alteraciones en los buques o Dependencias.

3. — La palabra "Reparaciones" será interpretada para significar un trabajo tal, que sea necesario para restablecer el buque o artículo de que se trata a condiciones servibles, sin ninguna alteración en el diseño ni necesidad de adición de ningún artículo o parte; y sin eliminar cualquier artículo o parte que no ha de ser reemplazada.

4. — Las "Reparaciones" serán subdivididas en las siguientes clases:

a) **Reparaciones urgentes,** o sean todas las reparaciones inmediatas necesarias para viajes, las de eficiencia militar, las de prevención al deterioro y aquellas de razones sanitarias.

b) **Reparaciones deseables,** o sean todas las que se desee efectuar cuando el buque pueda disponer del tiempo necesario para hacerlas.

5. — La palabra "Alteraciones" será interpretada como todo trabajo no incluído en la anterior definición de la palabra "Reparaciones". Incluirá todo cambio de diseño que pueda ser conveniente para efectuar una reparación. También incluirá toda adición de cualquier artículo o parte, y la eliminación de cualquier artículo o parte que no ha de ser reemplazada por otra

análoga. Incluirá todos los cambios en la calidad del material, del cual cualquier artículo o parte está hecha.

6.—Ninguna "Alteración" será hecha en ningún buque, ni por la dotación de éste, ni por la de la Base, sin estar debidamente autorizado por el Ministerio de Marina.

## CAPITULO I

### Del Jefe de la Sección

1. — El Jefe de la Sección Industrial será un Oficial Superior del Cuerpo de Ingenieros de la Armada y será nombrado por Resolución Suprema.

2. — El Jefe de la Sección Industrial tiene como principal deber la dirección técnica de todas las máquinas, talleres y trabajos que se encomienden a la Sección, debiendo procurar que todo el personal bajo sus órdenes los realice con diligencia, exactitud y la mayor economía del material.

3. — Para cada trabajo deberá considerar:

a) Relación del trabajo que debe hacerse. Esta relación será de acuerdo con el informe de la Junta de Reconocimiento. Si éste informe es vago, debe incluir también el trabajo propuesto por la Base, acompañado de esquemas, si considera necesario, de manera de indicar clara y definitivamente, la naturaleza y extensión del trabajo propuesto. Si se considera necesario separarse del método señalado por la Junta de Reconocimiento, dará una explicación completa del trabajo propuesto por dicha Junta y del trabajo que se propone por la Base; la diferencia entre los dos, y las razones para separarse del de la Junta.

b) Hará una apreciación de gastos, como son: mano de obra, material, gastos imprevistos y costo total.

c) Hará una apreciación del tiempo para efectuar un trabajo. Esta apreciación indicará separadamente el tiempo considerado como necesario para efectuar el trabajo después de haber recibido el material. En este informe se hará mención de cualquier artículo de gran costo o diseño especial, que sea

necesario comprar y así mismo cuando tome tiempo considerable para obtenerlo.

d) Igualmente hará una apreciación del tiempo probable necesario para la preparación de planos y pedidos y del tiempo para obtener la entrega del pedido.

e) Finalmente terminará con una relación de la cantidad y costo aproximado de los materiales que no se tienen a la mano y deban comprarse con el objeto de hacer las reparaciones y alteraciones recomendadas.

4. — Semanalmente pasará al Comandante de la Base para informe del Ministerio, Comandancia General, Comandante de División y Comandante del buque que se repara una relación de todas las órdenes de trabajos emitidas durante esa semana.

5. — En este informe se dará una relación de las órdenes de trabajo emitidas, del costo estimado incluyendo mano de obra, crédito, material existente en la Base y número de días necesario para terminarlo.

6. — Estos informes se harán separadamente para cada buque del Gobierno u otro ya sea que estén dentro o fuera de la base y en los que se hayan autorizado trabajos, debiendo ser enviados no más tarde que en el último correo del sábado.

7. — No se enviarán informes en las semanas que no se hayan emitido órdenes de trabajo, pero en el próximo siguiente informe habrá esta anotación: "ninguna orden de trabajo desde la semana que terminó el...."

8. — Es atribución del Jefe de la Sección Industrial hacer recomendaciones sobre la ejecución de un trabajo que no ha sido señalado por la Junta de Reconocimiento y también la no ejecución de un trabajo recomendado por la Junta de Reconocimiento. Al hacerlo deberá incluir en su informe una lista de tales trabajos y en dicho informe deberá estar claramente explicadas las razones por las que diverge de lo opinado por la Junta de Reconocimiento.

9. — Girará a los distintos Departamentos las órdenes numeradas, referidas al presupuesto respectivo, una vez que ha recibido autorización para realizar un trabajo cualquiera.

10. — Girará las órdenes correspondientes, numeradas para la entrega del material necesario a los trabajos que se han de realizar, así como las de entrega de combustible y pondrá su

V° B° a las devoluciones del material sobrante en cada obra si lo hubiere.

11. — Llevará la contabilidad de modo que cada buque o Dependencia tenga su cuenta separada, con especificación de los gastos que ocasione cada trabajo en dirección técnica, contratos y material.

12. — Cuando reciba orden superior, dirigirá los experimentos o análisis que se hagan para determinar la calidad del material que deba emplearse en las distintas obras, así como la de combustibles, lubricantes, agua, etc.

13. — El Jefe de la Sección Industrial estará presente en la Casa de Fuerza del Varadero durante la faena de izar o lanzar el Carro y supervigilará el buen funcionamiento de las máquinas.

14. — Semanalmente, y también cuando el trabajo ha sido terminado, pasará al Comandante de la Base un parte que contendrá el tiempo de funcionamiento de cada máquina, consumo y existencia de aceites combustibles, lubricantes y agua.

15. — Tendrá a su cargo, directamente, el Departamento Técnico

## CAPITULO II

### Del Departamento Técnico

1. — Al Departamento Técnico le corresponde secundar al Jefe de la Sección Industrial en las valoraciones, proyectos, dibujos, experimentaciones y contabilidad de los trabajos que se realicen en la Sección Industrial.

2. — El Departamento Técnico estará dividido, para llevar debidamente su cometido, en las siguientes reparticiones:

a) Oficina para formular los presupuestos y hacer la apreciación completa de todos los trabajos que se ejecutan en la Sección Industrial.

b) Oficina para hacer los proyectos y dibujos que sean precisos para dichas obras.

c) Oficina de Inspecciones, a la cual le estará encomendada hacer las pruebas de los materiales que se empleen, de los materiales entregados y trabajos terminados.

d) Oficina de contabilidad, la cual debe llevar completamente detallada, en cuenta separada, para cada orden de trabajo de cada buque o Dependencia, el valor de los trabajos que les corresponden.

3. — Las órdenes que envíe el Jefe de la Sección Industrial a los distintos Departamentos para que determinen los operarios, el tiempo y material que es preciso para el trabajo que se proyecte, se harán por duplicado, quedando una en el Departamento Técnico como dato para la formulación del presupuesto respectivo. Ningún trabajo será hecho sin orden aprobada por el Jefe de la Sección Industrial.

4. — Para los efectos de la valorización de cada obra se acondicionarán en casilleros apropiados tarjetas indicadoras del trabajo realizado y del costo de la mano de obra. Las tarjetas serán impresas y tendrán la disposición indicada en los anexos (Forma A).

5. — Igual procedimiento se seguirá:

a) Con los pedidos de material una vez que vuelvan del Almacén con la valoración respectiva.

b) Con las guías de devolución del material sobrante de cada pedido.

6. — En vista de las tarjetas antes indicadas la Oficina de Contabilidad hará la avaluación exacta de cada trabajo.

7. — En el Departamento Técnico se archivará, una vez que sea devuelto, firmado por el Jefe del Departamento respectivo, el duplicado de las órdenes que gire el Jefe de la Sección Industrial, numeradas correlativamente.

8. — Las formas de las órdenes serán impresas; su disposición será como indican los anexos, y serán:

a) Forma Nº 1. Para las órdenes que se giren a los distintos Departamentos a fin de que indiquen el número de operarios, tiempo, material y máquinas que sea preciso para poder realizar el trabajo que se proyecta ejecutar.

b) Forma Nº 2. Para las órdenes giradas a los distintos Departamentos a fin de que procedan a la inmediata ejecución de los trabajos.

c) Forma Nº 3. Para las órdenes que se giren al Almacén para la entrega de materiales y su valoración.

d) Forma Nº 4. Para las órdenes que se giren al Almacén haciendo la internación de artículos procedentes de los talleres, bien sean fabricados, o devueltos como excesos de los pedidos hechos para las obras realizadas.

e) Forma Nº 5. Para la entrega de combustible.

9. — El Departamento Técnico tendrá su archivo en la forma reglamentaria establecida en la Armada, y en el cual se incluirá el correspondiente a proyectos, dibujos, etc., que se refieran a las obras que la Sección Industrial realice para los buques o Dependencias.

## CAPITULO III

### Del Departamento de Máquinas

1. — El Departamento de Máquinas estará a cargo de un Oficial especializado en este ramo. Comprende los grupos de motores, dinamos, compresoras y todos sus accesorios.

2. — Son obligaciones del Oficial encargado de este Departamento, mantener la maquinaria que tiene a su cargo en el más perfecto estado de conservación y entretenimiento .

3. — Suministrar ,oportunamente, la energía y aire comprimido que se le solicite.

4. — Mantener el control de los consumos de combustible, lubricante y material que tenga que usar para el funcionamiento de las máquinas o cualquier otro uso, de todo lo cual procurará hacer la mayor economía.

5. — Pasar semanalmente un parte al Jefe de la Sección Industrial indicando la existencia en tanques, así como el consumo de combustible y lubricantes a que haya dado lugar el funcionamiento de las máquinas; lo mismo que la relación de los buques y Departamentos a quienes ha suministrado energía, la cantidad de esta, y el tiempo que ha empleado por cada uno de los consumidores.

6. — Solicitar oportunamnte las reparaciones y trabajos que sean necesarios en las máquinas y accesorios; lo mismo que el combustible, lubricantes y material que le sea preciso para el funcionamiento de éstos, haciendo visar dichos pedidos por el Jefe de la Sección Industrial. Los gastos que ocasionen los pedidos anteriores serán llevados en cuenta por el Departamento de Almacenes.

7. — Tomar providencias para evitar averías o interrupciones, y dar parte al Jefe de la Sección Industrial de las que se produzcan en el Departamento de su cargo.

8. — Tener un inventario de todas las herramientas que pertenecen al Departamento.

9. — Ordenar el cuadro de guardias que debe realizar el personal, así como que éste lleve la más completa atención en el desempeño de su cometido.

## CAPITULO IV

### Del Departamento de Talleres

1. — El Departamento de Talleres estará a cargo de un Oficial especializado, y comprenderá los siguientes:

Taller de Ajuste y Montaje.
Taller de Máquinas y Herramientas.
Taller de Calderería.
Taller de Cobrería.
Taller de Fundición.
Taller de Herrería.
Taller de Modelería y Carpintería.
Taller de Reparaciones Eléctricas.
Almacén de Herramientas.

2. — El Oficial encargado de este Departamento, solamente hará verificar trabajos que correspondan a órdenes escritas que se le tramiten en la forma N° 2.

3. — Es responsable de la buena conservación y entretenimiento de las maquinarias, aparatos y herramientas que tiene a su cargo; de la exactitud y realización oportuna de las obras que se le encomienden y de la verdadera utilización del material que reciba para ellas.

4. — Como consecuencia de las responsabilidades establecidas en el artículo anterior, son obligaciones del Oficial encargado del Departamento, las siguientes:

a) Iniciar, inmediatamente que reciba la orden, los trabajos que en ella es le indiquen, procurando que éstos los efectúen sus subordinados con celeridad y precisión.

b) Pasar semanalmente, y cuando el trabajo esté terminado, un informe al Jefe de la Sección Industrial indicando los trabajos ejecutados, número de las órdenes a que correspondan éstos y tiempo que ha empleado cada operario en ejecutarlo.

c) Tener un inventario del material que existe en el almacén de herramientas, y que la entrega y devolución de éstas, se controle debidamente, a fin de poder establecer responsabilidad por su pérdida o rotura.

d) Solicitar orden de internación al Jefe de la Sección Industrial, para poder devolver al Almacén principal el material sobrante de los pedidos hechos para las obras realizadas, así como también para el material fabricado que debe almacenarse.

e) Catalogar y almacenar los modelos y plantillas que se empleen en los Talleres, cuando puedan tener posterior aplicación.

f) Solicitar oportunamente el material, herramientas y reparaciones que sean precisas en el Departamento de su cargo, después de obtener el "conforme" del Jefe de la Sección Industrial.

g) Dar parte diariamente al Jefe de la Sección Industrial de cualquier daño, pérdida o avería que ocurra en el Departamento.

## CAPITULO V

### Del Departamento de Varadero

1. — El Departamento de Varadero estará a cargo de un Oficial especializado en este género de construcciones y faenas, y comprenderá las siguientes reparticiones:

a) Varadero para embarcaciones grandes, comprendiendo motor y cabrestante destinado a virar el carro de izaje y lanzamiento.

b) Varadero pequeño, en el cual se harán los trabajos de compostura y calafateo de las embarcaciones menores.

c) Repartición de reconocimiento submarino, que comprenderá todos los aparatos y elementos que sean necesarios para la faena del buzo y boyas del Varadero.

2. — El Oficial encargado de esta repartición es responsable del cuidado, conservación y buen funcionamiento del material que tiene a su cargo.

3. — Semanalmente hará un lanzamiento del Carro (siempre que el estado del mar lo permita) a fin de constatar que el servicio está en perfecto estado de funcionamiento.

4. — Desde que el buque ha dado sus amarras de proa al Carro, queda bajo el control del Jefe del Departamento, siendo de su exclusiva responsabiildad hasta que sea nuevamente puesto a flote.

5. — Para la mejor ejecución del trabajo, una vez que el buque se encuentre en la condición del artículo anterior, el Jefe del Departamento de Varadero irá a bordo o permanecerá en la plataforma, según su criterio, teniendo en cuenta la clase de faena que deba realizarse, según el tipo de buque de que se trate.

6. — En cualquier caso, ya vaya a bordo o permanezca en la plataforma, queda entendido que el Comandante del buque y tripulación, están bajo su control en todo lo relativo a la faena.

cesaria para — cuando reciba orden de poner o sacar un bu-

7. — El Jefe del Departamento tiene toda la autoridad neque del Varadero — señalar la oportunidad en que la faena deba realizarse.

8. —Los lanzamientos del Carro se harán siempre en la forma indicada por el Jefe del Departamento, en lo relativo a la clase de motores que deban usarse.

9. — El Jefe del Departamento de Varadero indicará la velocidad del cabrestante con la que se hará la faena de izar o lanzar el Carro.

10. — Cuidará que la dotación del buque que está en el Varadero, no ejecute en el Carro ningún trabajo que no sea de carena.

11. — Recomendará de manera especial al Comandante del buque que se encuentre en el Varadero, que no se efectúe a bordo ningún trabajo relativo al cambio de pesos, o cualquiera otra faena que pueda alterar el centro de gravedad.

12. — Recomendará, así mismo, al Comandante del buque que esté en el Varadero, que no se utilice la plataforma del Carro en faenas agenas a la carena, como ser, formaciones, descanso del personal, u otras.

13. — Los servicios de alumbrado e higiénico quedan suprimidos a bordo del buque que esté en el Varadero, y le serán suministrados por la Base.

14.—Vigilará que las cuñas y calzos no sean tocados por la dotación del buque. Para moverlos se solicitará autorización del Jefe del Departamento.

15. — Prohibirá fumar en el Varadero, estableciendo en sitios apropiados avisos en este sentido.

16. — El Jefe del Departamento de Varadero, antes de iniciarse el acercamiento del buque al Varadero, irá a bordo a constatar que el buque ha sido convenientemente adrizado, y si no lo estuviese, lo solicitará del Comandante, como condición primera para poder efectuar el trabajo.

17. — El Jefe del Departamento d eVaradero estaá autorizado para solicitar del Comandante y tripulantes del buque que va a entrar al Varadero, el mayor celo en la ejecución de la faena.

18. — ¡Hará, apenas reciba la orden, la apreciación de la mano de obra, tiempo y material que necesita para realizar la carena del buque o embarcaciones que deban repararse, o limpiarse ,debiendo devolver al Departamento Técnico, una vez llenada y firmada, la forma principal que reciba, conservand la duplicada para su descargo.

19. — Iniciará inmediatamente que reciba la orden, los trabajos que en ella se le indiquen, procurando que éstos los efectúen sus subordinados, con celeridad y precisión.

20. — Tomará rápidamente las providencias necesarias para evitar interrupciones, averías o pérdidas, y dará cuenta inmediatamente al Jefe de la Sección Industrial de las que ocurran en su Departamento.

21. — Pasará diariamente al Jefe de la Sección Industrial, para que luego sea enviada a la Contabilidad, una tarjeta indicando los trabajos ejecutados, número de las órdenes, operarios, y tiempo que éstos han empleado en dichas obras.

22. — Tendrá un inventario del material de herramientas que son precisas para el buen funcionamiento del Departamento.

23. — Solicitará oportunamente del Jefe de la Sección Industrial del personal, herramientas, materiales o reparaciones que sean necesarias.

## CAPITULO VI

### Del Departamento de Material Flotante

1. — El Departamento de Material Flotante estará a cargo de un Oficial, y comprenderá buques depósitos, lanchas en reparación, grúas, martinete y demás elementos a flote que pertenezcan a la Base.

2. — Suministrará oportunamente las embarcaciones que reciba orden de poner en servicio, y realizará todas las maniobras convenientes para las faenas de embarque y recepción de combustible o de cualquier otro material.

3. — Siempre que reciba orden de embarque o entrega de combustible solicitará del Jefe del Departamento de Almace-

nes, que se mida la cantidad de combustible que se trata de embarcar o cuya entrega debe efectuarse.

4. — Son también obligaciones del Oficial encargado del Departamento de Material Flotante:

a) Conservar la carena de las embarcaciones en perfecto estado de limpieza, evitando toda causa de deterioro en ellas.

b) Vigilar que las máquinas que existen a bordo de las embarcaciones que tiene a su cargo, funcionen correctamente y con la mayor economía de combustible y lubricante.

c) Tomar las providencias para evitar averías o interrupciones, y dar cuenta inmediata al Jefe de la Sección Industrial de las que ocurran en las embarcaciones que le estén encomendadas.

d) Solicitar oportunamente del Jefe de la Sección Industrial, las reparaciones y material necesario para el correcto funcionamiento de las embarcaciones en referencia.

e) Distribuir el personal que le está directamente subordinado, en el manejo de las embarcaciones y en las distintas faenas que tenga que realizar con los elementos de que dispone.

f) Tener un inventario detallado de todo el material y embarcaciones que forman el Departamento.

g) Girar las órdenes y recabar el conforme del Jefe de la Sección Industrial, para el combustible, lubricante y materiales necesarios para las embarcaciones.

h) Pasar semanalmente al Jefe de la Sección Industrial un parte que contenga una relación de las embarcaciones que han estado en servicio, indicando las faenas que han realizado, personal y tiempo empleado, así como el gasto de combustible, lubricantes y demás materiales que hayan sido precisos.

## CAPITULO VII

### Del Departamento de Almacenes

1. — Los Almacenes estarán a cargo de un Oficial destacado al Servicio de Administración, quien tendrá directamente a sus órdenes un Almacenero y el personal necesario. Todos

estarán sometidos militarmente a la autoridad del Comandante de la Base Naval, pero dependerán, además, de la Dirección de Administración.

2. — El mencionado Oficial correrá con la entrega y recepción del material para las distintas obras y reparaciones que se ejecuten, así como con el control, entrega y recepción de combustible en los depósitos y tanques de la Base. Para los efectos de la buena disposición del Departamento que tiene a su cargo, dividirá los Almacenes en tres reparticiones:

a) Almacén de materias primas.

b) Almacén de material en vía de elaboración.

c) Almacén de artículos completamente elaborados.

3. — El Oficial destacado al Servicio de Administración, encargado de los Almacenes, tendrá las obligaciones siguientes:

a) Hacer que el Almacenero lleve correctamente el libro de entradas, salidas y existencias, en el cual, en página aparte para cada artículo, se expresará, además del número del pedido, guía, procedencia, cantidad, precio unital, valor total. La forma de cada página será como se indica en el anexo respectivo (Forma N° 6).

c) Archivar convenientemente, la forma duplicada y devolver a la Sección Técnica la principal, de los pedidos o entregas de materiales o combustibles hechos al Almacén.

d) Llevar un libro por separado, en el cual consten las entradas y salidas de combustible (carbón, petróleo, gasolina).

e) Correr con la medición y hacer el más completo control de combustible que se reciba o entregue de los depósitos y tanques de la Base.

f) Solicitar del Departamento Técnico, siempre que sea preciso, el análisis y pruebas de los combustibles y materiales que reciba.

g) Hacer oportunamente los pedidos de material a la Dirección de Administración, siguiendo los trámites reglamentarios, con el fin de reponer el gastado y que éste alcance la cantidad máxima tolerada.

h) Recibir de la Sección de Material de la Dirección de Administración, el material que corresponda a los trabajos que

ha hecho para los Almacenes que tiene a su cargo, poniendo su conforme en las guías de salida que extienda dicha Sección, después de anotar, cuando sea preciso, cualquier diferencia que exista con relación a la calidad y cantidad de los artículos solicitados.

i) Valorizar inmediatamente, conforme a los precios fijados en su libro, todo el material que corresponda a las fórmulas de los presupuestos que se le envíen, devolviéndolos en seguida al Departamento Técnico; y proceder, así mismo, a hacerlo con las órdenes del material que salga o entre en los Almacenes de su cargo, para el servicio de todas las reparaciones de la Base Naval o de alguna unidad de la Armada.

## CAPITULO VIII

## DISPOSICIONES VARIAS

### Reglas relativas a la forma de solicitar trabajo en la Base Naval

1. — Cuando un buque necesite que se le ejecuten trabajos en la Base Naval, solicitará que el Ministerio (Dirección del Material) nombre una Junta de Reconocimiento.

2. — Cuando el Comandante del buque tenga el informe de la Junta de Reconocimiento, lo enviará al Comandante de la Base Naval, el cual, procederá a la preparación del presupuesto de todos los trabajos recomendados por la Junta de Reconocimiento.

3. — No será presupuestado ningún trabajo que no haya sido ordenado por la Junta de Reconocimiento, salvo el caso en que, en forma especial, lo disponga el Ministerio (Dirección del Material).

4. — Si la preparación de Presupuestos detallados para ciertos trabajos demora indebidamente el envío del presupuesto total, se someterá presupuestos aproximados, claramente explicados.

5. — Los pedidos de trabajos en la Base Naval, llevarán las siguiente sclasificaciones: "Reparaciones urgentes", "Repa-

raciones deseables", "Alteraciones", de acuerdo con las definiciones; y se harán en el formulario impreso que figura en el anexo respectivo (Fòrma N° 7).

6. — El Comandante de la Base Naval tiene suficiente autoridad para poder comprobar la clasificación anterior y proceder según su criterio.

7. — Cuando el trabajo solicitado se refiera a una alteración, el Comandante del buque deberá acompañar un informe completo del objeto de los cambios propuestos, y, particularmente, una exposición de los efectos producidos por pesos agregados o quitados en la estabilidad del buque.

8. — Cuando el valor de los trabajos de un buque que está en la Base o fuera de ella no exceda de Lp. 25.0.00 pueden ser autorizados por el Comandante de la Base, sin necesidad de informe de la Junta de Reconocimiento.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, a los diecinueve días del mes de septiembre de mil novecientos veintisiete.

**A. B. LEGUIA**

**Arturo Rubio**

FORMA A

## BASE NAVAL DE SAN LORENZO

TARJETA INDICADORA DE TIEMPO

Departamento de... .....
.....
Taller... .....
.....

Operario.....
.....de .....de 192...

| Máquina | Orden No. | Dibujo | Referencias | Clase de trabajo | Tiempo | | | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Empezó | Terminó | Invirtió | |
| | | | | | | | | |

Tiempo total invertido ..... .....

El Jefe del Departamento

..... ..... .....

FORMA N. 1

## BASE NAVAL DE SAN LORENZO

Orden de presupuesto No.....

Al Jefe del Departamento de .....

Sírvase determinar con la mayor prontitud el número de operarios, tiempo y material que es preciso para realizar en el..... conforme al pedido No..... los trabajos siguientes:

.....

.....

.....

| Talleres | Operarios | Tiempo | Valor de jornales | Material | Valor | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |




..... de..... de 192..

El Jefe de la Sección Industrial

.....

Cumplida la presente orden se devuelve

.....de.....de..... ...de 192...

El Jefe del Departamento de Almacenes

El Jefe del Departamento

.....

FORMA N 2

BASE NAVAL DE SAN LORENZO

Orden de trabajo No .....

Al Jefe del Departamento de... ..... ..... ..... ..... .... . .....

Sírvase ejecutar para el B. A. P..... ..... referente a su pedido No ..... ..... lo siguiente:

| Trabajos solicitados por el buque | Trabajos ordenados | Observaciones |
|---|---|---|
| | | |

..... de .... .....de 192...

El Jefe de la Sección Industrial

..... ..... .....

Cumplida el .....de..... .... .. . de 192...

El Jefe del Departamento de... ..... .....

FORMA N. 3

## BASE NAVAL DE SAN LORENZO

SECCIÓN INDUSTRIAL

Pedido al Almacén No..... .....
Con destino al Departamento de.....
Correspondiente a la orden de trabajo No.....para.....

Al Jefe del Departamento de Almacenes: Sírvase entregar los siguientes artículos de los almacenes de su cargo:

| Peso o No. | Valor | | |
|---|---|---|---|
| | Lp. | S. | Cts. |
| | | | |

.....de..... de.....192...
El Jefe de la Sección Industrial

Observaciones ..... ..... ..... .....

FORMA N. 4

N. ..... .....

## BASE NAVAL DE SAN LORENZO

SECCIÓN INDUSTRIAL

Guía de devolución del material No.....
Proveniente del Departamento de .....
Sobrante del pedido del Almacén No.....
Correspondiente a la orden No.....para.....

| Peso o No. | Valor | | |
|---|---|---|---|
| | Lp. | S. | Cts. |
| | | | |

Al Jefe del Departamento de Almacenes: Se remiten para su internación los siguientes artículos:

V.° B.°
El Jefe de la Sección Industrial
.....
Observaciones.....

.....de.....de.....de 192...
El Jefe del Departamento de.....
Recibí conforme
.....

FORMA N. 5

BASE NAVAL DE SAN LORENZO

Orden de entrega de Combustible No.....
Al Jefe del Departamento de Almacenes:
Sírvase entregar al B. A. P..... ..... ..... .....
conforme a su pedido No.....lo siguiente:

| Unidad | Cantidad | Combustible | Nombre del buque | Observaciones |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

.....de..... .....de.....192...
El Jefe de la Sección Industrial

Entregado conforme ..... ..... ..... .....
.....de.....de.....192...
El Jefe del Departamento de Almacenes
..... ..... .....

FORMA N 6

No. de la clase a que pertenece el artículo — Cantidad máxima permitida

Especificación del material

Medidas — Cantidad mínima permitida

.....

| Año | INGRESOS | | | | | | | EGRESOS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mes | Dia | Pedido | No. de Guia | Proveedor | Cantidad | Precio por Unidad | Valor | Destino | Cantidad | Precio por Unidad | Valor | Existencia | Valor | Observaciones |
| | | | | | | | | | | | | | | |

Forma N° 7

## PEDIDO DE TRABAJO A LA BASE NAVAL

N° . . . . . .

(1) . . . . . (2) . . . . . .

Al: Comandante de la Base Naval de San Lorenzo

Asunto: (3) . . . . . .

Referencia: (4) . . . . . .

1 . . . . . (a) . . . . . .

2 . . . . . (b) . . . . . .

(c) El . . . . . .

Copias:

---

(1) Nombre del buque o dependencia.

(2) Lugar y fecha.

(3) Clase de trabajo pedido.

(4) Acompañar informe de la Junta de Reconocimiento en caso de trabajo mayor del que puede autorizar el Comandante de la Base (Art. 8, Disposiciones varias, Segunda Parte).

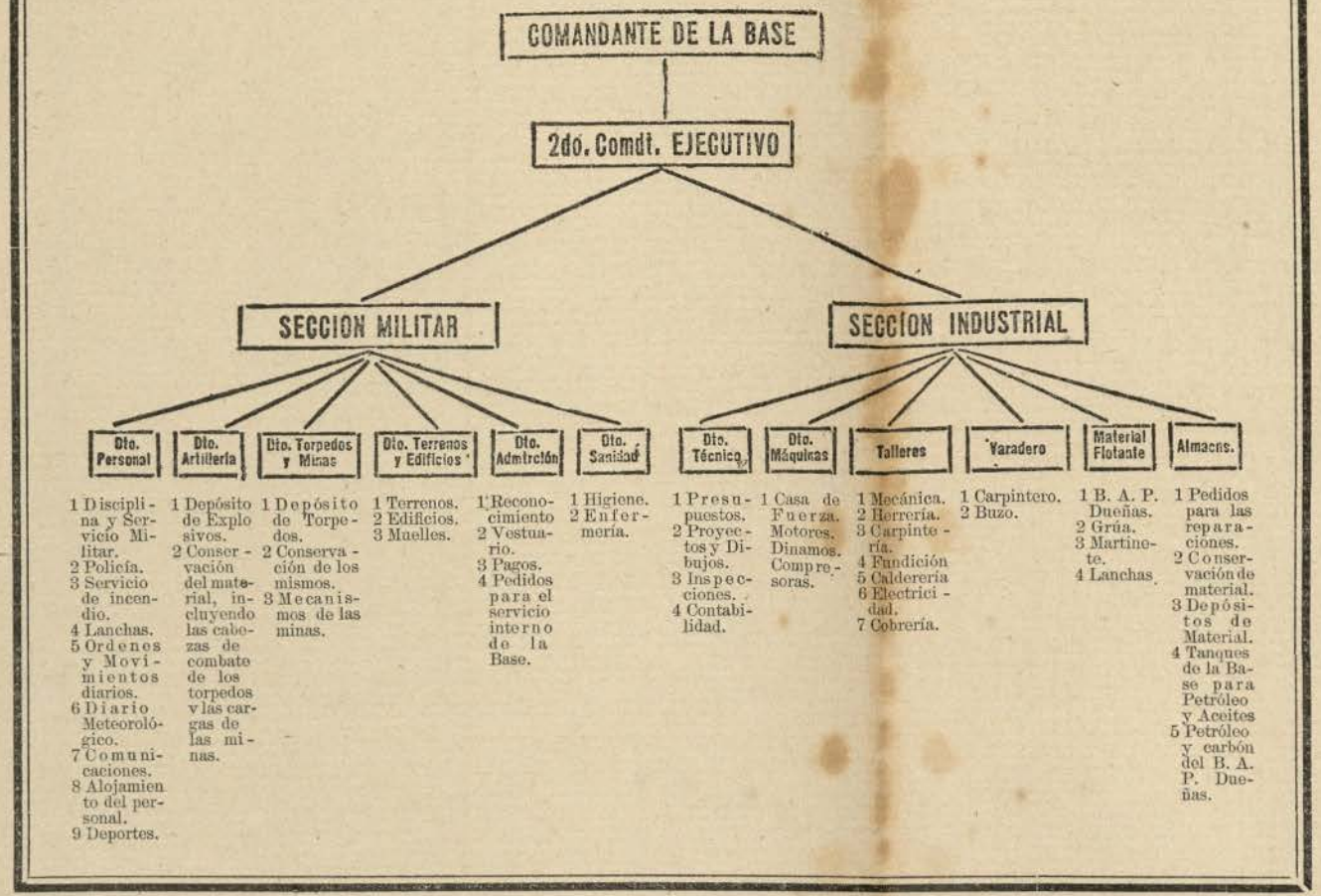
(a) Explicar con claridad y detalle el trabajo deseado, indicando sitio, cantidad y naturaleza de las reparaciones solicitadas. Si es necesario, acompañar esquemas. No usar la expresión: "Efectuarse el trabajo que sea necesario".

(b) Indicar las razones por la que el trabajo no puede realizarse a bordo.

(c) Clase y firma del Comandante.

MUSEO NAVAL DEL PERU - C. de M. Julio J. Elías Murguía - Biblioteca

# ESQUEMA DE LA ORGANIZACION DE LA BASE NAVAL DE SAN LORENZO




MUSEO NAVAL DEL PERU - C. de M. Julio J. Elías Murguía - Biblioteca

# REGLAMENTO DE LA ESCUELA DE AVIACION NAVAL DEL PERU

## CAPITULO I

### Plan general de organización

1. — La Escuela de Aviación Naval del Perú estará organizada en departamentos para los fines de la administración e inspección.

2. — La Estación estará comandada por un oficial del cuerpo de Oficiales de Guerra, de grado no menor que el de Capitán de Corbeta, quien deberá ser Aviador Nacional diplomado.

3. — El Segundo Comandante será el Oficial de Guerra de la Armada, perteneciente a la Estación, que siga inmediatamente en rango al Comandante, debiendo ser también Aviador Naval.

4. — Habrá siete Departamentos al frente de cada uno de los cuales se encontrará un oficial conocido con el nombre de Jefe de Departamento.

Los Jefes de Departamentos son responsables ante el Comandante de la Estación, vía Segundo Comandante, por el estado en que se encuentren sus respectivos departamentos. Los departamentos que se menciona serán los siguientes:

(1) Departamento Ejecutivo.
(2) Departamentos de Vuelos.
(3) Departamento de Armamento.
(4) Departamento de Conservación y Policía.
(5) Departamento de Ingeniería.
(6) Departamento de Administración.
(7) Departamento de Sanidad.

Siempre que sea posible se dispondrá lo conveniente para que la antigüedadd de los oficiales a cargo de los cinco primeros departamentos esté arreglada en el mismo orden en que ellos están colocados arriba.

La organización de cada departamento y las obligaciones de los jefes de ellos se establecerá en el capítulo II de este reglamento.

5. — Para los fines de las inspecciones, desfiles, revistas, deportes y formaciones militares, el personal de la Estación estará organizado en cuatro Divisiones dispuestas en la forma siguiente:

1ra. División (Oficial de Vuelos)
Departamento de Vuelos
2da. División (Oficial Ingeniero)
Departamento de Ingeniería
3ra. División (Oficial de Armamento)
Departamento Ejecutivo
Departamento de Armamento
Departamento de Administración
Departamento de Sanidad
4a. División (Oficial de Conservación)
Departamento de Conservación.

6. — Los Jefes de Departamento serán responsables por la organización y eficiencia de sus respectivos departamentos, por la limpieza de su personal, por la condición de las diferentes partes de la Estación a su cargo, así como por todo el material del Estado puesto bajo su custodia y cargo.

7. — En caso de ausencia del Comandante de la Estación, el comando de ella se sucederá entre los Oficiales de Guerra pertenecientes a la Estación, y de acuerdo con la antigüedad de ellos, exceptuando a los alumnos de aviación naval que no podrán suceder en el comando.

En las formaciones, revistas y desfiles el Segundo Comandante estará a cargo de la formación.

## CAPITULO II

### Deberes y responsabilidades del Comandante

1. — El Comandante es el oficial nombrado por el Supremo Gobierno para el comando de la Estación. Es responsable por toda la propiedad del Estado, existente de la Estación; por la eficiencia de ella; por la salud de su personal, y por la correcta ejecución de todas las órdenes impartidas por la Superioridad.

2. — Tiene la facultad de prescribir e imponer castigos a la oficialidad y personal subalterno en la forma que indica el presente reglamento.

3. — Es responsable por la adecuada ejecución de todos los cursos de entrenamiento reglamentarios para los Pilotos y Observadores, así como por la observancia de todas las instrucciones y reglamentos referentes a los vuelos.

4. — Ejercerá, un completo control sobre todos los departamentos de la estación y será responsable por la conservación de todos los edificios y almacenes contenidos en ella, por todos los aviones de la estación y por la correcta distribución del trabajo.

5. — Establecerá las precauciones para evitar incendios, tanto de día como de noche, y ejercitará al personal en el ejercicio de zafarrancho de incendio por lo menos una vez al mes.

6. — Prestará preferente atención a la moral de la oficialidad y marinería, y cuidará de que tengan las suficientes oportunidades para ejercicios y distracciones.

7. — Estará completamente familiarizado con todos los ramos de la Aviación Naval, incluyendo navegación, artillería, bombardeos, exploración y radio.

Tendrá amplia autoridad en lo que respecta a la disciplina y organización interior de la estación.

## Del Segundo Comandante

8. — El Segundo Comandante será el Oficial de Guerra que siga inmediatamente en rango al Comandante y deberá ser Aviador Naval u Observador. Deberá estar completamente familiarizado con todos los ramos de la Aviación Naval y vuelos.

9. — Es el representante directo del Comandante en el mantenimiento de la eficiencia militar y en general de la estación, para lo cual todos los oficiales y marinería de ella se considerarán directamente a sus órdenes, en su calidad de representante del Comandante.

10. — Cuando esté en la estación se considerará siempre de servicio.

11. — Estarán a su cargo, en general, todos los detalles del servicio en conexión con el mantenimiento de la Estación y cumplirá con los detalles que se refieren a la organización, policía, inspección, disciplina y condición eficiente de la tripulación.

12. — Secundará al Comandante en todas las formas posibles cuidando de que los oficiales de la estación sean vigilantes en el desempeño de sus respectivos deberes y de que cumplan extrictamente todas las órdenes impartidas. Se informará personalmente de que todos los centinelas están correctamente apostados y vigilantes, y despertará en ellos un sentimiento de orgullo para el extricto cumplimiento de sus obligaciones.

13. — Estará encargado de preparar las listas de francos y se cerciorará con especial cuidado de que todo el personal es tratado igualmente a este respecto.

14. — Supervigilará correctamente el rancho de los oficiales-alumnos y visará los libros mensualmente para la aprobación del Comandante.

15. — Podrá suspender los vuelos u ordenar su comienzo en cualquier instante, pero informará inmediatamente al Comandante sobre las razones para esta actitud.

16. — Tratará de conocer las condiciones personales de los alumnos y supervigilará cuidadosamente su conducta en la Es-

cuela. Deberá estar apto en cualquier instante para informar al comandante sobre las características y aptitudes de cualquier alumno o piloto de la Estación.

17. — No se ausentará de la Estación sin permiso del Comandante y al hacerlo lo pondrá en conocimiento del oficial que le siga en rango.

18. — Se le designará un oficial subalterno como ayudante para sus funciones sobre el personal, cuyo oficial será conocido con el nombre de "Oficial de Personal".

19. — Será el Jefe del Departamento Ejecutivo.

## Departamento Ejecutivo

20. — El Departamento Ejecutivo estará formado por el personal directamente a las órdenes del Segundo Comandante para hacer cumplir los deberes que se indican anteriormente.

Las obligaciones de este Departamento, serán las mismas mencionadas más arrriba para el 2º Comandante.

Tendrá a su cargo el archivo de historia del personal, los contratos y libretas del personal subalterno; confeccionará los diferentes roles de servicio y vigilará que se cumplan extrictamente las consignas y órdenes impartidas.

## Departamento de Vuelos

21. — El Jefe del Departamento de Vuelos será un Aviador Naval experimentado, capaz de ser instructor en todas las ramas de la aviación naval, incluyendo vuelos, navegación, artillería y bombardeos. Será un oficial que siga en rango al Segundo Comandante, si esto es practicable. Será responsable solamente ante el Segundo Comandante o ante el Comandante.

Sus obligaciones y responsabilidades serán las siguientes:

a) Será responsable por la condición de los hangares, correderas y por todos los aeroplanos asignados a su Departamento.

b) Estará a cargo de la Escuela de Vuelos y de la Escuela de campo, llevando los historiales de los aparatos y motores a sus órdenes.

Tendrá vigilancia cuidadosa sobre los alumnos y presentará ante el Comandante su recomendación en el caso de que sea aconsejable suspender la práctica de algún alumno.

c) Organizará su Departamento en dos divisiones: Entrenamiento y Operaciones. La División de Entrenamiento consistirá de todos los aparatos utilizados en la instrucción de los alumnos así como del personal adscrito al efecto. La División de Operaciones se compondrá de los aparatos y personal empleados ordinariamente para operaciones del servicio y misiones especiales distintas de las de entrenamiento.

d) Será responsable por la correcta ejecución de los cursos de entrenamiento reglamentarios y examinará personalmente a todo alumno antes de recomendarlo para la obtención de su diploma.

e) Será ayudado en sus funciones por el Oficial de Armamento quien tendrá el cargo general de la instrucción de los alumnos en bombardeos, artillería, radio y navegación.

f) Será también ayudado por el Oficial Ingeniero quien estará a cargo de la instrucción práctica de los alumnos en máquinas de aviación.

g) Llevará un registro de los progresos de cada alumno asignándoles notas y poniendo en conocimiento del Comandante cualquiera falta ocurrida en los cursos.

h) Estará a cargo y será responsable por la vigilancia contra accidentes, y a este respecto estarán a sus órdenes las embarcaciones de emergencia y salvamento.

i) Informará al Comandante sobre cualquier ocurrencia extraordinaria por poco importante que ella pueda parecer.

j) Estará autorizado para comenzar y continuar los vuelos, y se asegurará de que las señales que los regulen estén desplegadas en todo tiempo.

k) Arreglará las listas de guardias para los oficiales de vuelo del día y será responsable por el correcto desempeño del servicio por estos oficiales.

l) Será responsable por la apropiada observación de todas las reglas e instrucciones que rigen a los vuelos infor-

mando al Comandante sobre cualquiera infracción de estas reglas.

m) Será el presidente de la Junta de Emergencias y de la Junta de Accidentes.

n) Presidirá y será responsable por la supervigilancia y organización de las mesas de alumnos.

o) Será responsable por la organización interior y disciplina de su Departamento, debiendo fijar en lugares visibles los roles de guardia de la Estación.

p) Instruirá a su personal en ejercicios de emergencia y primeros auxilios, disponiendo para esto frecuentes prácticas.

### Departamento de Armamento

2. — El Oficial de Armamento será el oficial de guerra que siga en rango al oficial de Vuelos. Será un Aviador Naval u observador diplomado.

Sus obligaciones y responsabilidades serán las siguientes:

a) Organizará su Departamento en cuatro secciones, a saber: Artillería, Radio, Navegación y Fotografía.

b) Tendrá completamente a su cargo todo el armamento de la Estación, incluyendo municiones y explosivos.

c) Estará a su cargo el equipo de radio de la Estación y será responsable por su condición y servicio eficiente.

d) Estará a cargo del equipo de navegación e instrumentos, cartas, etc., así como del laboratorio de fotografía.

e) Será un oficial completamente versado en la práctica y teoría de bombardeos, artillería, navegación y radio, debiendo instruir a los alumnos en estas materias.

f) Cuidará que las precauciones de seguridad estén fijadas en lugares visibles de su departamento y que todos los oficiales y marinería estén completamente familiarizados con ellas.

g) Supervigilará, bajo la dirección del Oficial de Vuelos, la realización de las prácticas anuales de artillería que para los aviones prescriba el Ministro de Marina.

h) Tendrá los mismos deberes y obligaciones, respecto a la organización interior, que los que se han prescrito para el Oficial de Vuelos.

i) En las revistas, inspecciones y formaciones militares estará al mando de la 3ra. división.

j) Será responsable por la condición general y limpieza de las partes de la Estación bajo su jurisdicción.

**Departamento de Conservación**

23. — El jefe del Departamento de Conservación será responsable por la condición general de los terrenos y de los edificios.

Sus obligaciones y responsabilidades serán las siguientes:

a) Estará a cargo de los servicios de agua dulce y salada.

b) Vigilará que las instrucciones vigentes respecto al suministro de agua dulce se cumplan con exactitud.

c) Tendrá el cargo y responsabilidad de todos los aparatos extinguidores de fuego de la Estación y con este fin practicará inspección diaria de estos aparatos informando sobre su condición al Segundo Comandante.

d) Tendrá el cargo general de todos los trabajos de nuevas construcciones en la Estación.

e) Será responsable por la limpieza de los alojamientos de Oficiales de Mar y marinería, cocinas y demás partes de la Estación no asignadas definitivamente a otros departamentos.

f) Estará a cargo de todos los pañoles usados por su Departamento.

g) Mantendrá una organización y disciplina similar a la de los otros departamentos.

h) Será responsable por el cuidado de toda la instalación de alumbrado fuera de la Casa de Fuerza central.

i) Tendrá a su cargo todos los botes, dotaciones de los botes, cobertizos de ellos y útiles de cadena. Se asegurará de que los botes designados para trabajo de salvamento estén en todo instante, durante las horas de vuelo, listos para ser usados inmediatamente por el Oficial de Vuelos.

j) Será responsable por el estado del servicio de desagüe de la Estación.

k) Estará a cargo de los baños de la tripulación.

l) Conservará un plano de la Estación empleando números para designar cada edificio.

m) Tendrá derecho a un asistente.

n) Será responsable por la guardia y policía de la Estación.

o) Tendrá los mismos deberes respecto a la disciplina y organización interior, que los que se han señalado para otros departamentos.

## Departamento de Ingeniería

24. — El Oficial Ingeniero de la Estación estará a cargo del departamento de ingeniería de la misma. Este Departamento estará dividido en dos subdivisiones generales: Reparación de estructoras y Recorrido de motores.

Las obligaciones y responsabilidades del Jefe del Departamento serán las siguientes:

a) Será responsable por los recorridos mayores en todos los aparatos y motores, que estén más allá de la capacidad de ejecución por parte de las Escuadrillas en operaciones.

b) Estará a cargo en general de todos los aparatos, motores u otras partes de los aviones en reparación en su departamento durante los periodos de recorridos.

c) Llevará un registro de todos los motores en depósito e informará mensualmente al Comandante sobre su número y condición.

d) Será responsable por el cuidado y conservación de todos los motores de fuerza de la Estación.

e) Tendrá el cargo y responsabilidad de todos los pañoles de máquinas, instrumentos y partes que no estén en uso en las Escuadrillas en operaciones, o depositados en el pañol general.

f) Será responsable por la limpieza y condición de todos los compatimientos ,pañoles y edificios a su cargo.

g) Será responsable por el cuidado y operación de la Casa de Fuerza Central y máquina de hielo.

h) Tendrá los mismos deberes respecto a la disciplina y organización interior que los que se han señalado para el Oficial de Vuelos.

i) Tendrá en su Departamento un piloto diplomado para probar máquinas reparadas.

**Departamento de Administración**

25. — Este Departamento estará bajo la dirección del Oficial de Administración y estará dividido en dos divisiones generales: Una de Suministros y la otra de Contaduría.

Su obligaciones y responsabilidades serán las siguientes:

a) El Oficial de Addministración tendrá a su cargo la contabilidad de todo el material de la Estación y será responsable por el almacenaje y cuidado de todos los artículos que no hayan sido entregados a los otros departamentos bajo recibo.

b) Estará a cargo del pañol general y su contenido. Será responsable por la contabilidad de este material y por la limpieza del edificio del almacén.

c) Tendrá el cargo de los pañoles principales de aceite y gasolina y sólo deberá proporcionar éstos a los otros departamentos mediante pedidos escritos y firmados.

d) Llevará un estado de cargos y consumos de la gasolina y aceite no permitiendo que las reservas bajen más allá de la cantidad permitida para un mes.

e) Exigirá recibo por todo el material que entregue a los otros departamentos y practicará un inventario de las exis-

tencias por lo menos una vez cada trimestre. Podrá pedir en cualquier tiempo, a cualquier departamento, una comprobación del inventario del material a su cargo.

f) Llevará un sistema de libros de contabilidad de todo el material de la Estación. Todos los artículos que lleguen serán inmediatamente asentados en los libros del Oficial de Administración; pudiendo después ser entregados a los otros departamentos bajo recibo.

g) Estará encargado de la contabilidad y cuidado del dinero perteneciente a la Estación, así como de su inversión, pero no podrá girar ningún cheque sin el visto bueno del Comandante.

h) Será responsable de la adquisición de víveres, por su inspección y calidad y a este respecto preparará menús para la tripulación cada semana con la anticipación debida para la aprobación del Comandante.

i) Será responsable por la limpieza de las cocinas de la tripulación.

j) Preparará los ajustamientos de la plana mayor y de la plana menor; llevará un registro de las revistas de presencia y supervigilancia el pago de los oficiales y tripulación.

k) Se cerciorará de que todos los requisitos establecidos en el decreto supremo que fija los certificados de vuelos estén cumplidos antes de entregar a los oficiales o tripulantes su indemnización de vuelo.

l) Estará a cargo de los pañoles de ropa y prendas de vestido y de la entrega de éstos, manteniendo en almacén el número suficiente en todo instante.

m) Tendrá los mismos deberes y obligaciones respecto a la disciplina y organización interior de su departamento que los que se han señalado para los otros jefes de departamento.

n) El Oficial de Administración debe ceñirse extrictamente en lo que se reclama con pedidos, racionamiento, cuentas de gastos menudos etc., a lo determinado por los artículos pertinentes del Manual del Servicio Administrativo.

## Departamento de Sanidad

26. — El Departamento de Sanidad estará a cargo de un Oficial de Sanidad Naval.

Sus obligaciones y responsabilidades serán las siguientes:

a) Será responsable por el estado general de Salud de los oficiales y marinería.

b) Llevará a cabo todos los exámenes físicos y será responsable por las libretas sanitarias de los oficiales y tripulación.

c) Será responsable por la limpieza de la Enfermería.

d) Instruirá a los oficiales y tripulación en "Primeros Auxilios" y resurrección de los ahogados aparentemente.

c) Practicará frecuentes inspecciones en las cuadras, casas y cocinas informando al 2º Comandante cuando encuentre deficiente su condición sanitaria.

f) Hará frecuentes pruebas del agua de alimentación en lo que respecta a su pureza.

g) Vigilará cuidadosamente a los pilotos y alumnos que realicen vuelos e informará con prontitud al Comandante sobre cualquier defecto físico, malos hábitos o signos de deficiencia física que note en ellos. Con este objeto estudiará el carácter de cada oficial y tratará de conocerlo íntimamente con el fin de prevenir, si es posible, cualquier accidente que pueda ser debido a mala condición de salud o estado nervioso del oficial.

g) Examinará a todos los oficiales por lo menos una vez cada trimestre prestando preferente atención al corazón, visión y condiciones nerviosos.

i) Informará al Comandante sobre cualquier caso de enfermedad venérea que observe entre los oficiales o tripulación.

j) Permanecerá en la Estación en todo instante durante los vuelos.

k) Se cerciorará de que un miembro competente de su Departamento se encuentre de servicio en el bote de emergen-

cia, listo con su equipo de primeros auxilios, en todo instante durante las horas de vuelo.

l) Hará tocar "Visita Médica" para la marinería y oficiales de mar diariamente a 9 h a. m., informará diariamente al Comandante sobre los tripulantes ingresados en la lista de enfermos y sobre los egresados o salidos del hospital.

m) El Oficial de Sanidad, hará academias, por separado ,a la oficialidad y Personal Subalterno, sobre enfermedades venéreas, manera de evitarlas y prevenciones. Es además responsable del extricto cumplimiento de las órdenes que al respecto sean dictadas por la superioridad.

## CAPITULO III.

## SERVICIOS DE GUERRA

### Oficial de Vuelos del día

1. — El Jefe del Departamento de Vuelos preparará una lista de guardias para los oficiales de su División con el objeto de que monten la guardia como Oficial de Vuelos del día, para lo cual consultará con el segundo Comandante a fin de evitar obligaciones en conflicto.

Las obligaciones y responsabilidades de este oficial serán las siguientes:

a) Estará a cargo general de todos los vuelos y será responsable por la vigilancia que durante ellos se realice desde la torre del vigía y desde el bote salvamento, cuidando de que estas dos estaciones de emergencia estén, bajo todo punto de vista, listas para funcionar.

b) El turno de guardia será desde 1 h. p. m. de un día hasta 1 h. p. m. del día siguiente, exceptuando los días sábado en que terminará a medio día. No habrá Oficial de Vuelos del día los domingos.

c) El Oficial de Vuelos desempeñará su guardia en los hangares no debiendo abandonar las vecindades del lugar don-

de se realizan los vuelos, hasta que todos los aparatos hayan regresado y dejádoseles debidamente asegurados.

d) Será responsable por que todas las señales usadas en conexión con los vuelos estén correctamente desplegadas.

c) Podrá en cualquier instante suspender los vuelos, informando inmediatamente al Comandante sobre las razones que haya tenido para ello.

f) Llevará un diario de todos los acontecimientos y será responsable por el registro de los tiempos de vuelo de los aparatos, alumnos y pilotos.

g) Será responsable por la observancia de todas las reglas generales y locales para evitar colisiones en el aire informando al Comandante inmediatamente sobre cualquier inracción a estas reglas, dando todos los detalles sobre el particular.

h) En caso de accidente despachará inmediatamente los botes de emergencia y salvamento; notificará a la enfermería e informará al Comandante inscribiendo en el libro de guardias el caso con todos los detalles posibles.

i) Se mantendrá informado de las condiciones del tiempo y regulará los vuelos en consecuencia.

j) Antes de entrar de servicio obtendrá del oficial a quien vá a relevar datos completos sobre las condiciones existentes, incluyendo aparatos que estén afuera, aparatos listos para salir, órdenes vigentes, trabajos incompletos, etc.

k) Al hacerse cargo del servicio inspeccionará la torre del vigía, los botes de emergencia y salvamento, probará las señales de alarma y en seguida informará al Comandante de que ha revisado esto.

l) Al dejar la guardia informará personalmente al Comandante sobre este hecho.

m) No volará durante su servicio.

n) El Oficial de Vuelos del día podrá dejar la Estación después de que los vuelos hayan terminado y de que todos los aparatos estén guardados. Reasumirá su servicio a 8 h. de la mañana siguiente.

o) Llevará un brazalete como distintivo de su ocupación.

## Oficial de Guardia

2. — Todos los Oficiales de Guerra adscritos a la Estación, con excepción del Comandante y del Segundo Comandante, desempeñarán el servicio de oficiales de Guardia.

El Segundo Comandante preparará el rol de guardias.

El turno de guardia será de 24 horas comenzando a 1 h. p. m. cada día.

Las obligaciones y responsabliidades del Oficial de Guardia serán las siguientes:

a) Desempeñará su guardia en el edificio del Departamento Ejecutivo y estará a cargo general de toda la Estación.

b) Vigilará el cumplimiento de la rutina y llevará el libro de guardias.

c) Tiene autoridad sobre toda persona en la Estación exceptuando el Comandante y el Segundo Comandante.

d) Recibirá a los visitantes.

e) Inspeccionará y registrará todo el material que se reciba en la Estación durante su guardia.

f) Mantendrá al Comandante informado sobre cualquier ocurrencia extraordinaria .

g) Preparará los roles de guardia y será responsable por los centinelas y el correcto desempeño de las obligaciones de éstos.

h) Practicará frecuentes inspecciones durante el día y será responsable por el cumplimiento, por parte de todo el personal de los reglamentos y órdenes existentes para la disciplina interior.

i) Deberá pasar la noche en la Estación.

j) Practicará por lo menos dos inspecciones completas durante la noche: una por lo menos después de 10 h. p. m. y una por lo menos después de media noche.

k) Se asegurará personalmente de que todos los centinelas desempeñen sus obligaciones en forma militar y de que

todos conozcan sus órdenes, con cuyo objeto les hará frecuentes preguntas respecto a sus obligaciones.

l) Probará en las oportunidades prescritas, el sistema de alarma de incendio.

m) Asistirá a todas las formaciones y estará a cargo de la tripulación en el acto del pago y al pasar revista.

n) Vigilará personalmente la salida y regreso de la gente con permiso.

o) Llevará espada y guantes mientras monte la guardia.

p) No volará mientras dure la guardia.

Los oficiales pueden cambiar su guardia solamente con permiso especial para cada caso del Comandante.

### Centinelas

3. — Habrá cuatro puesto de centinelas en la Estación, a saber:

Puesto Nº 1 — Puerta Norte, Almacén General, Depósito de combustible.

Puesto Nº 2 — Puerta Este.
Puesto Nº 3 — Puerta Sur.
Puesto Nº 4 — Hangares.

La puerta Norte permanecerá cerrada en todo instante abriéndose sólo para los oficiales o para las personas que muestren un pase debidamente autorizado. Incluirá la puerta Norte, el Almacén general, Depósito de Gasolina y otros edificios al Norte de los hangares.

La puerta Este se mantendrá abierta para la marinería y Oficiales de Mar. El puesto de guardia estará situado en esta puerta.

La puerta Sur será solamente para los Oficiales y se mantendrá cerrada en todo tiempo. El puesto de guardia estará en la puerta.

El puesto Nº 4 incluirá los hangares, talleres, barracas y casas.

El servicio de guardia para los puestos Nos. 1, 2 y 3 será de 24 horas, el servicio en el puesto N° 4 comenzará a las cinco de la tarde hasta las 8 h. de la mañana del día siguiente.

Las órdenes detalladas para las guardias en los puestos, serán confeccionadas por el Oficial de Personal quien tomará gente para la guardia del Departamento de Conservación y Policía para los puestos 1, 2 y 3 y de los departamentos de Vuelos o Ingeniería para el puesto N° 4.

Cada departamento dará al Segundo Comandante, cada día antes de las 9 a. m., una lista de la gente elegible para guardia.

Todas las órdenes para los centinelas serán fijadas en cada puesto y el Oficial de Guardia será responsable de que todos los centinelas estén familiarizados con sus obligaciones y de que cumplan sus deberes en forma adecuada.

Los centinelas llevarán armamento y polainas. Estarán siempre con ropa limpia y serán corteses con los extraños y visitantes.

4. — Habrá un Oficial de Mar de primera o segunda, a cargo de la guardia. La lista de guardias para los Oficiales de Mar será confeccionada en la oficina del Segundo Comandante cada día para la guardia de ese día, y será fijada en lugar visible antes del medio día.

El turno de guardia para los Oficiales de Mar principiará a la una de la tarde.

El Oficial de Mar de Guardia actuará como Ayudante del Oficial de Guardia, cumplirá las órdenes que éste le imparta y deberá tener conocimiento de la gente con permiso. Hará formar la guardia y practicará frecuentes inspecciones de la Estación durante su turno. Llevará cinturón con revólver como distintivo de su ocupación.

## CAPITULO IV.

## EMERGENCIAS

### Disposiciones para los Fumadores

1. — A causa del gran riesgo de incendio que siempre existe en toda Estación aérea y especialmente en Ancón debido a su construcción, todo Oficial y tripulante tomará todas las precauciones posibles para prevenir incendios.

No será permitido fumar en ningún edificio de la Estación exceptuando los que aquí se especifican.

El acarreo de cigarrillos encendidos, cigarros, pipas o cualquiera otra luz desnuda será considerado como si se estuviera fumando.

Es extrictamente prohibido fumar en todo tiempo en los siguientes lugares:

En los almacenes y hasta 20 metros del edificio.

En los pañoles de gasolina y hasta 20 metros de ellos.

En cualquier aeroplano y hasta 10 metros de ellos.

En los hangares.

En los botes.

Será permitido fumar en los siguientes lugares:

En los cuartos de Oficiales y en los comedores de los mismos.

En la playa después de las horas de trabajo.

En las oficinas solamente durante las horas de trabajo.

En la enfermería.

En el campo de deportes.

A la tripulación se le permitirá fumar en las cuadras, durante las horas de comida y después de las horas de trabajo, debiendo arrojar los fósforos y colillas en receptáculos especiales provistos al efecto.

## Rol de incendio

2. — En cada subdivisión mayor de la Estación existirá bien visible un dispositivo para señales de alarma de incendio, con un juego de instrucciones fijado en lugar visible de sus proximidades.

La señal, al funcionar, deberá hacer sonar el timbre de incendio frente al edificio del Departamento Ejecutivo, y el modo como suene este timbre indicará la situación general del fuego.

Habrá cuatro distritos de incendio conocidos como 1°, 2°, 3° y 4°.

El primer distrito incluirá los hangares, talleres y corredoras, pudiendo el fuego en él indicarse por un timbrazo prolongado (dos segundos) y por un repique en la señal de alarma general acompañado de un pique de corneta.

El segundo distrito comprenderá las cuadras de los oficiales de mar y tripulación, el edificio del Departamento Ejecutivo y las cocinas de la tripulación. El fuego en él será indicado por dos timbrazos, dos repiques y dos piques.

El tercer distrito incluye toda la parte ocupada por la casa de los alumnos, casino de oficiales y casa del Comandante. El fuego en él será indicado por tres timbrazos, tres repiques y tres piques.

El cuarto distrito comprende el terreno al Norte de los hangares e incluye los depósitos de gasolina, almacén general, banco de pruebas de motores y casa de fuerza. El fuego en él será indicado de una manera similar, por cuatro señales en los varios aparatos de alarma.

## Procedimiento en caso de incendio

3. — La persona que descubra el fuego deberá al instante pedir ayuda, correr a la señal de alarma más próxima, hacer la señal establecida y luego procurar apagar el fuego.

El centinela de guardia en el edificio del Departamento Ejecutivo deberá al escuchar el timbre de alarma, tocar la campana de alarma general por cinco segundos, seguido de un número de piques individuales de acuerdo con la situación del fuego.

El corneta de guardia tocará "incendio" y en seguida hará el número de piques que correspondan a la situación de éste.

Toda la gente se reunirá en las varias partes de la Estación a órdenes del Jefe de su Departamento, salvo las excepciones siguientes:

El Departamento en el cual ocurra el incendio llevará a cabo todo el esfuerzo posible para apagarlo.

El Departamento de Conservación se dirigirá al lugar del incendio con el objeto de ayudar.

Los demás departamentos permanecerán en el lugar que les corresponda con el objeto de impedir la extensión del fuego si esto ocurriera, y esperarán órdenes.

Cuando el incendio durante la noche o después de las hocar "retirada".

En caso de incendio durante la noche o después de las horas de trabajo toda la gente se dirigirá rápidamente al lugar del incendio y trabajará para extinguirlo bajo la dirección del Oficial de Guardia.

Cada Jefe de Departamento deberá, en edición a lo establecido arriba, fijar en su propio departamento órdenes detallamadas para el caso de incendio en él, debiendo asignarse puestos definitivos para su gente en el caso de esta emergencia, en los roles de guardia y de la Estación.

En conexión con las medidas de precaución contra el fuego el Jefe del Departamento de Conservación y Policía inspeccionará diariamente todos los aparatos para extinguir incendios, probará las señales de alarma comunicando el resultado de la inspección al Oficial de Guardia. Esta inspección deberá hacerse diariamente antes de 10 h. a. m.

Se hará ejercicio de incendio por lo menos una vez cada semana.

## Rol de accidente de vuelo

4. — Se establecerá en la parte alta del hangar una estación de observación con el objeto de vigilar los aparatos que se encuentran volando.

Existirá en todo tiempo durante los vuelos un Oficial de Mar de servicio en la estación o torre del vigía, provisto de un par de binoculares y de un megáfono.

La torre del vigía estará conectada a la estación del bote de emergencia por un sistema de timbre de alarma.

En un mástil en la plataforma del vigía deberá montarse una gran flecha blanca capaz de girar y ser apuntada en cualquiera dirección.

Los deberes del que esté de guardia en la torre del vigía, consistirán en mantener una vigilancia constante sobre todos los aparatos en vuelo, informando sobre todos los aterrizajes forzados y haciendo la señal de alarma para los accidentes o caídas.

El Jefe del Departamento de Vuelos organizará y controlará la guardia en la torre del vigía y será responsable por la eficiencia de todos los detalles.

El Jefe del Deprtamento de Conservación y Policía será responsable por que uno de los botes de emergencia y salvamento esté listo y probado cada día, con la tripulación a bordo, para ser usado por el Oficial de Vuelos. La tripulación del bote de salvamento incluirá un farmacéutico con equipo de primeros auxilios. El equipo del bote de salvamento tendrá un maletín con hacha, machete, cortadores de alambre y extinguidores de fuego.

## Procedimientos en caso de aterrizaje forzado

5. — En caso de que algún aparato haga su aterrizaje forzado y sea aparentemente incapaz para arrancar el motor o volver a salir, el vigía notificará al Oficial de Vuelos del

día por megáfono solamente, dando la situación del aparato. El Oficial de Vuelos enviará el bote de salvamento con un mecánico de aviación y las instrucciones que el caso requiera.

### Zonas

6. — Con el objeto de auxiliar a la tripulación del bote de emergencia y al Oficial de Vuelos para prestar ayuda a los aparatos que sufran accidentes lo más rápidamente posible, la bahía de Ancón estará dividida en cuatro sectores, conocidos con el nombre de zonas la 2a., 3a. y 4a.

El sector Nº 1 será el área comprendida entre la playa al Sur de los hangares y Punta Mulatas.

El sector Nº 2 será el área comprendida entre la línea que parta de los hangares hacia la Punta Mulatas y otra línea que parta de los hangares perpendicular a la línea de la playa.

El sector Nº 3 será la parte comprendida entre el sector Nº 2 y la punta Toma y Calla.

El sector Nº 4 será el área comprendida a partir del sector Nº 3 y hasta la playa al Norte de los hangares. Se fijará en la torre del vigía diagramas que muestren estos sectores, así como en el muelle de los botes y en el bote de emergencia.

### Procedimientos en caso de accidentes de vuelo

7. — El vigía dará la voz de "accidente", tocará el timbre de alarma durante dos segundos seguido por un número de toques individuales que indiquen la zona, maniobrando en seguida la flecha en la dirección conveniente para guiar el bote de emergencia. Hecho esto no perderá de vista al aparato caído.

El cirujano acompañará si es posible al bote de emergencia.

El Oficial de Vuelos despachará el bote de salvamento con una dotación de trabajo para rescatar el aparato, notificando a la enfermería prepararse para recibir en el muelle a cualquiera que haya sufrido lesiones.

El bote dedicado a salvar el personal no tratará de salvar el material.

Los ocupantes del aparato averiado serán trasportados inmediatamente a la Estación estén o no aparentemente lesionados.

Los vuelos continuarán sin interrupción a menos que sean suspendidos por el Comandante y bajo ninguna circunstancia la alarma de accidente sola será motivo para detener la salida de un alumno.

### Procedimientos después del accidente

8. — Inmediatamente después del accidente el Jefe del Departamento de Vuelos convocará a la Junta de Accidentes; ésta inspeccionará la avería, tomará declaraciones al piloto, pasajero y en general a todo testigo ocular, opinando sobre el monto del daño y sobre la responsabilidad. Pondrá en manos del Comandante un informe completo sobre el asunto dentro de las veinticuatro horas después del accidente.

El aparato será llevado a la Estación y reparado o tomarse con él la disposición que el caso requiera.

## CAPITULO V

## RANCHOS, PERMISOS RUTINA

### Mesa de oficiales

1. — La mesa de Oficiales se organizará con el Segundo Comandante de la Estación como presidente de ella.

Se elegirá un oficial de rancho cada mes.

Ningún Oficial podrá ser obligado a desempeñarse como Oficial de Rancho por más de tres meses consecutivos.

El Oficial de Rancho publicará mensualmente las cuentas del rancho, indicando el saldo existente y el valor de los artículos comprados en existencia.

Llevará un libro de cuentas que será revisado por dos Oficiales nombrados por el Segundo Comandante, nunca después del 5 de cada mes.

Someterá sus cuentas a la aprobación del Comandante antes del 10 de cada mes.

Las cuotas particulares de rancho serán pagadas mensualmente por adelantado.

El Oficial de Rancho, bajo la dirección del Segundo Comandante, será responsable por la limpieza de los departamentos de oficiales, cuartos, cámaras y cocinas.

Los oficiales ausentes del rancho por razón del servicio tendrán derecho a un descuento equivalente sobre el monto de su cuota de rancho mensual por el número de días de ausencia.

Los oficiales con permiso por menos de diez días no tendrán derecho a descuento. Con permiso de más de diez días al descuento equivalente sobre su cuota de rancho por la mitad del número de días de permiso.

El Oficial de Rancho tomará un inventario completo mensual de todas las propiedades del rancho apreciando su valor, este inventario será agregado a las cuentas.

El Oficial de rancho será responsable del cumplimiento del artículo 191 del manual del servicio administrativo, en lo referente a inventarios, pedidos, etc.

**Mesa de oficiales alumnos**

2. — La mesa de los oficiales alumnos será organizada en la misma forma que la mesa de los oficiales.

El Jefe de Departamento de Vuelos será presidente de la mesa de los oficiales alumnos tomando sus comidas con ellos.

Será responsable por la limpieza general de los cuartos, cámaras, etc. del alojamiento de los oficiales alumnos.

## Permisos (Oficiales)

3. — Los oficiales podrán tener permiso después de las horas de trabajo, con excepción del Oficial de Guardia.

Ningún Oficial podrá dejar la Estación durante las horas de trabajo y sin permiso del Segundo Comandante.

Los oficiales deberán estar, en Estación y listos para el servicio a 8 h. a. m. cada día menos de que tengan permiso especial en contrario.

Podrá obtenerse del Comandante permisos a fin de semana.

## Permisos (Alumnos)

4. — Durante el período de entrenamiento los alumnos tendrán después de las horas de trabajo los mismos permisos que los oficiales, con las excepciones siguientes:

Todos los alumnos regresarán a la Estación a media noche con la excepción del sábado.

A fin de semana los alumnos deberán regresar a la Estación antes de la media noche del domingo.

Los alumnos se presentarán ante el Oficial de Guardia al salir o llegar de un permiso.

## Permisos (Tripulación)

5. — Los Oficiales de Mar y marinería tendrán derecho a permiso por guardias en días alternados.

El permiso principiará a 5 h. 30 m. p. m. y expirará a 7 h. 30 m. a. m. exceptuando la guardia que sale el sábado la que podrá regresar el lunes a la indicada hora.

Todos los individuos con permiso tendrán una tarjeta escrita que los autorice, no permitiéndose a nadie la salida de la Estación sin mostrar esta tarjeta.

Todos los días a medio día el Jefe de cada Departamento enviará al edificio del Departamento Ejecutivo por las tarjetas para su Departamento entregándolas a la gente que desee salir con permiso en la formación de 1 h. p. m.

Los individuos que regresen del permiso entregarán sus tarjetas en la puerta para lo cual se proveerá cajas especiales al efecto.

El Oficial de Guardia recogerá estas tarjetas de la caja a 8 h. a. m. y las enviará al Segundo Comandante.

Las tarjetas para la guardia de babor deberán ser rojas y para la guardia de estribor verdes.

**Rutina**

6. — Se seguirá la siguiente rutina:

**Diariamente**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6 | h. 00m. | a. m. | Diana |
| 6 | 10 | | Lista |
| 7 | 00 | | Rancho |
| 7 | 50 | | Formación por Departamentos. Los Jefes de Departamento informan al Departamento Ejecutivo con mensajero sobre los ausentes. |
| 8 | 00 | | Trabajos. Comienzan los vuelos. |
| 8 | 45 | | Visita del médico. |
| 11 | 45 | | Fajina |
| 12 | 00 | m | Rancho |
| 12 | 50 | p. m. | Formación en las partes de la Estación (No es necesario informar). |
| 1 | 00 | | Trabajos |
| 4 | 00 | | Terminan los vuelos. Se distribuyen los aparatos de servicio para el día siguiente |
| 5 | 00 | | Fagina |
| 5 | 30 | | Rancho |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8 | 00 | | Formación de la guardia. Se distribuye centinelas |
| 9 | 00 | | Silencio |

**Sábado**

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 6 h. a 8 h. | | a. m. | Regirá la misma rutina |
| De 8 h. a 9.45 | | a. m. | Prepararse para la inspección |
| 10 h. | 88 | m. | Inspección |
| 11 | 00 | | Fagina |
| 12 | 00 | m. | Rancho |
| 5 | 30 | p. m. | Rancho |
| De 6 h. a 9 h. | | p. m. | Regirá la misma rutina de los días ordinarios |

**Domingos**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6 | 30 | a. m. | Diana |
| 7 | 30 | | Rancho |
| 8 | 00 | | Servicio de guardias |
| 12 | 00 | m. | Rancho |
| 5 | 30 | p. m. | Rancho |
| De 6 h. a 9 h. | | p. m. | El mismo horario de los días útiles. |

**Rutina especial de los alumnos**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6 | 00 | a. m. | Diana |
| 6 | 15 | | Ejercicios físicos y natación |
| 7 | 00 | | Rancho |
| 7 | 45 | | Formación e inspección en los hangares |

Horario

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8 | 00 | | Instrucción de vuelo |
| 12 | 00 | m. | Rancho |
| 1.00 | p. m. a 4 | p. m. | Clases en la Escuela e instrucción de perfeccionamiento de vuelo |
| 4 | 30 | p. m. | Fagina |

7. — El Jefe de Departamento de Vuelos arreglará horarios de clases y de horas de vuelos de acuerdo con la rutina anterior. Estos horarios serán fijados en los salones de clases y en los alojamientos de los alumnos.

## CAPITULO VI

### Acomodación e inspecciones militares

1. — Las dos cuadras serán conocidas como cuadras A y B. La Cuadra A será la del Sur y se destinará a los oficiales de mar. La cuadra B será la del Norte y será para el personal no graduado.

El dormitorio para los oficiales de mar de primera será conocido con el nombre de dormitorio número 1 y los de los oficiales de mar de segunda y tercera como dormitorios número 2 y número 3, respectivamente.

Toda la tripulación, con excepción de los oficiales de mar de primera, dormirá en coys.

Se designará ganchos fijos a cada individuo de acuerdo con su número de división; debiendo cada uno colgar su coy en el sitio que se le haya designado así como almacenarlo en el sitio que se le indique.

Los números designados a la tripulación significarán el Departamento a que pertenecen, la guardia y el número que el individuo ocupe en la guardia. Por ejemplo: el primer oficial de mar de la guardia de babor en el Departamento de Vuelos tendrá el número 221 (2=Departamento de Vuelos, 2=

Guardia de babor, 1= primer hombre); 211 será el número del mismo hombre en la guardia de estribor. De la misma manera el 15 hombre de la guardia de estribor llevará el 2115.

Estos números corresponden a las vacantes existentes en dotación aprobada para cada Departamento, y aparecerán en el coy o litera de cada hombre, en su cajonada o lugar donde guardan los coys, en los ganchos para coys y en la distribución de mesa. Todo tripulante estará obligado a comer, dormir y guardar sus prendas en el lugar indicado por su número.

Si un hombre es cambiado de un Departamento a otro, cambiará también su emplazamiento para dormir, comer y guardar sus prendas al nuevo lugar indicado por su número en el nuevo Departamento.

## Inspecciones

2. — Habrá tres clases de inspecciones del Comandante conocidas como **Inspección general, Inspección del material e Inspección del personal.**

El Comandante inspeccionará la Estación el día sábado en la mañana anunciando el día anterior la forma de inspección que va a hacer.

3. — La inspección general consistirá de la inspección completa de toda al Estación, material y personal.

Al toque correspondiente la gente formará por divisiones como para la inspección del personal y será revistada por el Comandante. Al terminar esta inspección se dará la voz de "a sus puestos de inspección del material". A esta orden los Jefes de División enviarán a los pañoleros, furrieles, cocineros y encargados de la limpieza de compartimientos, a sus respectivos puestos.

El Comandante procederá en seguida a inspeccionar el material en la forma en que se describe después.

Al terminar esta inspección se tocará fagina seguida de llamada y dos piques.

Todos los oficiales de mar y marinería se dirigirán a sus cuadras y se alistarán para la inspección de sacos, coys y cajones.

La marinería desatará sus coys y los extenderá en el suelo frente a su sitio de acomodación.

Los coys se alinearán (en línea) desde el frente de la cuadra hacia atrás.

Las bolinas se voltearán sobre los extremos del coys hacia adentro debiendo quedar sus extremidades convenientemente adujadas.

El contenido de los sacos de la gente se extenderá bien arreglado al costado del coys de la manera en que se describa en órdenes especiales.

Se otorgará veinte minutos para prepararse a esta inspección en cuyo tiempo el Comandante inspeccionará sacos, coys, cajones, cuartos y camas.

Los oficiales de mar de primera dejarán sus cajones abiertos para las inspecciones y permanecerán al lado de sus literas.

Las primeras dos partes de la inspección general se llevarán a cabo en la forma que se describe. Para la tercera parte los Jefes de Departamento acompañarán al Comandante en la parte de la inspección que incluya los lugares de acomodación de la gente de su Departamento.

**Inspección del personal**

4. — Al toque de "llamada" toda la gente de la estación formará por divisiones, al frente de los hangares, en dos filas dando frente al mar con la primera división hacia la derecha.

Los Comandantes de división se situarán a tres pasos al frente de sus respectivas divisiones y pasarán lista. Cuando ésta esté terminada los Comandantes de división mandarán "descanso" y esperarán órdenes.

El Segundo Comandante acompañado por el Oficial del Personal y un Furriel tomarán emplazamiento seis pasos al frente del centro de la formación y, cuando todas las listas se hayan pasado en todas las divisiones, mandará "atención"— "parte". Los Comandantes de división informarán sucesivamente. principiando por el número 1, el resultado de su lista en la forma siguiente: "Todos presentes"; "Dos hombres fal-

tando", etc. Después de recibidos todos los informes, el Segundo Comandante dirá al Comandante "listo para la inspección"

El Comandante acompañado por el Segundo Comandante, un Furriel, un ordenanza y un corneta, procederá a inspeccionar al personal. Al pasar frente a cada jefe de división será saludado por éste. La gente formada no saludará.

Al terminar la inspección el Comandante ordenará al Segundo hacerse cargo de la gente.

El Segundo entonces hará leer las órdenes que existan y en seguida ordenará a los Comandantes de división romper filas.

**Inspección del material**

5. — Plano para la inspección del personal.

6 — Al toque respectivo la gente se dirigirá a sus departamentos correspondientes y formará a órdenes del jefe del departamento.

Toda la gente que esté designada a puestos definidos de limpieza, como aeroplanos, pañoles, cuartos de oficiales, cuadras, talleres, etc., se situará en sus respectivos puestos.

La gente no definitivamente designada a puestos de limpieza formará en filas.

Si más de un hombre está designado a un puesto determinado solamente el que está a cargo de él deberá formar en ese puesto.

Cinco minutos después del toque para esta inspección el Comandante acompañado por el segundo Comandante, un Furriel, un ordenanza y un corneta, se dirigirá a visitar cada parte de la Estación.

Será recibido por el oficial o persona a cargo de cada parte y acompañado por él hasta que haya dejado las proximidades.

Para esta inspección todos los pañoles, talleres, cuartos de herramientas y cajones serán abiertos y se retirará de los aparatos todas las fundas de los motores y sitios de llaves.

Al terminar esta inspección se tocará fagina; debiendo cerrarse en seguida cada departamento.

**Revista de presencia y pagos**

7. — El procedimiento para pasar revista y pago será idéntico.

Se tocará "lamada", debiendo formar la gente al frente de los hangares con la ropa con que esté vistiendo en ese instante.

La gente formará en dos filas, dando frente al Sur a cargo del Oficial de Guardia y por orden de jerarquía, los oficiales de mar a la cabeza y siguiendo las otras clases.

Conforme se llame a cada hombre, éste responderá "presente" y saldrá de la formación regresando a su trabajo o dirigiéndose a la mesa donde se esté pagando, según los casos.

En el caso de pago los Oficiales y el personal civil que figura en la plana mayor será pagado primero, después de lo cual deberán permanecer cerca de la mesa de pago hasta que todos los hombres de sus respectivos departamentos hayan sido pagados.

La gente que tenga alguna reclamación que hacer o alguna aclaración que pedir la hará en este momento ante su Jefe de Departamento.

## CAPITULO VII

**Diversiones, Atletismo, etc., etc.**

1. — Todo el personal de la Estación deberá tener el mayor entusiasmo para tomar parte en los deportes.

El edificio y el campo de atletismo estará abierto al personal todos los días útiles después de las horas de trabajo, los sábados después de las 11 a. m. y durante todo el día domingo.

El cuarto de baño de la marinería estará abierto desde el toque de diana hasta 7 h. 30 a. m.; desde 11 h. 30 a. m. a 1

h. p. m. y desde 4 h. 30 p. m. hasta 6 h. 30 p. m., todos los días.

El Maestro de Armas guardará las llaves del baño de la tripulación y será responsable por su limpieza.

Se le permitirá la natación a la gente antes del almuerzo, durante las horas del medio día después de las horas de trabajo hasta 6 h. p. m.

La gente que esté bañándose en el mar deberá estar decentemente vestida.

Habrá un oficial designado por el Comandante como oficial de deportes, el cual será responsable por todos los asuntos que en la Estación conciernen al atletismo, equipos, entrenamiento, vistas cinematográficas etc.

Los courts de tennis de los oficiales serán usados solamente después de las horas de trabajo.

Los botes de la Estación podrán ser usados por la gente para excursiones de pesca o baño en los días sábados y domingos y mediante solicitud escrita al Segundo Comandante

Si se emplean con ese objeto deberá ir a cargo del personal un Oficial de Mar.

La gente que use estos botes de la Estación con esos fines estará obligada a limpiarlos completamente a su regreso a la Estación.

La dotación normal designada a un bote será el único número que pueda ir en estas excursiones.

La gente en estas excursiones deberá regresar a la Estación antes de anochecer.

### Trofeo de eficiencia

2. — Se obsequiará un trofeo de eficiencia a la división que obtenga la mayor calificación durante el año en eficiencia general, en cuyo trofeo se grabará el nombre de la división vencedora.

Este trofeo será concedido anualmente por el Comandante de acuerdo con el número de puntos obtenidos por las varias divisiones durante el año.

Los puntos serán concedidos por todos los concursos interdivisionales e inspecciones. Se tendrá también en conside-

ración el número de reenganches obtenidos, gente consultada, porte militar y aptitud de los oficiales.

La División que obtenga el trofeo lo podrá guardar en su parte correspondiente de la Estación por un año, después de cuyo término volverá a disputarse otra vez.

Si el trofeo se gana por la primera División será guardado en la oficina de los Vuelos; por la segunda División en la oficina del Departamento de Ingeniería; por la tercera División en el edificio del Departamento Ejecutivo y si es obtenido por la cuarta en las cuadras de la marinería.

Una relación de los puntos de mérito con sus valores relativos será publicada en una orden especial de la Estación y el estado actual de las divisiones se publicará mensualmente en el cuadro de fijar órdenes.

## CAPITULO VIII

### Peticiones, reclamaciones, castigos

1. — El Segundo Comandante recibirá diariamente las peticiones de los tripulantes a 11 h. a. m.

La gente que desee privilegios especiales, permisos especiales, que tenga quejas o peticiones que hacer, o que desee ver al Comandante verá al Segundo Comandante en esta oportunidad.

Ningún individuo se presentará en esta ocasión ante el Segundo Comandante sin un memorándum escrito que lo autorice, firmado por el Jefe de su Departamento.

Los Jefes del Departamento investigarán cada caso antes de permitir que un individuo comparezca ante el Segundo Comandante.

2. — El Comandante recibirá las peticiones y quejas en los instantes en que sea necesario.

En la oficina del Segundo Comandante se llevará un libro en donde se inscriba a la gente consultada, la falta cometida, la fecha y el oficial u oficial de mar que consulta.

La gente consultada no podrá tener permiso.

Un registro de los castigos impuestos a los individuos será conservado y en cada caso se inscribirá en la Libreta Personal del individuo.

Al formar para aplicar castigos el oficial u oficial de mar que expone la queja estará presente.

El Comandante oirá cada caso y aplicará el castigo que corresponda a él de acuerdo con los reglamentos o disposiciones especiales sobre castigos.

## CAPITULO IX

### Reglas locales e internacionales

1. — Todos los pilotos y alumnos estarán completamente familiarizados con las reglas locales de vuelo y con las Reglas Internacionales del Aire.

2. — En las reglas locales no existirá nada que signifique violación de las Reglas Internacionales del Aire.

3. — En ningún caso se aceptará la ignorancia de las reglas como una excusa por las infracciones.

### a).—Señales y Rumbos

### Reglas locales

4. — En un lugar visible cerca de la torre del vigía existirá un mástil desde el cual se desplegará las señales que rijan los vuelos.

Una bola negra indicará un rumbo hacia la derecha o en sentido de las agujas de un reloj.

Dos bolas negras, una encima de la otra, indicarán un rumbo hacia la izquierda.

Ninguna señal desplegada indicará terminación de los vuelos, debiendo tomarse esto como una llamada general.

El Oficial de Vuelos del día llamará los aparatos antes de cambiar el rumbo.

La señal para el día deberá izarse a 8 h. a. m. y arriarse cuando terminen los vuelos.

Cuando el viento sea del Sur los rumbos deberán ser ordinariamente hacia la derecha; cuando sea Oeste o Nordeste hacia la izquierda.

### b).—Acrobacias

5. — Sólo se ejecutarán acrobacias como una parte del entrenamiento regular y en obediencia a órdenes específicas, o con permiso especial del Oficial de Vuelos.

Los aparatos empeñados en acrobacia se mantendrán en toda circunstancia arriba de 1,500 pies.

Las siguientes acrobacias son prohibidas por ser innecesarias: "Loops", "Rolls", Wip Stalls".

Las siguientes acrobacias se permiten: Tirabuzón a la derecha y a la izquierda, vueltas verticales, espirales verticales, caída de hoja, inversiones, vueltas de Immelmann, inversiones verticales.

Ningún aparato volará a baja altura sobre la ciudad de Ancón, a lo largo de las playas de baño o en cualquier forma en que por falla del motor peligren las vidas o el material.

Los aparatos se mantendrán siempre, cuando vuelen sobre tierra a distancia fácil de amerizaje, en todas circunstancias.

### c).—Salida y llegada al Fondeadero

6. —El fondeadero para los botes grandes se encontrará en la zona 2, cerca de la playa afuera del muelle.

Los aparatos no amerizarán en otras zonas distintas a la 2 ni tampoco levantarán en zona diferente.

Los aparatos que vayan a levantar el vuelo con viento Sur se dirigirán a un punto tal de la zona 4 que les permita dejar el agua antes de pasar a la zona 2.

Los aparatos que vayan a amerizar con viento Sur lo harán en la zona 4 o 3, cerca de la playa.

Los aparatos que levanten con viento Oeste lo harán en el límite comprendido entre las zonas 2 y 3.

Los aparatos que americen con viento Oeste lo harán a la derecha de los aparatos que levanten el vuelo con este

viento, girarán a la derecha después de amerizar y gobernarán hacia la playa o hacia la zona de levantar el vuelo.

Ningún aparato que esté ocupado en vuelos de práctica se alejará de la vista de la torre del vigía.

Ningún aparato saldrá al Callao o cualquier punto de la costa fuera de la vista de la Estación, sin autorización especial del Comandante.

## SECCION PRIMERA

## REGLAS RESPECTO A LAS LUCES

### Reglas internacionales del aire

1. — La palabra "visibilidad" en estas reglas, cuando se aplique a las luces, significará visibilidad en noche oscura con atmósfera clara. Los límites angulares que se especifican en estas reglas serán determinadas cuando el aparato esté en su actitud natural para el vuelo en línea recta horizontal.

Las reglas concernientes a las luces deberán ser observadas en todo tiempo de la puesta a la salida del Sol.

Solamente circunstancias de necesidad militar permitirán el apartarse de estas reglas.

Todas las luces de los aeroplanos estarán equipadas con bombas de cuatro bujías.

Todas las luces de las aeronaves estarán equipadas con bombas de 12 bujías.

2. — **Aeroplanos.** Un aeroplano, cuando esté en el aire maniobrando con sus propios medios, deberá llevar las luces siguientes:

a) Una luz blanca sobre el ala superior, aproximadamente en la línea central visible en todo el horizonte.

b) Una luz blanca debajo del ala inferior o fuselage, aproximadamente en la línea central y visible en todo el horizonte.

c) Cerca del extremo del ala derecha, una luz verde construída y fijada de tal manera que se muestre sin inte-

rrupción entre dos planos verticales que formen un ángulo diedro de 110° medidos hacia la derecha desde la proa.

d) Cerca del extremo de la izquierda una luz roja construída y fijada de tal manera que se muestre sin interrupción entre dos planos verticales que formen un ángulo diedro de 110 grados medidos hacia la izquierda desde la proa.

e) Las referidas luces verde y roja deben estar colocadas de tal modo que la luz verde no pueda ser vista desde el lado izquierdo ni la roja desde el lado derecho.

f) Un aeroplano en movimiento en tierra o agua debe llevar las luces especificadas en los sub-párrafos de (a) a (c) indicados arriba.

g) Todo aeroplano estacionario sobre tierra o agua, pero no fondeado o amarrado debe llevar las luces indicadas arriba en los sub-párrafos (a) a (e).

h) Todo aeroplano que esté anclado o amarrado deberá llevar las luces siguientes:

i) El aeroplano de menos de 25 metros de manga deberá llevar una luz blanca sobre el ala superior aproximadamente en la línea central visible en todo el horizonte (es la misma que se indica en el sub-párrafo (a).

j) Un aeroplano de más de 25 metros de manga llevará dos luces blancas sobre el ala superior, montadas sobre cada extremo de las alas derecha e izquierda del aparato y visibles en todo el horizonte.

2. — **Aeronaves de 500,000 pies cúbicos de capacidad o menos.** Toda aeronave que esté en el aire maniobrando con su propios medios deberá llevar las siguientes luces en el carro solamente:

a) Adelante, una luz blanca visible en un ángulo diedro de 220 grados bisectado por un plano vertical que pase por la línea de vuelo.

b) Al lado derecho una luz verde construída y fijada de tal modo que se muestre sin interrupción entre dos planos verticales que formen un ángulo diedro de 110 grados medidos hacia la derecha de la proa.

c) A la izquierda una luz roja construída y fijada de tal manera que se muestre sin interrupción entre dos planos

verticales que formen un ángulo diedro de 110 grados contados hacia la izquierda de la proa.

d) Las luces verde y roja anteriormente mencionadas deben estas colocadas de tal manera que la luz verde no se vea del lado izquierdo ni la roja del lado derecho.

e) En la popa y tan atrás como sea posible, una luz blanca brillante visible hacia atrás dentro de un ángulo diedro de 140 grados hacia popa, bisectado por un plano vertical que pase por la línea de vuelo.

f) En adición a lo anterior, debe llevar una luz blanca debajo del carro a una distancia no menor de cinco metros y construída de tal manera que se muestre sin interrupción en un arco de horizonte tan amplio como sea posible.

g) Toda aeronave que por cualquier causa esté sin control o que haya voluntariamente parado su máquina, o que esté remolcada, debe en adición a las luces especificadas en los sub-párrafos (a) a (e) inclusive, suspender dos luces rojas debajo del carro, una sobre la otra, y con una separación no menor de dos metros, construídas de tal manera que se muestren en un arco de horizonte tan amplio como sea posible. Durante el día la aeronave suspenderá en lugar visible debajo de su carro dos bolas negras o algo de esta forma, de sesenta centímetros de diámetro cada una, situadas una encima de la otra y con una separación no menor de dos metros entre sus centros.

h) Toda aeronave que esté amarrada cerca de tierra deberá llevar las luces especificadas en los párrafos (a) (e) y (f) de esta sección. Durante el día la aeronave desplegará en lugar visible una bola negra de sesenta centímetros de diámetro sobre el casco de la aeronave. Tal aeronave será considerada por los aparatos en vuelo como no estando con control.

i) Toda aeronave que desee aterrizar desplegará debajo de la parte inferior del carro una bola amarilla o cosa de forma similar, de sesenta centímetros de diámetro, como una señal para la dotación de campo sobre su intención.

4. — **Aeronaves de mayor capacidad de 500,000 pies cúbicos.** La aeronave que esté en el aire maniobrando con sus propios medios, deberá llevar las luces siguientes:

a) Hacia adelante dos luces blancas en línea vertical a no menos de dos metros de separación, visibles dentro de un ángulo diedro de 220 grados bisectado por un plano vertical que pase por la línea de vuelo.

b) A la derecha dos luces verdes en línea horizontal y a no menos de dos metros de separación; debiendo cada luz estar construída y fijada de modo de mostrarse sin interrupción entre dos planos verticales cuyo ángulo diedro sea de 110 grados medidos hacia la derecha desde la proa.

c) A la izquierda dos luces rojas en línea horizontal y a no menos de dos metros de separación, debiendo cada luz estar construída y fijada de tal manera que se muestre sin interrupción entre dos planos verticales cuyo ángulo diedro sea de 110 grados medidos hacia la izquierda desde la proa.

d) Las luces verdes y rojas mencionadas arriba deben estar colocadas de tal manera que las verdes no se vean del lado izquierdo ni las rojas del lado derecho.

e) A popa y tan atrás como sea posible dos luces blancas visibles hacia popa dentro de un ángulo diedro de 140 grados, bisectado por un plano vertical que pase por la línea de vuelo.

Como ninguna de las luces anteriores son visibles desde un punto inmediatamente encima de la aeronave las siguientes deben añadirse:

f) En la línea de crujía superior y tan adelante como sea posible, una luz blanca visible en todo el horizonte y 180 grados a través del zenit.

g) En la línea de crujía superior y tan atrás como sea posible una luz blanca visible en todo el horizonte y 180 grados a través del zenit.

h) Toda aeronave que por cualquier causa esté sin control o que haya parado voluntariamente sus máquinas, deberá en adición a las luces especificadas en los sub-párrafos (a) a (g) inclusive, desplegar en lugar visible dos luces rojas en la parte inferior, una sobre la otra y con no menos de dos metros de separación y construídas de tal manera, que se muestren en un arco de horizonte tan amplio como sea posible. Durante el día la aeronave desplegará en lugar visible dos bolas negras o forma similar, cada una de sesenta centímetros de diá-

metro, suspendidas una sobre la otra y a no menos de dos metros de distancia entre sus centros.

i) Toda aeronave que esté amarrada cerca de tierra deberá llevar las luces especificadas en los sub-párrafos (a), (e), (f) y (g) Durante el día la aeronave desplegará en lugar visible una bola negra o forma similar de sesenta centímetros de diámetro sobre el casco de la aeronave. En este caso la aeronave deberá ser considerada por los aparatos en vuelo, como estando sin control.

j) Toda aeronave que desee aterrizar desplegará una bola amarilla o forma similar de sesenta centímetros de diámetro, como una señal para la dotación de campo sobre su intención.

5. — **Globos libres.** Todo globo libre deberá llevar una luz blanca brillante debajo de su carro y a no menor distancia de cinco metros, construída de tal manera que se muestre sin interrupción en todas direcciones, y de tal carácter que sea visible a una distancia de dos millas, por lo menos.

6. — **Globos cautivos.** Todo globo cautivo deberá llevar en la misma posición que se menciona para la luz blanca más arriba, tres luces en línea vertical, una sobre la otra, a no menos de dos metros de separación. La más alta y más baja de estas luces deberán ser rojas y la central blanca. Las tres deben ser de tal carácter que sean visibles en todas direcciones hasta una distancia no menor de dos millas. El objeto del terreno al cual está amarrado el globo debe tener un grupo similar de luces para marcar su situación, debiendo estas luces estar prendidas longitudinalmente en la dirección general a que llama el cable.

## SECCION SEGUNDA

### Reglas del aire

1. — Todas las precauciones prescritas y necesarias para la seguridad deberán tomarse en todo instante.

2. — Los aeroplanos deberán siempre cederles el camino a los globos cautivos o libres y a las aeronaves.

3. — Las aeronaves deberán siempre cederles el camino a los globos cautivos o libres.

4. — Cuando una aeronave no esté bajo su propio control será clasificada como globo libre.

5. — El riesgo de colisión puede, cuando las circunstancias lo permitan, acortarse por la cuidadosa observación de la marcación y del ángulo de elevación del aparato que se aproxima. Si no cambian ni la marcación ni el ángulo de elevación, debe suponerse que este riesgo existe.

6. — El término "riesgo de colisión" debe incluir el riesgo de avería debido a la indebida proximidad de otro aparato aéreo. Todo aparato aéreo que esté obligado por estas reglas a ceder el camino a otro con el objeto de evitar colisión, deberá guardar una distancia prudencial teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

7. — Mientras se observan las reglas referentes al riesgo de colisión contenidas en el párrafo anterior, los aparatos aéreos deberán siempre maniobrar de acuerdo con las reglas contenidas en los párrafos siguientes, a menos de que sea aparente de que siguiendo en rumbo pase a una distancia menor de 200 metros de cualquier parte de otro aparato aéreo.

8 — Cuando dos aparatos aéreos van de vuelta encontrada sobre la misma línea o aproximadamente sobre ella, cada uno debe alterar su rumbo hacia la derecha.

9. — Cuando dos aparatos aéreos están en rumbos que se cruzan, aquel que tenga al otro a su derecha deberá apartarse del camino de este otro.

10. — Todo aparato aéreo que alcance a otro deberá apartarse del rumbo del alcanzado alterando este rumbo a la derecha y no pasando por debajo. Todo aparato aéreo que vaya a encontrar a otro desde una dirección más allá de los 110 grados contados desde la proa de este otro debe considerarse como un aparato que alcanza y ninguna alteración subsecuente en la marcación entre los dos aparatos deberá hacer el aparato que alcanza a un aparato que cruza dentro del significado de estas reglas, o relevarlo de la obligación de mantenerse claro del aparato alcanzado hasta que haya pasado finalmente y esté claro.

11. — Cuando por cualquiera de estas reglas uno de los aparatos maniobre para apartarse del camino, el otro deberá mantener su rumbo y velocidad.

12. — Todo aparato aéreo que por estas reglas esté obligado a apartarse del camino el otro, deberá, si las circunstancias del caso lo permiten, evitar cortarle la proa.

13. — Al seguir una ruta aérea oficialmente reconocida, todo aparato deberá, si no es impracticable, mantenerse a la derecha de dicha ruta.

14. — Ningún aparato aéreo ni en tierra o mar próximo a levantar deberá hacerlo hasta que no haya riesgo de colisión con otro que vaya a descender.

15. — Los aparatos aéreos con una máquina descompuesta, tienen derecho al rumbo, sobre los otros.

16. — En el caso de aparatos aéreos aproximándose a un campo de aterrizaje con el objeto de aterrizar, el que esté a mayor altura será responsable por evitar al que esté a menos altura, y deberá, con respecto al aterrizaje, observar las reglas en vigencia sobre el gobierno.

17. —Los aeroplanos que hagan señales de averías deberán obtener camino libre cuando traten de intentar el aterrizaje.

18. — Los aparatos aéreos no volarán a baja altura sobre los distritos populosos o sobre tales que puedan causar peligro de vidas o propiedades en caso de falla del motor o pérdida temporal del control.

19. — En toda maniobra en que se pierda altura rápidamente; el piloto será responsable por el conocimiento de que no exista aparato aéreo debajo de él.

20. — En el caso que dos o más aparatos aéreos estén volando en diferentes altitudes, el aparato aéreo a menor altura deberá en todo caso tener libertad de rumbo sobre cualquier otro que vuele a mayor altura.

21 — Los aparatos aéreos en formación tendrán prioridad de rumbo sobre los aparatos que vuelen solos en todos los casos, excepto que las formaciones sean de aparatos más pesados que el aire los cuales deberán dejar el campo al aparato menos pesado que el aire. Cuando exista riesgo de coli-

sión entre dos o más formaciones de aparatos aéreos regirán las mismas reglas que se aplican para aparatos aislados.

22. — A menos que no se ordene algo especialmente en contrario, ningún aparato aislado se reunirá a una formación, ni ninguna formación deberá juntarse a otra. Cuado esté próximo a unirse a una formación el piloto de un aparato aislado, o el guía de otra formación deberá aproximarse a su posición a una altura mayor que la altura del aparato más elevado de la formación a la cual se va a unir. El orden de unión con una formación debe, en todos los casos, con una excepción, ser dado antes de salir cualquiera de los aparatos a quienes concierne, y el guía de la formación a la cual se va a unir, debe estar informado de la orden que se ha dado. La única excepción a esta regla es que un aparato aislado, o una formación de aparatos, puede unirse a otra formación mediante una señal del guía de la formación a que se va a unir.

23. — Los aeroplanos nunca maniobrarán ni se aproximarán a una aeronave a menor distancia de 150 metros.

24. — No se llevarán a cabo acrobacias debajo de los 1,500 pies, y cuando se realicen a la mínima altura el aeroplano debe estar a distancia conveniente de un lugar de fácil aterrizaje. En el momento de levantar no hacer amagos de aterrizaje ni realizar vueltas en posición muy inclinada.

25. — Los aeroplanos en vuelos de 100 millas o más sobre el mar o sobre terrenos despoblados o no favorables para aterrizaje, deberán partir en formación de no menos de dos aparatos cada una. En tales vuelos los aeroplanos deben ser previamente pareados por el aviador naval más caracterizado que exista; los dos aparatos en un par designado deberán ser entonces responsables uno a otro por el desempeño y ejecución de las señales de aterrizaje forzado. En formación que contenga un número impar de aparatos, se designará a tres para la responsabilidad mutua de ejecutar lo prescrito respecto a señales de aterrizaje forzado.

26. — Arrojar lastre distinto de arena fina o agua desde un aparato aéreo es prohibido.

27. — Ningún aeroplano podrá tomar el aire sin la debida autorización del superior que corresponda, designado por

el Comandante de la unidad a la cual el aparato está agregado.

28. — El aparato que tome el aire estará al mando de un aviador naval o piloto de aviación naval, designado para ello por autoridad competente, como el Comandante de la unidad a la cual pertenece el aparato.

29. — Los otros aviadores navales o pilotos de aviación naval y personal a bordo del aparato, sean o no, más caracterizados que el aviador naval o piloto de aviación naval mencionado arriba, serán considerados como tripulación del aparato o como pasajeros, debiendo ser esto entendido definitivamente antes del vuelo.

30. — La autoridad y responsabilidad de tal Comandante de un aparato, existe desde el momento en que principian sus preparativos de vuelo hasta que queda éste terminado, durante cuyo período la responsabilidad por el desempeño de tal aparato y su tripulación, así como por cualquier ocurrencia que resulte, descansa sobre él.

31. — Lo anterior no disminuye de ningún modo la autoridad o responsabilidad del oficial más caracterizado, excepto en lo que se refiere al manejo táctico y operación del aparato en que está embarcado. Un comandante de escuadrilla, división u otro grupo, si está embarcado en uno de los aparatos bajo su comando, conserva autoridad y responsabilidad completas respecto a su escuadrilla, división o grupo, y sus relaciones con el comandante del aparato en que está embarcado son las mismas que las que tiene con los comandantes de los otros aparatos bajo su mando.

## SECCION TERCERA

### Reglas de Campo, Hangar y Playa

1. — En todo campo de aterrizaje deberá existir una bandera izada en lugar prominente, que indique que si el aeroplano que va a aterrizar o levantar tenga necesidad de hacer una vuelta o una vuelta parcial, tal vuelta debe ser a la derecha

o a la izquierda de acuerdo con el color de la bandera. Con una vuelta hacia la derecha la bandera debe ser mantenida al lado izquierdo. Una bandera blanca indicará una vuelta hacia la derecha y una bandera roja indicará una vuelta hacia la izquierda. Durante la noche estas banderas serán reemplazadas por una luz verde para una vuelta hacia la derecha y por una luz roja para una vuelta hacia la izquierda.

2. — Todo aparato que maniobre con sus propios medios en el agua deberá regirse por las réglas para prevenir colisiones en el mar, y con este objeto será considerado como un buque a vapor, pero deberá llevar las luces indicadas en los párrafos precedentes y no las que se especifican para los buques de vapor en las reglas para evitar colisiones en el mar.

3. — Una T de aterrizaje se usará en los campos de aviación para designar la dirección del aterrizaje, y se maniobrará sin tener en cuenta la dirección del viento. Tanto como sea practicable, esta T será mantenida en la dirección del viento. Cuando las operaciones de vuelo en el campo deban suspenderse, y cuando los aparatos pertenecientes a ese campo deban regresar, el brazo largo de la T será cruzado en su punto medio por una barra de las mismas dimensiones y paralela al brazo cruzado de la T.

4. — Los aparatos aéreos que vengan a aterrizar tendrán preferencia de sitio sobre los que estén próximos a levantar, con excepción de que las aeronaves próximas a levantar tienen preferencia sobre las que estén próximas a aterrizar. Todo aeroplano que se deslice hacia la playa o al hangar tendrá preferencia sobre el que vaya a salir.

5. — Ningún aeroplano seguirá la estela de otro que lo preceda para levantar, mientras no esté a distancia de seguridad de él.

6. — Cuando un aeroplano esté aterrizando, nunca lo hará hacia el sitio donde esté otro, pero podrá hacerlo a un lado o a otro de este último.

## SECCION CUARTA

### Señales de aterrizaje forzado

1. — Los aparatos aéreos que naveguen en convoy cuando tengan que hacer un aterrizaje forzado, deberán emplear las señales siguientes para indicar su condición:

#### Señales Very

| Señal | Significado |
|---|---|
| Blanca | Avería ligera; puedo seguir dentro de poco. Espéreme si es posible. |
| Verde | Gran demora. Necesito mecánico y herramientas. Estaré apto para ir a la base con mis propios medios. No me espere. |
| Verde y Blanca (alternadas) | Necesito remolque; o el aparato necesita desarmarse y llevarse a la base. No me espere. |
| Roja | Emergencia. Peligro inmediato al personal. Aterrice y ayúdeme si es posible. |

#### Señales de brazo

| | |
|---|---|
| Un brazo vertical | Avería ligera; puedo seguir dentro de poco. Espéreme si es posible. |
| Un brazo horizontal | Necesito remolque; o el aparato necesita desarmarse y llevarse a la base. No me espere. |
| Ninguna señal absolutamente | Emergencia. Peligro inmediato al personal. Aterrice y ayúdeme si es posible. |

2. — Los aparatos aéreos que noten cualquiera de las señales de arriba procederán en consecuencia, y notificarán a la base más próxima a la brevedad posible.

## CAPITULO X

### Esquema general del entrenamiento de los Aviadores Navales y de los Observadores de Aviación Naval

#### Cursos de entrenamiento

1. — Curso general.

(A) Escuela de Campo.
(B) Instrucción preliminar de vuelo (Pilotos).
(C) Artillería.
(D) Bombardeo.
(E) Navegación aérea.
(F) Radio aéreo.

Al completar este curso los oficiales que se gradúen recibirán la designación de "Aviador Naval" o de "Observadores de Aviación Naval", y seguirán después un:

2. — Corto curso de especialización.
3. — Instrucción avanzada de combate.
4. — Instrucción avanzada de scouting.
5. — Instrucción avanzada de bombardeo.

Todo oficial que sea nombrado a instrucción de vuelo recibirá la designación de alumno de aviación naval o de alumno observador de aviación naval.

La estación naval aérea de Ancón es actualmente la Escuela para los Aviadores Navales y para los Observadores.

Tan pronto como un oficial se presente para comenzar instrucciones de vuelo, será examinado por una junta de sanidad naval que deberá determinar su capacidad para el servicio de aviación.

Habiendo sido calificado aparente por esta junta, se hará volar a los alumnos en un vuelo sencillo sin acrobacias para evitar que su moral al principio pueda disminuir por efecto de ellas, impidiendo así, obtener el máximo beneficio en la instrucción que se les dé en lo sucesivo.

En seguida principiarán con la Escuela de campo, dedicándose las cuatro primeras semanas del curso a esta última. Terminado esto, la clase será dividida en secciones de a cuatro, cada una de las cuales será signada a un instructor de vuelos. Principiando con la quinta semana la mitad del día a instrucción preliminar de vuelo. Este programa se continuará hasta terminar el curso de la escuela de campo. La instrucción de vuelo se llevará a cabo en la mañana y la escuela del campo en la tarde. Todos los oficiales que no puedan estar aptos para recibirse de pilotos pueden continuar como alumnos de observadores si, en la opinión del Comandante, tienen las aptitudes necesarias para ello.

Los oficiales principiarán ordinariamente como alumnos de piloto.

## PILOTOS Y OBSERVADORES

### A. PROGRAMA DE LA ESCUELA DE CAMPO

#### 1.—Curso general

1. — Doctrina de aviación . . . . . 3 horas

Historia, funciones, organización de la aviación naval, tipos de aparatos; buques porta-aeroplanos; tendencias de la aviación en todas sus ramas, las particularidades deseadas y los trabajos de investigación con respecto a ellas. Deberes del Aviador Naval en los buques y estaciones aéreas.

**Exámenes**

2 — Teoría del vuelo (Pilotos) ... ... ... 8 horas

Fundamentos del diseño; relación de velocidad, resistencia, elevación; estabilidades; factores de seguridad; nomenclatura; patrón.

**Exámenes**

3. — Extructura y guarnimiento ... ... ... 24 horas

Descripción de un aparato tipo y nomenclatura de sus partes; principios de construcción; defectos del material recorrido general, requerimientos de inspección, alineamiento de los planos, limitación de las reparaciones de hangar, reparaciones temporales o de campo.

**Exámenes**

4. — Motores de aviación ... ... ... ... 36 horas

Principios, carburación, lubricación, refrigeración, ignición, aprovisionamiento de gasolina, nomenclatura, arme y desarme, propulsores, localización y análisis de los defectos de los motores, especificaciones sobre aceite y gasolina, limpieza del aceite, reglamentos que gobiernan el aprovisionamiento y reparación de los motores y sus partes, instrumentos de los motores, arrancar, parar; servicio de aire, precauciones de seguridad e incendio bajo diferentes fases de las condiciones de servicio.

**Exámenes**

5. — Radio de aviación ... ... ... ... ... 8 horas

Requerimientos y características especiales; manejo de los aparatos de chispa y válvula y de los aparatos receptores, investigación y corrección de defectos; cuidado y regulación; radiogoniómetro.

**Exámenes**

6. — Comunicaciones de aviación ... ... ... 4 horas

Libros de señales y comunicaciones de aviación.

7. — Práctica de radio: Media hora diaria con el Código Morse hasta que el alumno pueda enviar y recibir un minimun de 20 palabras por minuto; aplicación práctica del procedimiento de comunicación.

**Exámenes**

8. — Aerología ... ... ... ... ... ... 6 horas

Principios elementales de los constituyentes atmosféricos, movimientos, etc; lectura de los mapas de tiempos; ley de las tempestades o indicaciones que predicen las tormentas; tempestades de truenos.

**Exámenes**

9. — Navegación e instrumentos ... ... ... 12 horas

Problemas correspondientes y el método de su solución; instrumentos usados. Usos, nomenclatura y características de los instrumentos aeronáuticos tales como altímetros, barómetros registradores, statoscopios, compases, velocímetros de aire, inclinómetros, indicadores de vuelta; lectura y confección de mapas, etc.

**Exámenes**

10. — Exploración ... ... ... ... ... ... 12 horas

Problemas de exploración, organización de las unidades de exploración, reconocimiento de tipos, problemas sobre el tablero, maniobras.

### Exámenes

11. — Vuelo práctico y manejo de aeroplanos en el agua (solamente pilotos) ... ... ... ... 10 horas

## B.—VUELO PRELIMINAR (PILOTOS)

### Exámenes

La instrucción preliminar de vuelo principiará en un hidroavión de instrucción de tales características como para llenar adecuadamente el amplio objeto de los varios requisitos que necesita un aparato de entrenamiento preliminar.

El alumno recibirá instrucción y efectuará sus vuelos de acuerdo con el programa siguiente, en el cual las maniobras enumeradas deben realizarse en el orden en que están colocadas. En aparato de doble control, se empleará un tubo acústico para asegurar la comunicación clara entre el instructor y el alumno. En conexión con esto se previene a los instructores no manejar los controles más de lo necesario, pero deben tratar de corregir los errores con la palabra, más que tomando los controles.

Después de cada cinco horas los instructores pasarán un informe completo y detallado de las habilidades de vuelo de sus alumnos.

### Instrucción en aparato de doble comando

1. — Antes de principiar la instrucción de vuelo el alumno deberá subir al aparato de entrenamiento en la playa o en el hangar y practicar moviendo los controles simultáneamente de manera que pueda familiarizarse mejor con los principios elementales de su coordinación. Debe también tener una hora de instrucción y práctica en hacer arrancar el motor sin ayuda, e instrucción en las reglas de rumbo y gobierno en el aire. El instructor en esta enseñanza adquirirá completo conoci-

miento de cada uno de sus alumnos y procurará conocer sus características personales, temperamento, disposición y habilidad para el aprendizaje. Se esforzará porque el alumno se siente con comodidad en el aparato, asegurándose de que sea colocado convenientemente el cinturón de seguridad, gorro, tubo acústico y anteojos. Volverán a ser explicados con minuciosidad el empleo y manejo de los controles, válvula de cuello, conmutador, válvulas de gasolina y demás instrumentos.

Antes de volar y mientras se está volando el instructor interrogará al alumno sobre las lecturas de los varios manómetros o instrumentos a fin de que se encuentre acostumbrado a estarlos vigilando.

Lo instruirá constantemente sobre la vigilancia de las otras máquinas de vuelo.

**Primera hora:** efectos de los controles; una horizontal; vuelta normal de 15°; taxiando en el agua.

**Segunda hora:** vueltas normales de 15°; planeos; levantamiento; taxiando en el agua.

**Tercera** hora: vueltas normales de 20°; vueltas en "S"; planeos; levantamiento; aterrizajes normales; taxiando en el agua; ascensiones con la máxima eficiencia.

**Cuarta hora:** vueltas normales de 20° en "S"; levantamientos; aterrizajes normales; taxiando en el agua.

**Quinta hora;** aterrizajes normales; levantamientos; taxiando en el agua; vueltas normales de 20° en "S".

**Sexta hora:** aterrizajes normales; levantamientos; taxiando en el agua; vueltas normales; de 20° en "S".

**Séptima hora;** aterrizajes normales; levatamientos; taxiando en el agua; cuartos de espiral a la derecha y a la izquierda; vueltas normales de 20° en "S".

**Octava hora:** aterrizajes normales; levantamientos; taxiando en el agua; medias espirales a la derecha y a la izquierda; vueltas normales de 20° en "S".

**Novena hora:** aterrizajes normales; levantamientos; espirales completas a la derecha y a la izquierda.

**Décima hora:** revisión general. Enderezamiento de un "tirabuzón" hacia la derecha y a la izquierda hecha por los alumnos que tratan de ascender demasiado inclinados en vueltas a la derecha o a la izquierda. Enderezamiento de una caída similarmente ejecutada antes de que efectivamente ocurra ella.

**Comprobación solo:** dada por el Jefe instructor y cubriendo todas las maniobras contenidas en la instrucción doble. Durante este vuelo debe enseñarse al alumno a enderezarse de "tirabuzón" en una dirección previamente determinada por el instructor, haciendo entender así que el aparato puede ser controlado en cualquier parte de la vuelta.

En ciertos casos en que se haya encontrado conveniente por el Oficial a cargo de la Escuela de Vuelos puede darse instrucciones adicionales por el Jefe instructor u Oficial designado por éste, siempre que esto sea aprobado por el Jefe de la Estación.

**Undécima hora:** la instrucción que el alumno necesite más.

**Duodécima y décima tercera hora:** revisión general y la instrucción que el alumno necesite más.

**Comprobación solo:** dada por el Jefe Instructor u oficial designado por éste.

## Solo

Si el alumno se encuentra calificado para volar solo deberá seguir el programa dado más abajo, exceptuándose en el caso en que el mar esté tan agitado para ejecutar aterrizajes en que deberá suprimirlos y practicar solamente el trabajo de vuelo.

Es importante que el alumno se mantenga informado del tiempo exacto de que dispone a fin de cumplir propiamente el programa.

**Primera hora:** vuelos horizontales simples; las vueltas y aterrizajes que sean necesarias.

**Segunda hora:** vueltas normales en "S" inclinaciones de 15°; 10 aterrizajes normales.

**Tercera hora:** vueltas normales en "S" inclinación de 20°; 10 aterrizajes normales.

**Cuarta y Quinta horas:** lo mismo que para la tercera hora.

**Vuelos de comprobación:** señalado por el instructor del alumno. Los alumnos deberán ejecutar todas las evoluciones emprendidas hasta la fecha y deben demostrar su habilidad para el manejo del aparato en el agua. Durante este vuelo el

alumno recibirá instrucción sobre los aterrizajes forzados con motor en marcha.

**Sexta a Décima horas:** vueltas normales en "S" inclinación de 20°; aterrizajes normales; taxiando en el agua, cuartos de espiral a la derecha y a la izquierda para hacer un aterrizaje desde una altura no menor de 100 metros.

**Vuelo de comprobación:** señalados por el instructor. Ejecutar todas las evoluciones emprendidas hasta la fecha. Instrucción en espirales. El alumno producirá y se enderezará de un tirabuzón hacia la izquierda, el que será hecho ascendiendo muy inclinado en las vueltas. Evitar la caída principiada en forma similar antes de que efectivamente ocurra. El instructor tomará los controles y hará varias acrobacias para familiarizar al alumno con posiciones no naturales. Este vuelo deberá ser ejecutado a no menos de 2,000 pies de altura.

**Undécima Duodécima y Décima tercera horas:** aterrizajes normales; medias espirales a la derecha y a la izquierda que deben principiar a una altura no menor de 500 pies; vueltas normales en "S" 20° de inclinación.

**Décima cuarta y Décima quinta horas:** aterrizajes normales; espirales hacia la derecha y hacia la izquierda que deben principiar a una altura no menor de 1,000 pies; vueltas normales en "S" 20° de ángulo.

....**Vuelo de comprobación:** el mismo que en la comprobación de la décima hora con la excepción de que el alumno deberá ser instruido en vueltas de 30° de inclinación, espirales y acrobacias; caída de hoja, deslizamientos; tirabuzón, vueltas invertidas.

**Décima sexta hora:** aterrizajes forzados con y sin motor; espirales completas a la derecha y a la izquierda 20° de inclinación: vueltas en "S" 25° de inclinación.

**Décima séptima y Décima octava horas:** aterrizajes forzados con y sin motor; espirales completas 26° de inclinación; vueltas en "S" 30° de inclinación.

**Décimanovena y Vigésima horas:** aterrizajes forzados; espirales completas 30° de inclinación; vueltas en "S" 30° de inclinación.

**Vuelo de comprobación:** breve revisión de las evoluciones hechas hasta la fecha; instrucción en vueltas invertidas;

"tirabuzón"; vueltas de 45 a 60° de inclinación y espirales; aterrizajes de precisión; instrucción de acrobacia; caída de hoja; deslizamientos; vueltas invertidas.

**Vigésima primera hora:** vueltas en "S" 45° de inclinación; vueltas invertidas; "tirabuzón"; prácticas en aterrizajes de precisión.

**Vigésima segunda hora:** vueltas de 45° en "S"; vueltas invertidas, práctica en aterrizaje de precisión.

**Vigésima tercera hora:** espirales de 45°; vueltas invertidas; "tirabuzón"; aterrizaje de precisión.

**Vigésima cuarta hora:** aterrizajes de precisión; espirales de 45°; práctica de acrobacias.

**Vigésima quinta hora:** aterrizajes de precisión; vueltas de 60°; práctica de acrobacias.

**Vuelo de comprobación:** dado por el instructor. Revisión de todo lo aprendido hasta la fecha. Instrucción en acrobacia; caída de hoja; deslizamientos; vueltas con inclinación vertical y espirales.

**Vigésima sexta y Vigésima séptima horas:** prácticas de acrobacia.

**Vigésima octava hora:** pruebas de acrobacia para ser observadas desde la playa por el Jefe Instructor. Vueltas invertidas; caída de hoja; "tirabuzón"; deslizamientos a la derecha y a la izquierda. Media hora de vuelo en formación con un instructor en cada aparato.

**Vigésima novena hora:** una hora de vuelo en formación para ser observado por el Instructor Jefe.

**Trigésima hora:** prueba de aterrizaje de precisión; ascensión hasta 6,000 pies, espiral hasta 3,000 pies, para el motor con el interruptor y hacer la espiral hasta la marca señalada, haciendo por lo menos dos espirales completas y efectuando un aterrizaje normal de manera que el aparato venga a pararse a 60 metros de la marca. Se permitirá tres intentos.

**Comprobación final:** dada por el Instructor Jefe. Revisión completa de todo el programa.

Después de esta comprobación final del alumno en el aparato tipo de entrenamiento, se le dará instrucción de media hora y una hora solo con el piloto controlador en vuelo de noche en el mismo tipo de aparato.

## Botes

3. — El aparato tipo de bote elemental se tomará entonces y se realizará el entrenamiento en él de acuerdo con el siguiente programa:

### Instrucción de doble comando

a) Antes de dejar la playa para el primer vuelo el instructor se cerciorará de que el alumno comprende completamente el objeto y manejo de los controles, precauciones de incendio, válvula de cuello, chispa, interruptores, válvulas de gasolina y todos los instrumentos, dando particular importancia al nivel, inclinómetro e indicador de velocidad de aire.

b) **Primera hora:** vuelo horizontal, vueltas en "S" de 20°; aterrizaje y taxiando sobre el agua.

c) **Segunda hora:** vueltas en "S" de 20°; espirales a la derecha y a la izquierda de 20°; aterrizajes normales y taxiando sobre el agua.

d) **Tercera hora:** vueltas en "S" de 30°; aterrizajes normales con motor y taxiando sobre el agua.

e) **Cuarta hora:** lo mismo que la tercera hora.

f) **Quinta hora:** lo mismo que la cuarta hora con la adición de hacer una espiral hasta una marca designada.

g) **Vuelo de comprobación de la quinta hora:** este vuelo debe ser dado por el Comandante de la Escuadrilla, Jefe Instructor u otro oficial designado por él.

h) Cinco horas es el tiempo máximo permitido para la instrucción de un bote de un solo motor. Dos horas adicionales pueden concederse a discreción del oficial a cargo de la escuela de vuelos, siempre que el trabajo del alumno indique que con estas dos horas adicionales puede quedar calificado para volar solo. Si su trabajo es demasiado no satisfactorio, se presentará el caso al jefe de la Estación para la acción correspondiente.

i) **Sexta y Séptima horas:** la instrucción que el alumno necesite.

## Solo

**Primera hora:** vuelo horizontal, vueltas en "S" de 20°; aterrizajes normales.

**Segunda hora:** vueltas en "S" de 20°; aterrizajes normales, taxiando sobre el agua.

**Tercera hora:** vueltas en "S" de 20°; aterrizajes normales; taxiando en el agua; medias espirales de 20°.

**Cuarta hora:** vueltas en "S" de 30°, espirales completas de 20° a la derecha y a la izquierda, aterrizajes normales; taxiando sobre el agua.

**Quinta hora:** vueltas en "S" de 30°, espirales de 3° a la derecha y a la izquierda, aterrizajes normales, taxiando sobre el agua.

**Vuelo de comprobación de la quinta hora:** dado por el instructor. Revisión de todo lo enseñado durante el período de instrucción con doble comando y la instrucción adicional que el alumno pueda necesitar.

**Sexta hora:** lo mismo que en la quinta hora.

**Séptima hora:** lo mismo que en la sexta hora.

**Octava hora:** lo mismo que en la séptima hora.

**Novena hora:** lo mismo que en la octava hora, con adición de aterrizajes forzados con motor y aterrizajes hacia una marca señalada.

**Décima hora:** lo mismo que en la novena hora.

**Vuelos de comprobación final:** dado por el Comandante de la Escuadrilla, instructor jefe u otro oficial designado por éste. Este vuelo debe consistir en la revisión de todo lo enseñado durante el período de instrucción en el bote de un solo motor.

3. — El entrenamiento en aparato de servicio, principiará entonces con el siguiente programa:

## Instrucción

a) Antes de dejar la playa para el primer vuelo el instructor se cerciorará de que el alumno comprende completamente el objeto y manejo de todos los controles, válvulas

de cuello, llaves de la chispa, interruptores, válvulas de gasolina, precauciones de incendio y todos los instrumentos. El inclinómetro lateral y el indicador de velocidad de aire deben recibir particularmente importancia. Desde que los aparatos de servicio no son usualmnete de control doble, el instructor se asegurará de que el piloto está completamente instruído en las características del aparato antes de volar, debiendo acompañar al alumno. Hará uno o dos "vuelos de demostración" antes de entregar al alumno los controles.

**Primera hora:** vueltas de 20°; aterrizajes normales con y sin motor; deslizamientos; espirales descendentes de 20° y taxiar sobre el agua.

**Segunda hora:** vueltas en "S" de 35°; aterrizajes normales con y sin motor; deslizamientos; espirales descendentes de 35°; espirales ascendentes de 20°; taxiando sobre el agua; vueltas de 30° a la derecha y a la izquierda.

**Tercera hora:** lo mismo que en la segunda hora con la adición de vuelos con compás.

**Cuarta hora:** vueltas en "S" de 35°; espirales descendentes; aterrizajes normales; taxis sobre el agua; vueltas de 30° a la derecha y a la izquierda; vuelo con instrumento; hacer espirales hacia una marca designada.

**Quinta y Sexta horas:** lo mismo que la cuarta hora con la adición de la instrucción que el alumno pueda necesitar. El instructor acompañará al alumno en estos vuelos haciendo la demostración de cada vuelo en compañía del alumno.

**Solo**

**Primera hora:** vueltas en "S" de 20°; aterrizajes normales y prácticas de taxiar sobre el agua.

**Segunda hora:** lo mismo que la primera hora.

**Tercera hora:** lo mismo que la segunda hora con adición de espirales descendentes de 20° y vuelos con compás.

**Cuarta hora:** lo mismo que la tercera hora con adición de vueltas en "S" de 35° y espirales descendentes de 30°.

**Quinta hora:** vuelo de comprobación, dado por el Instructor. Revisión de todo lo enseñado durante el período de instrucción dual y la instrucción que el alumno pueda necesitar.

**Sexta hora:** vuelos con compás, vueltas a la derecha y a la izquierda; espirales ascendentes de 20°; vueltas en "S" de 35°; aterrizajes normales; taxiar sobre el agua.

**Séptima hora:** lo mismo que la sexta hora.

**Octava hora:** lo mismo que la séptima hora.

**Novena hora:** lo mismo que la octava hora con la adición de espirales hacia una marca designada.

**Décima hora:** lo mismo que la novena hora.

**Vuelo de comprobación final:** dado por el Comandante de la Escuadrilla Instructor Jefe, u otro Oficial designado por el primero. Este vuelo consistirá en una revisión de todo lo enseñado durante el período de entrenamiento avanzado.

## PILOTOS OBSERVADORES

### C).—Artillería

El curso de Artillería consiste en la instrucción de la escuela de campo y en el tiro con ametralladora en el terreno y en el aire.

1. — Instrucción de campo ... ... ... ... 25 horas

Ametralladoras Lewis, Browning o Vickers.

a) Descripción general.
b) Nomenclatura.
c) Accesorios.
d) Manejo.
e) Desmontaje y montaje.
f) Cuidado y limpieza.

Munición de prueba.
Interrupciones y atracadas.
Teoría de la deflexión.
Alza de veleta.
Alza de anillo.
Alzas para cañones fijos.
Cañones fijos y mecanismo sincronizador.
Ametralladora fotográfica. Nivelación de alzas.
Cañones sincronizadores.
Exámenes.

2. — Ejercicios en el polígono.

En el polígono todos los alumnos ayudarán a limpiar, aceitar, armar los cañones usados en las prácticas.

Una afirmación de que todas las precauciones de seguridad locales han sido completamente entendidas, será firmada por cada miembro de la clase, antes de principiar los ejercicios de artillería en el polígono.

### Prácticas de polígono

Las prácticas de polígono serán de acuerdo con el libro respectivo.

## PROGRAMA DE ARTILLERIA AEREA

### (Pilotos y Observadores)

**Práctica No. 1.** — Tiro sobre la sombra.

Ametralladora libre.

El hidroavión vuela a una altura de 300 a 500 pies. Cada alumno disparará 97 cartuchos con bala sobre la sombra del aparato en el agua. Montaje simple empleado. Alzas: veleta al frente y anillo atrás.

**Práctica No. 2.** — Blanco estacionario.

Ametralladora libre.

El hidroavión vuela sobre un blanco estacionario de diez por diez pies, a una altura de 5,000 pies. Cada alumno disparará sobre el blanco estacionario dos andanadas de 97 cartuchos con bala. Montaje simple emplazado. Alza: veleta al frente y anillo atrás.

**Práctica No. 3.** — Combate aéreo.

Ametralladora fotográfica.

Un hidroavión es atacado por otro manejado por un instructor a una altura de 1,000 a 2,000 pies. Cada uno disparará dos películas sobre el aparato atacante. Montaje simple usado. Alza: mira redonda al frente y anillos atrás. Alcance de 20 a 180 metros.

**Práctica No. 4.** —
Ametralladora libre.
El hidroavión vuela sobre un blanco estacionario de diez por diez pies de 300 a 500 pies de altura. El alumno disparará dos andanadas de 97 cartuchos con bala sobre el blanco estacionario. Montaje doble empleado. Alza: veleta al frente y anillo atrás.

**Práctica No. 5.** — Combate aéreo.
Ametralladora fotográfica.
Repetición de la práctica No. 3.

**Práctica No. 6.** — Lona remolcada.
Ametralladora libre.
Los hidroaviones vuelan paralelamente al curso de la lona remolcada a una distancia de 150 a 300 pies. Dos andanadas de 97 cartuchos con bala serán disparadas por cada alumno sobre la lona remolcada. Montaje simple empleado. Alza: veleta al frente y anillo atrás (indicadores de trayectoria en proporción de 1 a 4 serán empleados en todas las prácticas sobre lona remolcada).

**Práctica No. 7.** — Lona remolcada.
Ametralladora libre.
El hidroavión vuela paralelamente al rumbo de la lona remolcada a distancia de 150 a 300 pies. Dos alumnos. Cada alumno disparará dos andanadas de 97 cartuchos con bala sobre la lona remolcada. Montaje doble usado. Alza: veleta al frente y anillo atrás.

## D).—BOMBARDEOS

### Pilotos Observadores

El objeto de este acápite es amplio y sus detalles son muchos, pero el curso siguiente trata sólo de familiarizar al alumno con los aparatos de puntería para las bombas, su regulación, y los principios fundamentales sobre los que están construídos;

así como para crear en ellos, la habilidad de arrojar bombas aisladas con precisión. Es necesario hacer resaltar la necesidad de llevar a cabo estas prácticas e instrucción con el mayor cuidado, amplitud y exactitud a fin de obtener los resultados máximos en un curso tan limitado. Debe mantenerse la más estrecha supervigilancia a fin de suprimir en su comienzo toda tendencia a menospreciar o apurar las prácticas con la idea de mantener el lleno del programa en el tiempo propuesto.

1. — Instrucción de campo ... ... ... ... 15 horas

Teoría del bombardeo.

a) Línea de mira y alcance.
b) Trayectoria (vacío).
c) Angulo de lanzamiento.
d) Efectos de la resistencia del aire.

El principio de las alzas de las bombas.

a) Efecto en las variaciones del ángulo de lanzamiento.
b) Principios de la barra de deriva.

Errores y el cálculo de ellos.

Bombardeo de un blanco móvil.

Formación de bombardeo.

Diseño y construcción de las (Bombrakes).

Manejo de las alzas para bombas (marca III).

Bombas y transportadores de las mismas, precauciones, arme, dispare, etc.

2. — Práctica de bombardeo.

Antes de llevar a cabo el bombardeo efectivo, la clase será dividida en dos equipos de dos personas, y debe hacerse comprender firmemente a los alumnos que el éxito del bombardeo depende no solamente de la habilidad individual, sino también de la exactitud combinada de tanto el piloto como el que bombardea y de la más íntima cooperación de ambos.

Un resultado promedio de 25 o|o debe obtenerse antes de graduarse en este curso.

Antes de principiar el programa, cada alumno deberá suscribir la afirmación de que todas las precauciones de seguridad referentes al bombardeo aéreo están compeltamente entendidas y han sido tomadas.

### Programa de bombardeo aéreo

**Práctica No. 1.** — Se arrojará aisladamente seis bombas subcalibre. Doce cada equipo. Dos contra el viento, dos a favor del viento y dos a través del viento por cada piloto. Altura 1,000 pies. Blanco fijo en el agua. La garba de todas las bombas será fijada con plotting y fotografiada.

**Práctica No. 2.** — Se arrojará aisladamente seis bombas subcalibre. Doce por cada equipo. Altura 1,000 pies. Blanco remolcado de 5 a 8 nudos. La garba de todas las bombas se fijarán en el plotting y se fotografiarán.

**Práctica No. 3.** — Bombas subcalibre arrojadas aisladamente. Doce por cada equipo. Dos contra el viento, dos a favor del viento y dos a través del viento por cada piloto. Altura 3,000 pies. Blanco fijo en el agua. Se fijarán las garbas en el plotting y se fotografiarán.

**Práctica No. 4.** — Seis bombas subcalibre arrojadas en salvas de dos cada una. Doce cada equipo. Altura 1,000 pies. Blanco remolcado de 5 a 10 nudos. Se sacará el gráfico de todas las garbas y se fotografiarán.

**Práctica No. 5.** — Seis bombas subcalibre arrojadas en salvas de dos cada una. Doce por cada equipo. Altura 3,000 pies. Blanco remolcado de 5 a 10 nudos. Se fijará en plotting todas las garbas.

**Práctica No. 6.** — Dos bombas cargadas exactamente como en servicio arrojadas aisladamente. Cuatro cada equipo. Rumbo a favor del viento. Altura 1,000 pies. Blanco fijo en el agua Las garbas se fijarán en plotting y se fotografiarán.

## E).—NAVEGACION AEREA

### (Pilotos y Observadores)

Para llevar a cabo este programa la clase será dividida en grupos de a tres. Tres problemas de navegación arreglados por el oficial a cargo de la escuela de campo, deberán ser resueltos por cada alumno, debiendo sus compañeros de equipo actuar como piloto y como operador de radio respectivamente. De

esta manera se ejecutará un total de nueve vuelos, de los cuales tres están dedicados a los deberes del pilotaje, tres a los de la navegación y tres al manejo de los aparatos de radio.

El asunto general de estos problemas será:

Problema 1.—Pilotaje de costa.

Problema 2.—Patrullaje hacia el mar.

Problema 3.—Interceptar.

## F).—RADIO AEREO

### (Pilotos y Observadores)

El radio aéreo se incluye en los problemas de navegación, el alumno encargado del manejo del radio debe probar completamente su aparato antes y después de salir de la Escuela. Debe después comunicarse con la Estación aérea por lo menos una vez cada media hora, y someter a su regreso de cada vuelo una relación completa de todos los mensajes mandados y recibidos por él. Es sobre estos registros de comunicaciones conjuntamente con el registro de la Estación que la calificación del alumno en radio aéreo está basada. Se mantendrá un cuidadoso control sobre el trabajo en radio de los alumnos.

Habiendo completado el curso general, los alumnos se dividirán en clases para emprender el entrenamiento avanzado en las escuadrillas de combate, exploración o bombardeo, de acuerdo con las características y temperamento manifestado durante el curso. Los oficiales en este instante, si se encuentran calificados para ello, serán designados como aviadores nava-

### 2.—Especialización para las Escuadrillas de Patrullaje y para el curso de Observadores

A fin de preparar mejor a los oficiales que van a ser destinados a las escuadrillas de la Armada, como pilotos de los hidroaviones, para los deberes que tendrán que desempeñar, se seguirá un corto curso de acuerdo con el programa siguiente:

## Campo

1. — Señales óptimas con lámpara Aldis para estar capacitado para enviar y recibir un mínimum de diez palabras por minuto.

b) Señales ópticas con el Semáforo de mano hasta estar capacitados para enviar y escribir un mínimum de ocho palabras por minuto.

c) Manejo marinero práctico de aviación . 5 horas

Instrucción en remolques, asegurar y almacenar la carga, etc., que va a ser conducida a la playa. Puede acompañarse la explicación verbal con una demostración práctica.

d) Atracar con un bote motor cargado a un hidroavión que esté fondeado o a la deriva.

## Vuelos (Pilotos)

a) Vuelo en formaciones de tres o cinco aeroplanos. Instructor en cada aparato ... ... ... 1 1|2 hora

b) Vuelo en formaciones de tres o cinco aparatos sin estar acompañado por instructor ... 1 1|2 hora

c) Taxiando en el aguā bajo condiciones difíciles y de prueba ... ... ... ... ... ... ... 5 horas

Amarrarse a boyas; acercarse a la popa de buques bajo todas condiciones de viento y mar; instrucción en remolque; virar a sotavento a favor del viento. El instructor deberá acompañar al alumno en todas las prácticas.

d) Vuelos sobre el mar en formaciones de tres o cinco aparatos (aproximadamente) ... ... 6 horas

Volar hacia un punto determinado y regresar, debiendo este punto determinado, no estar a menos de 75 millas. Aterrizar en el lugar de destino, fondear y tomar la comida de medio día. El instructor deberá estar a cargo del vuelo en el aparato guía. Los alumnos deberán ser los primeros y segundos pilotos y la tripulación estará formada por marineros. El

Instructor maniobrará la formación como crea conveniente, y la hará aterrizar por lo menos una vez en cada viaje. La intercomunicación entre los aparatos será ejecutada con la lámpara Aldis, semáforo y radio.

e) Vuelo de noche ... ... ... ... ... 1 hora

Acompañado por el Instructor. Se harán aterrizajes con la ayuda de luces, destellos, etc.

f) Bombardeo en formación (aproximadamente) ... ... ... ... ... ... ... ... ... 6 horas

Para Pilotos y Observadores. Formaciones de 3 o 5 aparatos guiados por un Instructor. Cada aparato arrojará seis salvas de dos bombas subcalibre; tres salvas para cada alumno, una contra el viento, una a favor del viento y una a través del viento; altura 4,000 pies; blanco estacionario; todos las garbas se fijarán en plotting. Area del blanco 800 por 100 pies. El intervalo de fuego y la formación en que las bombas deben ser lanzadas, así como el método de intercomunicación estará de acuerdo con los últimos procedimientos adaptados y determinados por el oficial a cargo de la Escuela de Artillería.

## 3.—COMBATE PRELIMINAR (PILOTOS)

### ESCUELA DE CAMPO

**(Pilotos y Observadores)**

a) Buscar defectos al motor en funcionamiento y en el blanco de pruebas ... ... ... ... 5 horas

b) Hacer arrancar un motor en un aeroplano sin ayuda ... ... ... ... ... ... ... 1 hora

c) Inspección, arme y nivelación de un aparato de combate (instrucción práctica) ... ... ... 6 horas

d) Arme y desarme de aeroplanos para su embarque a bordo ... ... ... ... ... ... ... 4 horas

e) Varios tipos de máquinas usadas en los aparatos de combate ... ... ... ... ... ... 4 horas

f) Artillería.

1.—Revisión del cañón Lewis ... ... 2 horas

2.—Cañón fijo, nomenclatura, desarme, paradas, etc... ... ... ... ... ... ... ... 7 horas

3.—Conferencia en mecanismos sincronizadores ... ... ... ... ... ... ... ... ... 1 hora

4.—Instrucción práctica en la ametralladora sincronizada con la hélice ... ... ... ... 1 hora

5.—Instalación y nivelación de alzas.

g) Vuelos en formación.

1.—Organización y clases de divisiones.

2.—Formación de la división.

3.—La división en operaciones.

4.—Principios comunes del vuelo en formación.

h) Combate.

1.—Introducción (principios).

2.—Defensa contra un aparato de un solo asiento.

3.—Ataque a un aparato de dos asientos.

4.—Formación de combate.

5.—Ataque a personal expuesto.

6.—Táctica ofensiva y defensiva en formación.

Las maniobras que se llevarán a cabo en la instrucción con Instructor son las siguientes:

1.—Vuelo derecho y horizontal.

2.—Saltos.

3.—Vueltas suaves con motor.

4.—Deslizamientos y vueltas hacia adentro.

5.—Ochos.

6.—Aterrizajes normales.

7.—Aproximación para aterrizajes.

8.—Levantar el vuelo.

9.—Taxiando sobre el agua.

10.—Vueltas en saltos.

11.—Aterrizajes normales.

12.—Caídas tirabuzón.

13.—Inclinaciones muy paradas.

14.—Espirales muy paradas.
15.—Deslizamientos hacia adelante.
16.—Deslizamientos laterales.
17.—Aterrizajes forzados.

El alumno principiará entonces su práctica solo, en el aparato de entrenamiento, en el cual se ocupará alrededor de tres semanas. Todas las maniobras aprendidas en la instrucción con instructor, deberán ser perfeccionadas, y con intervalos frecuentes, el Instructor deberá volar con el alumno para constatar su progreso y darle instrucción adicional en (a) vuelos a través del viento; (b) vuelos en asiento delantero; (c) acrobacias; (d) vuelos en formación. Esto se hará en la forma siguiente:

a) Levantar y aterrizar con el viento de través.

b) Instrucción de vuelo en el asiento delantero, hasta que el alumno demuestre su habilidad para volar fácilmente con seguridad, manejando el aparato desde esa posición.

c) Deslizamientos laterales, vueltas invertidas, planeos, vueltas Immelmann, caída de hoja. Tal instrucción será dada de la misma manera que para cualquier otra maniobra, acompañando el Instructor, su explicción verbal con una demostración práctica.

c) La instrucción en vuelo de formación será llevada a cabo en grupos de tres a cinco máquinas. Deberá practicarse en dispersar y volver a formar el grupo y también en maniobras en el aire.

Después que el alumno ha cumplido su instrucción solo, en la forma indicada arriba, su habilidad para volar en el aparato de combate tipo de entrenamiento deberá ser completamente constatada por el Instructor Jefe, y si se encuentra satisfactoria, será llevada a cabo de acuerdo con los siguientes trabajos, empleándose un aparato de combate de los usados en servicio:

a) Instrucción y práctica en el aparato tipo de combate ... ... ... ... ... ... ... ... 4 horas

b) Instrucción en las aproximaciones empleadas en combate ... ... ... ... ... ... 1 hora

c) Acrobacias ... ... ... ... ... ... 3 horas

d) Vuelos en formación; tres o cinco aparatos, incluyno formaciones de reunión, levantamientos, dispersión, vuelta a formación, vueltas de 90° y 180°, saltos y picadas en formación ... ... 9 horas

e) Ametralladora fotográfica.

1.—Disparos a un paracaidas ... ... 1 hora
2.—Disparos sobre "globo blanco". ... 1 hora
3.—Línea de vuelo.. ... ... ... ... 2 horas
4.—Combate con otro piloto ... ... ... 4 horas
5.—Combate en grupo ... ... ... ... 4 horas
6.—Ataque a un aparato de dos asientos 2 horas

f) Artillería aérea, blanco, silueta ... ... 3 horas

g) Vuelo entre nubes ... ... ... ... 2 horas

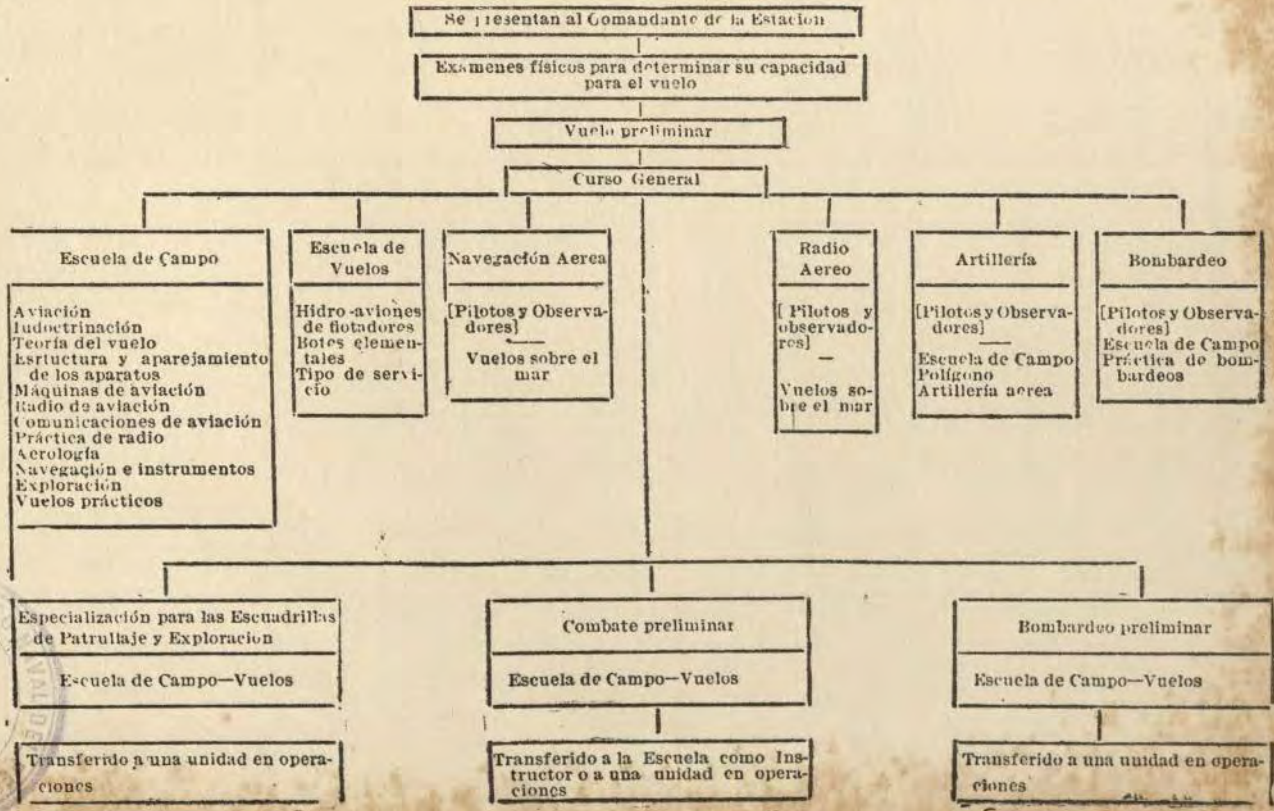
De lo indicado arriba se enseñará al alumno todo lo que sea posible, de acuerdo con el equipo de que se disponga.

## ORGANIZACION GENERAL DE LA ESCUELA DE AVIACION NAVAL




NOTA — La Escuela de Campo en Motores y Estructuras, bajo el Oficial Ingeniero, pasará sus informes al Jefe del Departamento de Vuelos. La Escuela de Campo en Radio, Artilleria y Navegación, bajo el Oficial de Armamento, pasará sus informes sobre los alumnos al Jefe del Departamento de Vuelos.

# ESQUEMA GENERAL DEL ENTRENAMIENTO DE LOS AVIADORES Y OBSERVADORES NAVALES



## NOMBRAMIENTO DE OFICIALES

## PARA ALUMNOS DE LA AVIACION NAVAL

---

(Enviar en cuadruplicado)

Estación Naval aérea. — ..... 19

Del: Jefe de la Estación

Al: Jefe del Estado Mayor General de Marina

Asunto: Nombramiento de Aviación

1. — En la fecha he designado al Oficial arriba nombrado como alumno de Aviador Naval y le he señalado deberes que comprenden vuelos efectivos en aviones navales. Se solicita aprobar esta designación.

**Primera tramitación**

Lima,..... 19

Del: Jefe de Estado Mayor General
Al:
Vía: Jefe de la Estación.

1. — Regrésase aprobado.

Nota. — La misma Forma debe ser usada para los alumnos de Observador de Aviación Naval.

## ESTACION NAVAL AEREA DE ANCON

### PARTE SEMANAL DE LAS ESCUELAS DE ENTRENAMIENTO

Semana que termina en..... .....19.....

(Mas pesados que el aire)

| CLASE | No. en la Clase | TIPO | Fecha probable de terminac ón |
|---|---|---|---|
| | | | |

Número total de alumnos que actualmente se entrenan en aparatos mas pesados que el aire..... .....

Firma..... .....

(Grado)—Jefe del Departamento de Vuelos

Aprobado:

Firma.....

(Grado)—Jefe de la Estación

Nota.—Para ser usada en forma de oficio. No se imprimirá formas.

ESTACION AEREA DE ANCON

Ancón,..... 19.....

ESCUELA DE CAMPO

Registro de alumnos

Nombre..... .....Grado..... ..... .... Curso..... .....

| Materias técnicas | Notas en el curso | Nota de examen | Nota final | Orden de mérito | Coeficiente | Múltiplos finales | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aerología | | | | | 4 | | |
| Radio de aviación | | | | | 8 | | |
| Motores de aviación | | | | | 20 | | |
| Doctrina de aviación | | | | | 1 | | |
| Navegación aérea e instrumentos | | | | | 8 | | |
| Vuelos prácticos | | | | | 8 | | |
| Exploración | | | | | 6 | | |
| Comunicaciones de aviación | | | | | 1 | | |
| Estructura y aparejamiento | | | | | 12 | | |
| Teoría de vuelo | | | | | 7 | | |



MUSEO NAVAL DEL PERU - C. de N. Julio J. Elías Murgia

**NOTA DEL INSTRUCTOR**

| Materias no técnicas | Notas en el curso | Nota de examen | Nota final | Orden de mérito | Coeficiente | Múltiplos finales | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Conducta | | | | | | | |
| Porte militar | | | | | | | |
| Dedicación a sus deberes | | | | | | | |
| Aptitudes para el vuelo | | | | | | | |
| Aptitudes como operador de radio | | | | | | | |
| Aptitudes como navegante práctico | | | | | | | |

Múltiplos totales.....

Nota final de la Escuela de Campo (Múltiplos totales divididos por 100).

Firma.....

(Grado)—Oficial encargado

## ESCUELA DE VUELOS

### ESTACION NAVAL AEREA DE ANCON

Ancón,.....19....

**Escuadrilla de entrenamiento**

Informe de terminación del Curso

..... .....
(Fecha de ingreso) (Fecha de terminación)

..... ..... .....
(Nombre) (Grado) (Cuerpo)

Horas de vuelo: **Acompañado** Horas de vuelo: **Solo**

Vienen..... Vienen.....

Voladas en escuadrilla..... Voladas en escuadrilla..

Total..... Total.....

a.—Aptitudes generales de vuelo. — Progreso e nla instrucción, criterio, pericia .....

b.—Trabajo en el agua. — Manejo del aparato en el agua, aplicación práctica de la maniobra de aviación .....

c.—Comportamiento en emergencia. — Sangre fría, resistencia nerviosa a las impresiones, coordinación muscular, rapidez y corrección en las decisiones .....

d.—Conducta. — Obediencia a las órdenes ,y observación de todos los reglamentos, etc., apreciación de la responsabilidad .....

e.—De licación a sus deberes. — Interés, entusiasmo y preocupación por el cumplimiento del deber .....

f.—Porte militar. — No necesita explicación .....

g.—Aptitudes físicas y psíquicas para el vuelo .....

OBSERVACIONES:

Firma.....
Instructor Jefe

## ESTACION NAVAL AEREA DE ANCON

### ESCUELA DE ARTILLERIA DE AVIACION

Ancón ..... 19.....

Informe de terminación del curso

..... (Nombre) ..... (Grado) ..... (Cuerpo) ..... (No. de la clase)

Ingresó al curso ..... Completó el curso .....

Número de alumnos en clase ..... Orden de mérito .....

| | Artilleria | | | Bomdardeo | | | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nota | Coeficiente | Nota x Coeficiente | Nota | Coeficiente | Nota x Coeficiente | |
| Campo ..... | ..... | 23 | ..... | ..... | 35 | ..... | |
| Polígono ..... | ..... | 22 | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| Aire ..... | ..... | 40 | ..... | ..... | 50 | ..... | |
| Dedicación a sus deberes ..... | ..... | 5 | ..... | ..... | 5 | ..... | |
| Aptitud ..... | ..... | 10 | ..... | ..... | 10 | ..... | |
| Total ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | |

| | Nota promedio | Coeficiente | Agregados | Nota final |
|---|---|---|---|---|
| Artilleria ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bombardeos ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

OBSERVACIONES:

Firma .....
(Grado) A cargo de la Escuela de Artillería

## DESIGNACION PARA OFICIALES COMO AVIADOR NAVAL

---

**Estación Naval Aérea de Ancón**

Ancón,.....19..

Del: Jefe de la Estación

Al: Jefe del Estado Mayor General de Marina

Asunto: Aviación. Designación de .....

1.—De acuerdo con las calificaciones otorgadas por una Junta de exámen cuyo informe se envía por separado, he designado en la fecha como Aviador Naval al Oficial arriba nombrado y le he señalado deberes que comprenden vuelos efectivos en aparatos aéreos, de acuerdo con el decreto supremo No. 7.—4 Febrero 1924. Se solicita aprobación de este nombramiento.

**Primera tramitación**

Lima,..... 19

Del: Jefe de Estado Mayor General

Al:

Vía: Jefe de la Estación Aérea de Ancón

1. — Regrésase aprobado.

Nota. — La misma Forma debe ser usada para los alumnos de Observador de Aviación Naval.

# PARTE III

## ESCUELA DE APRENDICES NAVALES

### Funcionamiento de la E. de A. N.

* 2000. Anexa a la Escuela Naval del Perú, funcionará la Escuela de Aprendices Navales y, hasta que las necesidades del servicio no exijan mayor número, ésta Escuela tendrá 50 Aprendices.

### Concurso de admisión de Aspirantes

* 2001. Para ser admitido como Aprendiz Naval se requiere llenar los requisitos siguientes:

a) Ser peruano de nacimiento y no tener ni menos de 16 años ni más de 17 años computados al 1º de mayo del año del concurso.

b) Tener buena conducta.

c) Ser sano y bien conformado, revelando robustez y disposiciones para la vida de mar. Las condiciones físicas que se exigirá a los candidatos a Aprendices Navales, serán las mismas que se exigen a los candidatos para Cadetes Navales de quince y medio años de edad.

### Documentos que comprenderán el expediente del candidato

* 2002. El expediente de cada candidato constará de los siguientes documentos:

a) Libre voluntad de ingreso a la Armada, manifestada por escrito por el mismo candidato.

b) Consentimiento escrito del padre, a falta de éste la madre y a falta de ambos, del pariente más cercano o tutor.

c) Certificado de buena conducta, suscrito por dos personas visibles de la localidad.

**Fecha del concurso de admisión**

* 2003. El concurso de admisión tendrá lugar, cada año, el primer Martes después del 1o. de Mayo, y los candidatos ingresarán a la Escuela siguiendo el orden de mérito que hayan obtenido en sus exámenes.

**Año Académico**

* 2004. El año académico comienza el segundo lunes de Mayo y termina la última semana del mes de Marzo del siguiente año, pasando los Aprendices que finalizan satisfactoriamente este primer período a continuar su entrenamiento en la Escuadra o dependencias que señale la Superioridad Naval. Durante su permanencia obligatoria de un año, los Aprendices estarán sometidos al horario de entrenamiento técnico-práctico.

**Servicio obligatorio**

* 2005. La duración del servicio obligatorio de todo Aprendiz será de seis años computados al 31 de Marzo de cada año, contándose dentro de este periodo, el tiempo que permanezca en la Escuela Naval del Perú.

**Juramento de los Aprendices Navales**

* 2006. a) Todo Aprendiz Naval jurará reglamentariamente el compromiso que contrae con la Patria de servirla, cuando menos los seis años que se indican.

b) Hasta que los Aprendices no cumplan 20 años de edad, sus padres o tutores son responsables ante la ley por el incumplimiento de las disposiciones del artículo 2005, quedando sujetos a lo que dispone la Ley del Servicio Militar Obligatorio, a partir de dicha edad.

c) La responsabilidad de los padres o tutores consiste en la obligación de reintegrar al Estado todos los gastos

hechos por el Aprendiz hasta el momento de abandonar el servicio sin haber cumplido los 20 años y el juramento y obligación contraído con él.

### Fórmula para el juramento

2007. La fórmula para el juramento de los Aprendices Navales será como sigue:

"¿Juráis por Dios y la Patria cumplir con todos los reglamentos y órdenes de la Armada y con las órdenes e instrucciones impartidas por vuestros superiores?"

"Si, lo juro".

"¿Juráis por Dios y la Patria defender fielmente el honor y el prestigio del Perú donde y cuando fuere necesario?"

"Si lo juro".

"¿Juráis por Dios y la Patria servir en la Armada del Perú hasta el 31 de Marzo.....?"

"Si lo juro".

"Si así no lo hiciereis, Dios y la Patria os lo demanden".

### Haber de los Aprendices

* 2008. a) Los Aprendices Navales tendrán como haber mensual el de un marinero de segunda, pero de esta cantidad sólo recibirán en la Escuela un sol semanal, debiendo ser el resto depositado en la Caja de Ahorros de un Banco por intermedio de la Caja de la Escuela Naval del Perú.

b) Al salir el Aprendiz Naval de la Escuela, una vez completado su primer periodo de entrenamiento para ser trasladado a la Escuadra u otra dependencia de la Armada, recibe su libreta de Banco y desde entonces percibirá íntegramente el haber que le corresponde.

### Forma de llenar las vacantes

* 2009. Las vacantes de Marineros de primera, Cabos y Oficiales de Mar de las diversas especialidades de la Armada, se llenarán preferentemente con el personal egresado de la Escuela de Aprendices que reuna los requisitos reglamentarios pa-

ra el ascenso, quedando prohibido en absoluto el alta de voluntarios en estas clases, si es que antes no se ha cumplido con esta disposición.

### Derechos de reenganche

* 2010. Los egresados de la Escuela de Aprendices Navales, por cada dos años de servicios computados desde su ingreso a dicha Escuela, gozarán de los derechos de reenganche que acuerda la ley a todo servidor de la Armada.

### Uniforme de los Aprendices

* 2011. a) El uniforme de los Aprendices Navales será el mismo que el de la Marinería. Durante su permanencia en la Escuela Naval del Perú llevarán como distintivo una ravisa con navaja alrededor del cuello y en el brazo izquierdo en la medianía de la distancia del hombro y el codo, una letra A de tres y medio centímetros de altura por dos y medio de base. La letra A será de color rojo para el uniforme azul y azul para el uniforme blanco.

b) Al salir de la Escuela, después del primer año de entrenamiento en ella, en lugar de la letra A, llevarán como distintivo un nudo doble o lasca, hirizontal, de cuatro por uno y medio centímetros, hecho con un cordón de estambre de dos milímetros de diámetro, rojo o azul según el color del uniforme.

### Equipo

2012. Además del equipo reglamentario que corresponde a todo marinero de segunda clase, cada Aprendiz Naval será provisto de los artículos siguientes:

Una chompa negra marcada en el pecho con "A".

Dos pantalones de gimnasia.

Dos camisetas reglamentarias marcadas en el pecho con "A".

Objeto: Gimnasia.

Un par de zapatillas de suela de goma.

Una navaja para manejo marinero.
Dos ravisas.
Un traje de baño marcado con "A".
Dos cuadernos.
Dos lápices.
Un borrador.
Agujas, hilo blanco y negro.

**Jefe de la División de Aprendices Navales**

2013. El Jefe de la División de Aprendices Navales será nombrado por Resolución Suprema a propuesta de la Dirección de la Escuela Naval del Perú.

**Presencia del Jefe de la División durante la noche**

2014. El Jefe de la División de Aprendices pasará obligatoriamente la noche de los días viernes de cada semana y cualquier otra que le señale el Comandante de Cadetes en la Escuela de Aprendices Navales.

**Conducto regular**

2015. El Jefe de la División de Aprendices Navales depende directamente del Comandante de Cadetes y Marinería y el grupo de instructores está directamente bajo el mando del Jefe de la División.

**Disciplina y buen orden**

2016. La disciplina, moralidad y buen orden del personal a su cargo será la constante preocupación del Jefe de la División de todo lo cual es directamente responsable ante el Comandante de Cadetes y Marinería.

**Instructores**

2017. Habrá como instructores, dedicados exclusivamente al entrenamiento, educación y disciplina de la división de Apren-

dices, cuando menos tres oficiales instructores y tres oficiales de mar de primera instructores auxiliares. Los diversos jefes de los departamentos académicos de la Escuela prestarán su ayuda y cooperación constante en lo que se refiere a sus respectivas especialidades.

## Organización

2018. a) Los Aprendices Navales serán organizados para formar una División de cuatro secciones.

b) Dentro de la Organización general de la Escuela Naval del Perú, los Aprendices Navales constituyen la Octava División.

c) La numeración de esta división será la siguiente:

Un Jefe de División

Alférez de Fragata
811 — 812
813 — 814
815 — 816
817 — 818
819 — 851
852 — 853

Alférez de Fragata
O. M. 83
831 — 832
833 — 834
835 — 836
837 — 838
839 — 871
872 — 873

Un Ayudante del Jefe de División
O. M. 82
821 — 822
823 — 824
825 — 826
827 — 828
829 — 861
862 — 863
864

O. M. 84
841 — 842
843 — 844
845 — 846
847 — 848
849 — 881
882 — 883
884

## Salidas

2019. Los Aprendices Navales nunca podrán dormir fuera de la Escuela. Durante su primer mes en la Escuela no

saldrán francos. Los días para salida serán limitados a los sábados, domingos y días feriados oficiales.

### Instructores de servicio

2020. Uno de los Instructores quedará en la Escuela siempre, de servicio respecto a la Escuela de Aprendices. Habrá también un instructor auxiliar de servicio. Este tendrá que dormir en la cuadra de los Aprendices y presidirá el rancho de ellos.

### Aprendiz Centinela

2021. Habrá siempre un Aprendiz centinela en la cuadra de los mismos, de día y de noche.

### Prohibición de entrar en otras cuadras

2022. Es prohibido a los Aprendices Navales entrar a las cuadras de la Plana Menor de la Escuela Naval del Perú e igualmente es prohibido también al citado personal el ingreso a la cuadra de los Aprendices.

### Servicios Higiénicos

2023. Los servicios higiénicos para los Aprendices Navales serán los que se encuentran situados en la planta alta del edificio No. 1, al lado de babor y al costado de la despensa de Oficiales. Durante el día y hasta las 21 horas habrá un Aprendiz encargado de su conservación y limpieza.

### Instrucción Académica

2024. En lo posible se seguirá la doctrina de enseñanza en la instrucción académica de los Aprendices.

### Libros de Texto

2025. La relación de los libros de texto oficiales de la Escuela de Aprendices es la siguiente:

Geografía y Atlas, 3er. grado.
Gramática, 1er. grado.
Geometría, 1er. grado.
Aritmética, 1er. grado.
Ciencias Físicas e Historia Universal.

Estos cursos pertenecen a la colección "Editorial F. T. D."

Libro de Señales para timoneles.
Reglamento de Infantería.
Reglamento de la Escuela de Aprendices.
Reglamentos de la Armada.

### Uso de tinta

2026. Se prohibe el uso de tinta en la cuadra y en el local de la Escuela.

### Instrucción Práctica

2027. La instrucción práctica comprenderá las mejores tradiciones de la mar respecto al aseo personal y de su cuadra y local y material que manejan, exigiendo buen orden en todo momento. Los Aprendices tienen que llegar a ser despiertos y metódicos en todos sus deberes. Se les exigirá el lenguaje de la mar en todas sus faenas. Comprenderá la instrucción práctica lo que sigue:

Infantería (Orden cerrado y abierto).
Artillería.
Uso del fusil y Tiro al Blanco.
Trabajos prácticos en el Taller de Ingeniería.
Botes a remo.
Botes a vela.
Gobierno de botes y gobierno en general.
La brújula.

Manejo de la sondaleza y guía.
Amarras y nudos.
Señales · Destellos, Semáforo, Banderas.
Toques de corneta y pito; piques de la campana.
Deberes de centinelas, ordenanzas y vigías.
Compostura de ropa y costura de lonas.
Trazar y cortar un aparejo de bote.
Natación, boxeo.
Nociones de Radio y Electricidad.
Higiene.
Trabajos.

### Trabajos

2028. Los únicos trabajos, fuera de su instrucción y entrenamiento, serán limitados exclusivamente a la conservación y policía de su propia cuadra, su propio local, y su propio equipo. Será prohibido emplear a los aprendices en las faenas de la marinería de la Escuela.

### Rutina

2029. La rutina de la Escuela tiene aplicación a la Escuela de aprendices salvo la rutina detallada que aparece más adelante sea contraria.

### Cultura física

2030. En lo posible las normas físicas para aprendices navales serán idénticas a las que existen para los cadetes navales.

### Moralidad

2031. Franqueza y veracidad en lo que dicen, piensan y hacen serán exigidos a los aprendices. Los mentirosos serán despedidos. Las normas de moralidad en lo posible deben ser las mismas que rigen para los cadetes navales.

### Hombres prácticos

2032. Los instructores tendrán que acentuar la necesidad de formarlos hombres prácticos y sobre todo muy observadores.

### Calificaciones

2033. Serán asignadas a los aprendices navales notas en todas las materias académicas y además notas de eficiencia y Carácter Militar. Las notas pasarán mensualmente a los legajos de los aprendices.

### Especialidades

2034. Teniendo en cuenta que los aprendices navales estarán destinados después de su entrenamiento en la Escuela a las especialidades en que se destacan más, deberá tenerse especial cuidado sobre los datos relativos a las aptitudes de los aprendices; debiendo anotarse éstos metódica y progresivamente.

### Espíritu de cuerpo

2035. Se prestará muchísima atención a la formación de esta importante cualidad. Los aprendices deben tomar parte en lo posible en las funciones que ofrece el personal de la Escuela de cuando en cuando.

### Deportes

2036. La doctrina de la Escuela Naval del Perú regirá exactamente para los Aprendices Navales.

---

NOTA. — Los artículos marcados * forman parte del Decreto Supremo de 1o. de Febrero de 1928.

RUTINA ESPECIAL Y HORARIO DE INSTRUCCION Y ENTRENAMIENTO

DE LOS APRENDICES NAVALES

**LUNES**

| Hora | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|
| 0600 | Diana - Corneta | Para lavantarse | |
| 0615 | Toque pito | Para formar | Costado exterior de estribor, edificio No. 1. |
| 0615 \| 0700 | ,, | Ejercicios físicos | Explanada edificio No. 2 o pista edificio No. 1. |
| 0700 \| 0730 | ,, | Baño | |
| 0730 \| 0800 | ,, | Desayuno | Su cuadra. |
| 0800 \| 0855 | ,, | Limpieza de la cuadra. Uniformarse con la ropa de faena limpia y gorra blanca limpia, para clases | |
| 0855 | ,, | Formar. Inspección Oficial de Servicios. Edificio No. 2, desfilar a clases | |
| 0090 \| 1000 | ,, | Aritmética | |
| 1000 \| 1130 | ,, | Botes a remo (1er. mes Infantería) | |
| 1130 \| 1200 | ,, | Baño (Natación) | |
| 1200 \| 1230 | ,, | Almuerzo | |
| 1230 \| 1315 | ,, | Limpieza de cuadra, descanso | |

| Hora | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|
| 1315 1400 | Toque pito | Nudos y amarras | |
| 1400 1500 | ,, | Geografía del Perú (5 últimos meses Geografía General) | |
| 1500 1600 | ,, | Semáforo (se dividirán los grupos según su adelanto) | |
| 1600 1700 | ,, | Gimnasia de presición | Explanada edificio No. 2. |
| 1700 1725 | ,, | Limpieza de ropa, aseo personal | |
| 1730 1800 | ,, | Comida | |
| 1800 1930 | ,, | Limpieza de cuadra, descanso | |
| 1930 2000 | ,, | Destellos para un grupo. Los demás presentes | |
| 2000 2100 | ,, | Estudio | |
| 2115 2125 | ,, | Guindar coys y dormir | |
| 2130 | Silencio-Corneta | | |

NOTA.—El Instructor auxiliar de servicio se levantará a 0530. Inspección rigurosa de coys.

## MARTES

| Hora | | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|---|
| 0600 | | Diana Corneta | Para levantarse | |
| 0615 | | Toque pito | Para formar | Costado exterior de estribor, edificio No. 1. |
| 0615 | 0720 | ,, | Lavado de ropa interior y faena | Lavatorios de la marineria. |
| 0720 | 0730 | ,, | Tender la ropa | El señalado para aprendices. |
| 0730 | 0800 | ,, | Desayuno | Su cuadra. |
| 0800 | 0855 | ,, | Limpieza de la cuadra. Uniformarse con la ropa de faena limpia y gorra blanca limpia, para clases | |
| 0855 | | ,, | Formar. Inspección Oficial de Servicios. desfilar clases | Edificio No. 2. |
| 0900 | 1000 | ,, | Aritmética | |
| 1000 | 1130 | ,, | Botes a remo (1er. mes Infantería) | |
| 1130 | 1200 | ,, | Baño (Natación) | |
| 1200 | 1230 | ,, | Almuerzo | |
| 1230 | 1315 | ,, | Limpieza de cuadra, descanso | |
| 1315 | 1400 | ,, | La brújula, Gobierno | |
| 1400 | 1500 | ,, | Historia del Perú (5 últimos meses Historia General) | |
| 1500 | 1600 | ,, | Semáforo y señales con banderas | |
| 1600 | 1700 | ,, | Deportes | |
| 1700 | 1725 | ,, | Limpieza de ropa, aseo personal | |

| Hora | | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|---|
| 1730 | 1800 | Toque pito | Comida | |
| 1800 | 1930 | ,, | Limpieza de cuadra, deseanso | |
| 1930 | 2000 | ,, | Destellos para un grupo. Los demás presentes | |
| 2000 | 2100 | ,, | Estudio | |
| 2115 | 2125 | ,, | Guindar coys y dormir | |
| 2130 | | Silencio—Corneta | | |

NOTA.—El Instructor auxiliar de servicio se levantará a 0530. Inspección rigurosa de coys.

## MIERCOLES

| Hora | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|
| 0600 | Diana—Corneta | Para levantarse | |
| 0615 | Toque pito | Para formar | Costado exterior de estribor, edificio No. 1. |
| 0615 \| 0700 | ,, | Ejercicios físicos | Explanada edificio No. 2 o pista edificio No. 1. |
| 0700 \| 0730 | ,, | Baño | |
| 0730 \| 0800 | ,, | Desayuno | Su cuadra. |
| 0800 \| 0855 | ,, | Limpiesa de la cuadra. Uniformarse para clases | |
| 0855 | ,, | Formar. Inspección. Oficial de Servicio, desfilar a clases | Edificio No. 2. |
| 0900 \| 1000 | ,, | Aritmética | |
| 1000 \| 1130 | ,, | Botes a la vela (Una vez que sepan bogar) | |
| 1130 \| 1200 | ,, | Baño (Natación) | |
| 1200 \| 1230 | ,, | Almuerzo | |
| 1230 \| 1315 | ,, | Limpieza de cuadra, descanso | |
| 1315 \| 1400 | ,, | Terminología y lenguaje de la Mar | |
| 1400 \| 1500 | ,, | Electricidad y Radio | |
| 1500 \| 1530 | ,, | Explicación de reglamentos y costumbres navales. (Hay que alentar a los aprendices a que hagan preguntas) | |

| Hora | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|
| 1530 1600 | Toque pito | Conferencia de Anatomía e Higiene. (El Jefe del Departamento debe preparar 50 conferencias progresivas) | |
| 1600 1700 | ,, | Infantería con el batallón ..... | |
| 1700 1725 | ,, | Limpieza de ropa, aseo personal..... | |
| 1730 1800 | ,, | Comida ..... | |
| 1800 1830 | ,, | Limpieza de cuadra y vestirse con la ropa del dia..... | |
| 1830 | ,, | Cinema..... | |
| 2030 2130 | ,, | Estudio ..... | |
| 2135 2145 | ,, | Guindar coys y dormir ..... | |
| 2200 | Silencto—Corneta | ..... ..... ..... | |

NOTA.—El Instructor auxiliar de servicio se levantará a 0530. Inspección rigurosa de coys.





## JUEVES

| Hora | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|
| 0600 | Diana—Corneta | Para levantarse | |
| 0615 0720 | Toque pito | Lavado de coys y funda de colchón... | Lavatorio de la marinería. |
| 0720 0730 | ,, | Tender la ropa | El señalado para aprendices. |
| 0730 0800 | ,, | Desayuno | Su cuadra. |
| 0800 0855 | ,, | Limpieza de la cuadra. Uniformarse para clases | Edificio No. 2. |
| 0855 | ,, | Formar. Inspección Oficial de Servicio. Desfilar a clases | |
| 0900 1000 | ,, | Geometría | |
| 1000 1030 | ,, | Artillería (Terminología y ejercicios. Un grupo al Morris Tubo) | |
| 1030 1150 | ,, | Tabajos prácticos en el Departamento de Ingeniería | |
| 1150 1200 | ,, | Aseo personal | Lavatorio de la marineria. |
| 1200 1230 | ,, | Almuerzo | |
| 1230 1315 | ,, | Limpieza de cuadra, descanso | |
| 1315 1400 | ,, | 1er. Jueves, Nociones de física | |
| | | 2º Jueves, Luces, reglamento para evitar abordajes, tipos de buques, Historia Naval | |
| | | 3er. Jueves, Oceanografía | |
| | | 4º Jueves, Calderas Máquinas y Motores | |

| Hora | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|
| 1315 1400 | Toque pito | 5° Jueves, Construcción de Botes y buques | |
| 1400 1500 | ,, | Gramática y composición | |
| 1500 1730 | ,, | Una sección. Uso del fusil y tiro al blanco | |
| 1500 1600 | ,, | Dos secciones—Semáforo | |
| 1500 1600 | ,, | Una sección—Trabajos prácticos, Departamento de Ingeniería | |
| 1600 1700 | ,, | Tres secciones—Deportes (Un grupo boxeo) | |
| 1730 1800 | ,, | Limpieza de ropa, aseo personal (La comida del jueves a 1800) | |
| 1800 1830 | ,, | Comida | |
| 1830 1930 | ,, | Limpieza de cuadra, descanso | |
| 1930 2000 | ,, | Destellos para un grupo. Los demás presentes | |
| 2000 2100 | ,, | Estudio | |
| 2115 2125 | ,, | Guindar coys y dormir | |
| 2130 | Silencio—Corneta | | |

NOTA.—El Instructor auxiliar de servicio se levantará a 0530. Inspección rigurosa de coys.

## VIERNES

| Hora | | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|---|
| 0600 | | Diana - Corneta | Para levantarse | |
| 0615 | 0720 | Toque pito | Lavado de sacos, trincas y bolinas | Lavatorio de la marinería. |
| 0720 | 0730 | ,, | Tender la ropa | El señalado para aprendices. |
| 0730 | 0800 | ,, | Desayuno | Su cuadra. |
| 0800 | 0855 | ,, | Limpieza de la cuadra. Uniformarse para clases | |
| 0855 | | ,, | Formar. Inspección Oficial de Servicios. Desfilar a clases | Edificio No. 2. |
| 0900 | 1000 | ,, | Geometria y cálculo de superficie | |
| 1000 | 1100 | ,, | Inspección de vestuario y prendas | |
| 1100 | 1130 | ,, | Manejo Marinero | |
| 1130 | 1200 | ,, | Baño de (Natación) | |
| 1200 | 1230 | ,, | Almuerzo | |
| 1230 | 1315 | ,, | Limpieza de cuadra; descanso | |
| 1315 | 1730 | ,, | Toda la tarde del viernes se dedicará a una policía rigurosa de la cuadra, útiles de rancho y local de la escuela de Aprendices, bajo la vigilancia directa de los tres instructores auxiliares | |
| 1730 | 1800 | ,, | Comida | |
| 1800 | 1930 | ,, | Limpieza de cuadra; descanso | |

| Hora | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|
| 1930\|2000 | Toque pito | Destellos para un grupo. Los demás presentes ..... | |
| 2000\|2100 | ,, | Estudio ..... | |
| 2115\|2125 | ,, | Guindar coys y dormir..... | |
| 2130 | Silencio—Corneta | ..... | |

NOTA —El Instructor auxiliar de servicio se levantará a 0530. Inspección rigurosa de coys. Los aprendices ventilarán su ropa de cama en un lugar aparte.

## SABADO

| Hora | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|
| 0600 | Diana - Corneta | Para levantarse | |
| 0600\|0700 | Toque pito | Preparar la cuadra y local de la escuela para la inspección | |
| 0700\|0730 | ,, | Lavarse | Lavatorio de la marinería. |
| 0730\|0800 | ,, | Desayuno | Su cuadra. |
| 0800\|0930 | ,, | Prepararse para la inspección personal | |
| 0930\|0950 | ,, | Inspección personal para los aprendices por el jefe de la División. | |
| 0950\|1000 | ,, | Desfilar para la inspección del Director | |
| 1000\|1030 | ,, | Inspección de la División de aprendices—uniforme de parada—por el Director | |
| 1030\|1100 | ,, | Inspección de cuadra, servicio de rancho y local por el Director | |
| 1100\|1130 | ,, | Inspeccion de ropa de cama por el Director | |
| 1130\|1200 | ,, | Descanso | |
| 1200\|1230 | ,, | Almuerzo | |
| 1230\|1330 | ,, | Descanso, prepararse para los deportes | |

| Hora | Toque | Objeto | Lugar de formacion |
|---|---|---|---|
| 1330\|1500 | Toque pito | Deportes organizados..... | |
| 1500\|1525 | ,, | Baño y lavarse ..... ..... | |
| 1530 | ,, | Pueden salir los que no estén deficientes o con castigos pendientes, hasta 2200..... ..... ..... | |
| 1730\|1800 | ,, | Comida ..... ... ..... | |
| 1830 | ,, | Cinema ..... | |
| 2045\|2100 | ,, | Guindar coys y dormir para los que quedan en la Escuela ..... | |
| 2100 | Silencio - Corneta | ..... ..... ..... ..... ..... ..... | |
| 2200 | ,, | Llegada de los aprendices que han salido. Lista y parte por el oficial de servicio..... ... . ..... ... | |
| 2215 | ,, | Silencio para los aprendices que salieron ..... .... ..... ..... ..... ..... | |

NOTA.—El Instructor auxiliar de servicio se levantará a 0530. Inspección rigurosa de coys.

## DOMINGO

| Hora | Toque | Objeto | Lugar de formación |
|---|---|---|---|
| 0700 | Diana—Corneta | Para levantarse | |
| 0710 \| 0730 | Toque pito | Lavarse | Lavatorio de la marinería. |
| 0730 \| 0800 | ,, | Desayuno | Su cuadra. |
| 0800 \| 0845 | ,, | Vestirse con la ropa de parada | |
| 0845 \| 0900 | ,, | Inspección por el Oficial de servicio | |
| 0900 | ,, | Inspección y misa | |
| 0945 \| 1030 | ,, | Compostura de vestuario bajo la instrucción del instructor auxiliar de servicio | |
| 1030 | ,, | Formar los francos — salida hasta 1700 | |

NOTA.—El Instructor auxiliar de servicio se levantará a 0630. Inspección rigurosa de coys.

Escuela Naval del Perú.

La Punta, 12 Diciembre 1927.

ORDEN DEL DIA Nº 36-115

Del : Director de la Escuela Naval del Perú.
A : Todo el Personal de la Escuela.
Asunto: Ordenes, Distribución, Doctrina - Crucero de Verano 1928.

1. Para los fines de esta orden, los Cadetes actuales de los años 1º, 2º, 3º, 4º y 5º serán designados como cadetes de los años 2º, 3º, 4º, 5º y 6º.

2. Los cadetes según relación adjunta, se embarcarán en la tarde del 2 Enero 1928, inmediatamente después de la comida, en los B. A. P. "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi".

3. Los Cadetes del 5º año, cuya relación se adjunta, pasarán el 3 de Enero a practicar en el Servicio de Hidroaviación de la Marina. Para los efectos, se embarcarán para Ancón a bordo del remolcador que será señalado oportunamente.

4. (a) Excepto los Cadetes del 2º año, todos recibirán a 50 % de su instrucción sobre cubierta y 50 % en el Departamento de Ingeniería, para lo que serán divididos en dos grupos que se relevarán semanalmente. Los Cadetes del 2º año pasarán todo su tiempo sobre cubierta, menos aquellos que ya hayan hecho un Crucero, considerándose a éstos en la categoría de los Cadetes de los de 3º, 4º y 5º año con respecto a la repartición de su tiempo entre cubierta y máquinas. Todos recibirán instrucción en submarinos según la distribución que se encontrará después.

(b) El Comandante General tendrá completa libertad para alterar o modificar las disposiciones de la presente Orden del Día cuando estime conveniente.

5. Los Cadetes estarán bajo las órdenes de los Oficiales siguientes, siendo el Capitán de Corbeta Alberto Arnillas el Jefe de Instructores embarcados:

**B. A. P. "Almirante Grau"**

Instructores: Cubierta; Cap. Corbeta, Alberto Arnillas.
Ingeniería; Tte. 1º Ing. Jorge Baldwin.

**B. A. P. "Coronel Bolognesi"**

Instructores: Cubierta; Tte. 1º Carlos P. Argumedo.
Ingeniería; Alférez C. U., Miguel Mesía P.

**Servicio de Hidroaviación**

Los instructores que designe el Jefe de este Servicio.

6. Todos los instructores son responsables "ámpliamente" del buen servicio, trabajo disciplina, instrucción, etc. de los Cadetes y sus deberes son exclusivamente relacionados con la vida a bordo, de los Cadetes y demás personal de la Escuela que se encuentre embarcado, pero es entendido que para el cumplimiento estricto y fiel de estas disposiciones, ninguno montará guardias en el servicio del buque en que se encuentra. La responsabilidad de los instructores no cesa, cuando los Cadetes se encuentran de paseo en tierra, debiéndoles exigir correcta presentación en sus equipos, actitudes y demás puntos que se consigna en el Reglamento Art. 600 y siguientes. Por ningún motivo los Cadetes podrán dormir fuera de su buque. Los permisos serán hasta las 2300 como máximo. Para que los Cadetes puedan quedarse en tierra después de las 2300, se requiere el permiso especial del Comandante General.

7. Los instructores son responsables de la eficiencia y bienestar de su mando y de todo el material de la Escuela que se embarque para el Crucero. Deberán hacer que el Comandante General esté bien informado siempre de todo lo que pertenece a su mando, deberes e instrucción.

Deberán consultar con el Comandante General frecuentemente cualquier labor que se emprenda y tratarán de mantener las relaciones más suaves, cordiales y eficientes con el personal del buque para los fines de una buena cooperación y armonía. El Comandante General puede intervenir en la rutina, programa, horario, etc. cuando quiera, pero, según el acuerdo que existe, siempre por intermedio del instructor respectivo.

8 (a) Los Oficiales encargados harán todo lo posible a fin de mantener un alto estado de limpieza, aseo personal, buen orden y disciplina en los alojamientos de los Cadetes y en lo que se refiere a su equipo, alimentación y comodidades. Diariamente practicarán una inspección a fin de comprobar la buena marcha de todo lo que se acaba de indicar.

(b) En la Escuela de Hidroaviación, el Cadete más caracterizado del grupo queda responsable por todas las disposiciones de este párrafo como si él fuera el Oficial encargado.

9. Se establecerá un servicio riguroso de Cadetes para la vigilancia de sus alojamientos y buen orden, tanto de día como de noche, siendo ellos los directamente responsables ante los Oficiales Instructores; también, del servicio de mesa, vestuario, etc. Este servicio se considerará como un servicio de guardia, turnándose y entregándose el servicio con todas las formalidades de un relevo. El Cadete de esta sección deberá salir del grupo de guardia. La forma como el Cadete practica este servicio será tenida en cuenta para su nota de servicio a bordo. En la Escuela de Hidroaviación se tomarán las medidas del caso para cumplir con las disposiciones de este párrafo de la manera más eficiente a fin de evitar el servicio riguroso de Cadetes (siendo ellos 4) que exige este párrafo.

10. Toda la instrucción será tan práctica como sea posible y con este fin, los Cadetes deberán hacer todos los deberes (excepto los de limpieza y otros semejantes) NAVALES, de la Tripulación y Oficiales, tanto como sea posible.

11. La instrucción de cubierta estará sometida, dentro de lo posible al horario que sigue, en el que tomarán parte todos los Cadetes de cubierta, excepción hecha de los que se encuentran de guardia:

## CUBIERTA

| Hora | Lunes | Martes | Miércoles |
|---|---|---|---|
| 0600 a 0800 | Ejercicios físicos. Lavado de ropa de faena. | Ejercicios físicos. 1°. y 3er. martes lavado de sacos. | Ejercicios físicos. Lavado de ropa blanca. |
| 0800 a 0930 | Señales. Revisión médica. Lista en divisiones. | Señales. Revisión médica. Lista 1er. martes ejercicios de infantería en tierra. | Señales Revisión médica. Lista. |
| 0930 a 1000 | Ejercicio general de artillería. | Ejercicio general de artillería. | Ejercicio general de artillería. |
| 1000 a 1030 | Ejercicio de artillería. Evoluciones tácticas. | Ejercicio de artillería. Evoluciones tácticas. | Ejercicio de emergencia y baterías. 1er. miércoles, incendio. 2°. incendio y auxilio exterior. Hombre al agua. 3°. colisión. 4°. abandono de buque. 5° el ejercicio que más se necesite. |
| 1030 a 1130 | Ejercicio de radio. Artillería. Evoluciones tácticas. | Artillería | |

| Hora | Lunes | Martes | Miércoles |
|---|---|---|---|
| 1300 a 1430 | 2°. año, trabajos marineros. Amarras 3° y 4° año Navegación. | 2°. año trabajos marineros. Boga. 3° 4° y 6°. año Electricidad y Radio. | 2°. año, conocimiento del buque. 3°, 4° y 6°. año Torpedos. |
| 1430 a 1600 | Problemas diarios. Croquis, etc. Spotting. | Problemas diarios. Croquis, etc Telémetro. | Problemas diarios. Croquis, etc. Plotting. Tracking. |
| 1600 a 1730 | Deportes Boga Natación. | Deportes Boga Natación | Deportes Boga Natación |
| 1900 a 2000 | 1er. lúnes, incendio. 2°. Combate noche. 3° incendio. Auxilio exterior. | Ejercicio de proyectores de 1900 a 1915. Señales. Recorrido de uniformes. | Señales |

## CUBIERTA

| Hora | Jueves | Viernes | Sábado |
|---|---|---|---|
| 0600 a 0800 | Ejercicios físicos. | Ejercicios físicos. | Ejercicios físicos. |
| 0800 a 0930 | Señales. Revisión médica. Lista. | Señales. Revisión médica. Lista. | Arreglo de diarios. Revisión médica. |
| 0930 a 1000 | Zafarrancho general de combate. | Ejercicio general de artillería. | Prepararse para la inspección. |
| 1000 a 1030 | Zafarrancho general de combate y ejercicio de baterías. | Ejercicio de baterías. | Inspección de los Cadetes por el Comandante. |
| 1030 a 1130 | Artillería | Artillería | Inspección del sollado de Cadetes por el Comandante. |

| Hora | Jueves | Viernes | Sábado |
|---|---|---|---|
| 1330 a 1430 | 2°. año Terminología. 3.°, 4°. y 6°. Arquitectura Naval. Servicio de Agua. Botes a la vela. | Trabajos marineros. | |
| 1430 a 1600 | Problemas diarios. Croquis, etc. | Trabajos marineros. | |
| 1600 a 1730 | Deportes Boga Natación | Deportes Boga Natación | Deportes Boga Natación |
| 1900 a 2000 | Señales | Señales | |

**El Domingo**

Ejercicios físicos, Misa, Revista de Equipo.

**Nota:** (a) Los ejercicios físicos y deportivos comprenden también a los Cadetes de ingeniería que no estén de guardia.

(b) Esta orden no toca la rutina en los submarinos y en Ancón.

12. (a) En las estadías en puerto, se procurará que todas las embarcaciones del buque, que salgan en comisión, lleven un Cadete patrón.

(b) El servicio de guardia comprenderá en la mar al siguiente personal:

Un Cadete, ayudante del Oficial de Guardia, de la clase de 4° y 6° año (en el puente de navegación).

Un Cadete, timonel de órdenes y señalero, de la clase de tercer año.

Un Cadete, ayudante del radioelectricista, de la clase de 3°, 4° y 6° año (en la telegrafía).

Los relevos se harán cada cuatro horas. Durante su cuarta harán práctica en el gobierno del buque, en situarlo por marcaciones a la costa, práctica de desvíos por marcaciones al Sol o Estrellas y en general, toda la práctica de navegación En las entradas a puerto el Cadete timonel de órdenes irá a la sonda.

13. La instrucción de ingeniería comprenderá a los Cadetes del 3°, 4° y 6° año, dentro de las siguientes líneas generales:

### 3er. Año

(a) Guardia en las calderas en la mar — Instrucción sobre encendido de las calderas — Rutina de las guardias — Indicaciones, correcciones y desperfectos de los manómetros y niveles — Limpieza de fuegos y tubos — —Limpieza de las calderas en puerto — Medida del combustible para el consumo — Tubo de nivel y taponeo de tubos — Estudio de los ventiladores y pasajes de aire — Tanques: su medición y su división y compartimentos estancos — Tubería de vapor y agua de la sala de fuegos — Válvulas de seguridad y extinguidores de fuego — Bombas y compresores — Explicación del funcionamiento de las válvulas automáticas de distribución de la bomba Weir (por medio de una de las cajas de repuesto) — Uso del salinómetro y dosificación del cloro en el agua — Válvulas de extracción — Quemadores, calentadores de petróleo y bombas de combustible.

4º Año

(b) Guardia en máquinas principales y auxiliares — Instrucción en tuberías de vapor, principales y auxiliares — Empleo de los separadores, purgas y trampas de vapor — Bombas de aire — Circulación y achique — Conexiones cruzadas — Válvula principal, auxiliar y de emergencia de las máquinas principales — Virador — Cambio de marcha, expansiones independientes, cilindro Joy y anillos de equilibrio de las válvulas BP. — Servomotor del timón, sus conexiones de vapor y de escape y su trasmisión hasta el compartimento del timón — Telégrafos y comunicaciones en general — Calentar la máquina, maniobras de salida, dar el número de evoluciones ordenado por observación del manómetro de la válvula AP — Rutina de la guardia — Conocer el funcionamiento de los órganos por el oído, la vista y el olfato — Servicio de lubricación — Servicio de agua de refrigeración — Cuidados de la chumacera de empuje y la prensa-estopa — Tomar y anotar todos los datos para el libro de guardia — Manejo de dinamos, evaporadoras y frigoríficas.

6º año

(c) Guardia en máquinas y calderas, deberán hacer un croquis de las líneas de vapor principal y auxiliar, de escape y de los distintos servicios de agua dulce y salada. Asistirán a todas las reparaciones y desarmes de partes de la máquina o calderas y en el taller, tendrán una libreta en la que anotarán todos los datos importantes de las máquinas que visitan, haciendo siempre que sea posible un croquis a mano con todas las dimensiones de las piezas que sean inaccesibles cuando la máquina está armada; en esta misma libreta anotarán, conforme los vayan consiguiendo, todos los datos relativos a las máquinas, superficie de evaporadores, destiladores, condensadores, calderas, etc. Tanques, su capacidad y dimensiones. Tanques de agua dulce y salada y aceite, etc. Diámetro, carrera

y otros datos de todas las bombas y máquinas (especialmente dimensiones, distancia entre ellos y ángulo de los cigueñales de una máquina principal y peso calculado de las bielas y pistones de la misma). Tomar con frecuencia diagramas de indicador y calcular la potencia, el consumo de agua y combustible por caballo y hora. Hallar los puntos muertos de las máquinas principales y aprender a usar los calibradores (gauges) que existen en cada máquina principal y auxiliar para controlar la posición de las válvulas de distribución, los espacios muertos y el desgaste de los descansos y chumaceras de empuje, aprender a usar todos los aparatos que existen a bordo para levantar y desarmar las máquinas. Conocer todos los repuestos que existen a bordo y los mandriles para funcionar el metal blanco de los descansos, los sitios donde están guardados. Conocer los pañoles de la máquina.

(d) Los instructores tendrán cuidado de explicar a los Cadetes los accidentes más frecuentes y sus remedios usuales, tales como falta o exceso de agua en las calderas. Niveles que marcan mal. Manómetros que no marcan. Tubos que revientan. Ebullición. Servicio de incendio. Bombas de alimentación que pierden el agua. Bomba de aire rota. Bomba de circulación. Pistón. Corredera o cigueñales calientes. Pérdida de vacío. Agua en los cilindros. El tanque de alimentación se derrama o se queda seco. Golpes en el interior de los cilindros. Rotura de una juntura en la sala de máquinas.

14. — Los programas para la instrucción de los Cadetes que se encuentran en el Servicio de Hidroaviación, serán confeccionados oportunamente por el Jefe de dicho Servicio.

15. — Al terminar el Crucero de Verano, los Cadetes de la División y los del Servicio de Hidroaviación, serán desembarcados los unos y trasladados todos, inmediatamente, a la Escuela con todo su equipo.

16. — Todo el material de la Escuela y también el equipo personal de los Cadetes serán cuidadosamente guardados y conservados. Todas las semanas los Oficiales instructores practicarán una inspección e inventario del material de la Escuela y del equipo de los Cadetes. Sacarán el resultado en duplicado y remitirán por correo a la Escuela uno de los ejem-

plares. La responsabilidad de las pérdidas será fijada cuando ocurra o durante las inspecciones e inventarios. Todos los datos de daños o pérdidas serán escrupulosamente anotados en la inspección mensual. Los responsables tendrán que pagar por los daños o pérdidas. Los oficiales deberán organizar este control de manera más eficiente, teniendo en cuenta que el cuidado de ellos se traduce en responsabilidad directa. La relación de todo el material y equipo figuran en esta orden. Las disposiciones de este párrafo le toca al Cadete más caracterizado del grupo de Hidroaviación como si él fuera el Oficial encargado.

17 — Los alojamientos y reservados de los Cadetes serán inspeccionados a las horas siguientes: 9.30 a. m., 1.30 p. m., 8.00 p.m. y además cuado sea necesario. Se exigirá un aseo impecable. Además se inspeccionarán todas las comidas.

18. — El personal especial es el siguiente:

**B. A. P. "Coronel Bolognesi"**

Marinero de segunda Especial . . . Dámaso Cerrón
Marinero de segunda Especial . . . Antonio Palacios
Marinero de segunda Especial . . . Florentino Muñoz

**B. A. P. "Almirante Grau"**

Marinero de segunda Especial . . . Federico Oregón
Marinero de segunda Especial . . . Oscar Salazar
Marinero de segunda Especial . . . Salomón Rojas

**Ancón — Servicio de Hidroaviación**

Cabo de primera Especial . . . . . Amadeo Aguilar

19. — El equipo personal llevado por cada Cadete es como sigue:

Saco azul con correaje.
Tres o más uniformes blancos.
Gorras de cuartel y de parada.
Dos pares zapatos negros.
Tres camisas blancas.
Seis pares calcetines.
Tres camisetas.
Tres calzoncillos.
Un mameluco de baño.
Una chompa.
Cuatro pañuelos.
Tres toallas.
Un cortaplumas.
Cuatro cuadernos en blanco, 2 de 8" x 10".
Lápices.
Una caja de compases.
Una copia de la Orden del Día Nº 36-115.
Un par de polainas de cuero.
Dos bolsas para ropa.
Dos uniformes de faena azul.
Dos frazadas.
Dos servilletas.
Dos pares sábanas.
Dos pijamas.
Un juego cepillos.
Pasta para dientes y zapatos.
Peine, jabón (dos).
Servicio de barba.
Un espejo de 10 x 5.

20. — El material de la Escuela es como sigue:

## MATERIAL DE RANCHO

### Por Cadete

Cuatro platos de aluminio.
Un jarro de aluminio.
Una taza de aluminio.
Un platito de aluminio.
Una cuchara de plaqué.
Una cucharita de plaqué
Un tenedor de plaqué.
Un cuchillo de plaqué.
Un balde de zinc.

### Por buque

Una sopera de plaqué.
Un cucharón de plaqué.
Dos jarras de plaqué para agua.
Una cafetera de aluminio.
Una tetera de plaqué.
Tres fuentes de aluminio.
Una espumadera fierro aporcelanado.
Cuatro mandiles.
Seis secadores.
Dos cajas para el servicio.

### Para Ancón

Una sopera.
Un cucharón.
Una jarra para agua.
Una tetera.
Una cafetera.
Tres fuentes.
Una espumadera.
Dos mandiles.
Tres secadores.
Una caja para el servicio.

## MATERIALES DIVERSOS

### Por Cadete

Un catre de campaña.
Una colchoneta.
Dos fundas para colchoneta.
Un saco para ropa.
Un gancho para colgar ropa.

### Por buque

Un cronómetro acompañante.
Tres sextantes.
Cinco Almanaques Náuticos-1928.
Diez Tablas Bowditch.
Cinco Tablas Altitud Azimut and Line of Position.
Dos ternos de agua, compuestos de saco, pantalón y sombrero.
Cuatro bancas.
Una regla paralela.
Seis libros de señales para timoneles y radioelectricistas.
Un espejo grande.

21. — La relación de los grupos de Cadetes es como sigue:

**B. A. P. "Almirante Grau"**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Pease Franklin . . . . . | 28 |
| 2 | Granadino Carlos . . . . . | 28 |
| 3 | Tudela Francisco . . . . . | 28 |
| 4 | Gálvez Pedro J. . . . . | 28 |
| 5 | Soyer Carlos . . . . . | 28 |
| 6 | Valle Riestra F. . . . . | 28 |
| 7 | Camino Enrique . . . . . | 30 |
| 8 | Ocampo Mauro . . . . . | 30 |
| 9 | Ferradas Ramiro . . . . . | 30 |

| | | |
|---|---|---|
| 10 | Martínez Alejandro | 30 |
| 11 | Fernández Jorge | 30 |
| 12 | Freundt Juan | 31 |
| 13 | Pareja A. R. | 31 |
| 14 | Jiménez Fernando | 31 |
| 15 | Carlín Oscar | 31 |
| 16 | García Roberto | 31 |
| 17 | Ordóñez Fernando | 31 |
| 18 | Gianotti Julio | 31 |
| 19 | Mariátegui Salvador | 32 |
| 20 | Giraldo Alfonso | 32 |
| 21 | Gómez Sánchez E. | 32 |
| 22 | Ciriani Enrique | 32 |
| 23 | Elcorrobarrutia E. | 32 |
| 24 | Carrillo Alberto | 32 |
| 25 | Escurra Enrique | 32 |
| 26 | Giraldo Francisco | 32 |
| 27 | Ducastaing Carlos | 32 |
| 28 | De las Casas Manuel | 32 |
| 29 | Salmón Federico | 32 |
| 30 | Lino Z. Fernando | 32 |
| 31 | Del Castillo Gregorio | 32 |
| 32 | Moya Serapio | 32 |

## B. A. P. "Coronel Bolognesi"

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Llosa Edgardo | 28 |
| 2 | Velezmoro Ricardo | 28 |
| 3 | Hübner Oscar | 28 |
| 4 | Texeira Florencio | 28 |
| 5 | Guzmán Barrón | 28 |
| 6 | Chávez Miguel | 28 |
| 7 | Rivera José Luis | 30 |
| 8 | Vásquez Hernán | 30 |
| 9 | Valderrama Edmundo | 30 |
| 10 | Vargas Manuel | 30 |
| 11 | Lino Alfredo | 30 |

| | | |
|---|---|---|
| 12 | Capella Dante . . . . . | 31 |
| 13 | Rojas Fernando . . . . . | 31 |
| 14 | Reátegui Carlos . . . . . | 31 |
| 15 | León Sergio . . . . . | 31 |
| 16 | Lostaunau Guillermo . . . . . | 31 |
| 17 | O'Brien Manuel . . . . . | 31 |
| 18 | Monge Carlos . . . . . | 31 |
| 19 | O'Brien Ismael . . . . . | 32 |
| 20 | Conterno Luis . . . . . | 32 |
| 21 | Mavilla Luis . . . . . | 32 |
| 22 | Jordán Juan . . . . . | 32 |
| 23 | Noya Salvador . . . . . | 32 |
| 24 | Castro Manuel . . . . . | 32 |
| 25 | De la Puente Hugues . . . . . | 32 |
| 26 | Landa Jorge . . . . . | 32 |
| 27 | Romero O. César . . . . . | 32 |
| 28 | León Enrique . . . . . | 32 |
| 29 | Vargas Rodolfo . . . . . | 32 |
| 30 | Van Ordt Guillermo . . . . . | 32 |
| 31 | Alarco Franklin . . . . . | 32 |
| 32 | Pizarro Miguel . . . . . | 32 |

**Servicio de Hidroaviación**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Espinoza Carlos . . . . . | 29 |
| 2 | Maldonado T. Miguel . . . . . | 29 |
| 3 | Lindley Carlos . . . . . | 29 |
| 4 | Kruger L. Juan . . . . . | 29 |

## PERIODO DE ENTRENAMIENTO DE LOS CADETES A BORDO DE LOS SUBMARINOS

| N. de orden | Embarque en los Submarinos | Fecha de embarque | Regresa al Crucero | Fecha de regreso |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Callao | 3 Enero | Talara | 6 Enero |
| 2 | Talara | 6 ,, | Balboa | 11 ,, |
| 3 | Balboa | 22 ,, | Balboa | 2 Febrero |
| 4 | Balboa | 2 Febrero | Tumbes | 10 ,, |
| 5 | Tumbes | 10 ,, | Chicama | 19 ,, |
| 6 | Chicama | 19 ,, | Chimbote | 26 ,, |
| 7 | Chimbote | 26 ,, | Callao | 3 Marzo |
| 8 | Callao | 6 Marzo | Callao | 16 ,, |

## GRUPO PARA EL ENTRENAMIENTO EN SUBMARINOS SEGUN ITINERARIO ANTERIOR

### Grupo 1

| | | |
|---|---|---|
| 1 | B—Velezmoro Ricardo . . . . . | 28 |
| 2 | G—Valle Riestra F. . . . . | 28 |
| 3 | G—Martínez Alejandro . . . . . | 30 |
| 4 | B—Capella Dante . . . . . | 31 |
| 5 | G—Gianotti Julio . . . . . | 31 |
| 6 | G—Mariátegui Salvador . . . . | 32 |
| 7 | B—O'Brien Ismael . . . . . | 32 |
| 8 | B—Conterno Luis . . . . . | 32 |

### Grupo 2

| | | |
|---|---|---|
| 1 | G—Gálvez Pedro . . . . . | 28 |
| 2 | B—Vargas Manuel . . . . . | 30 |
| 3 | G—Jiménez Fernando . . . . . | 31 |
| 4 | B—Reátegui Carlos . . . . . | 31 |
| 5 | G—Giraldo Alfonso . . . . . | 32 |
| 6 | G—Gómez Sánchez Enrique . . . | 32 |
| 7 | B—Mavilla Luis . . . . . | 32 |
| 8 | B—Jordán Juan . . . . . | 32 |

## Grupo 3

| | | |
|---|---|---|
| 1 | B—Hübner Oscar . . . . . | 28 |
| 2 | B—Lino Alfredo . . . . . | 30 |
| 3 | G—Freundt Juan . . . . . | 31 |
| 4 | G—Pareja Alfonso . . . . . | 31 |
| 5 | B—Noya Salvador . . . . . | 32 |
| 6 | B—Castro Manuel . . . . . | 32 |
| 7 | G—Ciriani Enrique . . . . . | 32 |
| 8 | G—Elcorrobarrutia Ed. . . . . | 32 |

## Grupo 4

| | | |
|---|---|---|
| 1 | G—Granadino Carlos . . . . . | 28 |
| 2 | B—Guzmán Barrón Enrique . . | 28 |
| 3 | G—Fernández Jorge . . . . . | 30 |
| 4 | B—Rojas Fernando . . . . . | 31 |
| 5 | G—Escurra Enrique . . . . . | 32 |
| 6 | G—Giraldo Francisco . . . . . | 32 |
| 7 | B—De la Puente Hugues . . . | 32 |
| 8 | B—Landa Jorge . . . . . | 32 |

## Grupo 5

| | | |
|---|---|---|
| 1 | B—Llosa Edgardo . . . . . | 28 |
| 2 | B—Rivera José Luis . . . . . | 30 |
| 3 | G—Ferradas Ramiro . . . . . | 30 |
| 4 | G—García Roberto . . . . . | 31 |

| | | |
|---|---|---|
| 5 | G—Carlín Oscar . . . . . | 31 |
| 6 | B—Pizarro Miguel . . . . . | 32 |
| 7 | B—León Enrique . . . . . | 32 |
| 8 | G—Ducastaing Carlos . . . . | 32 |

## Grupo 6

| | | |
|---|---|---|
| 1 | G—Pease Franklin . . . . . | 28 |
| 2 | G—Camino Enrique . . . . . | 30 |
| 3 | B—Valderrama Edmundo . . . | 30 |
| 4 | B—León Sergio . . . . . | 31 |
| 5 | B—Monge Carlos . . . . . | 31 |
| 6 | G—De las Casas Manuel . . . | 32 |
| 7 | B—Vargas Rodolfo . . . . . | 32 |
| 8 | G—Salmón Federico . . . . . | 32 |

## Grupo 7

| | | |
|---|---|---|
| 1 | B—Texeira Florencio . . . . . | 28 |
| 2 | G—Soyer Carlos . . . . . | 28 |
| 3 | B—Vásquez Hernán . . . . . | 30 |
| 4 | G—Ordóñez Fernando . . . . . | 31 |
| 5 | B—O'Brien Manuel . . . . . | 31 |
| 6 | G—Castillo Gregorio . . . | 32 |
| 7 | B—Van Ordt Guillermo . . . . | 32 |
| 8 | G—Moya Serapio . . . . . | 32 |

## Grupo 8

| | | |
|---|---|---|
| 1 | G—Tudela Francisco . . . . . | 28 |
| 2 | B—Chávez Miguel . . . . . | 28 |
| 3 | G—Ocampo Mauro . . . . . | 30 |

4 B—Lostaunau Guillermo . . . . 31
5 G—Lino Fernando Z. . . . . 32
6 B—Alarco Franklin . . . . . 32
7 G—Carrillo Alberto . . . . . 32
8 B—Romero César . . . . . 32

El Capitán de Navío, Director,
Charles Gordon Davy

Vº Bº
El Contralmirante,
Jefe del Estado Mayor General de Marina,
A. G. Howe.

NOTA: No deberá variarse la constitución de los grupos sino en casos extremos y previa autorización del Comandante General.

# ANEXO N. 2

## LISTA ALFABETICA DE LOS BUQUES DE COMERCIO DE LA MATRICULA DEL CALLAO CON SUS DISTINTIVOS CARACTERISTICAS Y DEMAS DATOS UTILES

| No. de registro | Distintivo | NOMBRE | Aparejo | Dimensiones | | | Tonelaje Arqueo | | Propulsor | Fuerza de máquina | Año | Construcción | | DUEÑO | AGENTE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Eslora | Manga | Puntal | Grueso | Registro | | | | Lugar | Material | | | |
| 132 | H. B. C. F... | "Adela" | Pailebot | 71.10 | 13.56 | 5.94 | 1584.46 | 1198.00 | Vela | | 1918 | EE. UU. | Madera | Viuda de Rosas e hijos | J. C. Peralta | |
| 198 | H. B. C. G... | "Agua Santa" | Balandra | 17.34 | 5.20 | 1.79 | 36.27 | 25.00 | Motor | 20 H. P. | 1889 | Callao | ,, | Agustín Tassi | W. J. Lockett | |
| 154 | H. B. C. J... | "Aguilera" | Pailebot | 18.25 | 5.30 | 2.00 | 35.00 | 33.50 | ,, | 16 H. P. | 1916 | ,, | ,, | Eagle Iron Works | Abad Hermanos y Cia. | |
| 163 | H. B. C. K... | "Albatros" | ,, | 23.60 | 6.25 | 2.13 | 82.62 | 58.42 | ,, | 45 H. P. | 1917 | ,, | ,, | Ferraro Hermanos | Ferraro Hermanos | |
| 164 | H. B. C. L... | "Alberto" | ,, | 18.10 | 5.76 | 2.15 | 42.46 | 23.55 | ,, | 20 H. P. | 1917 | ,, | ,, | V. Rocca | V. Rocca | |
| 138 | H. B. C. M... | "Alcatraz" | Remolcador | 25.00 | 5.00 | 2.40 | 84.47 | 42.24 | Vapor | 240 H. P. | 1909 | Inglaterra | Fierro | Compañía del Guano | W. J. Lockett | |
| 121 | H. B. C. N... | "Alfonso Ugarte" | Bote | 14.50 | 5.45 | 1.80 | 22.89 | 22.89 | Vela | | 1907 | Huacho | Madera | Pedro Carreño | Abad Hermanos y Cia. | |
| 114 | H. B. C. P... | "Alfredo Persico" | ,, | 14.20 | 4.60 | 1.60 | 18.48 | 18.48 | ,, | | 1901 | ,, | ,, | P. Pérsico | M. E. de Pomar | |
| 188 | H. B. C. R... | "Angélica" | Balandra | 12.63 | 5.18 | 1.76 | 42.00 | 42.00 | ,, | | 1908 | Ecuador | ,, | A. Pallete | A. Pallete | |
| 122 | H. B. C. S... | "Apurímac" | Vapor | 382.00 | 48.02 | 26.02 | ..... | 3089.00 | Vapor | | 1919 | Alemania | Acero | Cia. Per. Vap. y Dique | Cia. Per. Vap. y Dique | |
| 155 | H. B. C. T... | "Anita" | Balandra | 15.00 | 4.50 | 1.60 | 20.45 | 20.45 | Vela | | 1898 | Callao | Madera | Arturo Pallete | A. Pallete | |
| 82 | H. B. C. W... | "Atahualpa" | Bote | 16.90 | 5.40 | 1.93 | 30.25 | 30.25 | ,, | | 1899 | ,, | ,, | J. Rocea | M. E. de Pomar | |
| 128 | H. B. D. F... | "Atilio" | Pailebot | 18.81 | 6.20 | 2.30 | 59.47 | 40.90 | Motor | 32 H. P. | 1905 | Huarmey | ,, | Compañía La Veloz | C. Coloma y Cia. | |
| 159 | H. B. D. G... | "Atun" | Balandra | 14.00 | 4.42 | 1.70 | 28.35 | 19.08 | Vela | | 1917 | Callao | ,, | ,, ,, ,, | ,, ,, | |
| 105 | H. B. D. J... | "Augusto" | Pailebot | 25.92 | 7.25 | 2.85 | 105.65 | 81.35 | Motor | 120 H. P. | 1916 | EE. UU. | ,, | Miguel Arbulú | Luis D. Urbina | |
| 92 | H. B. R. V... | "Amazonas" | Vapor | 107.15 | 12.10 | 7.73 | 3287.43 | 19093.16 | Vapor | 2100 H. P. | 1894 | Escocia | Acero | Cia. Per. Vap. y Dique | Cia. Per. Vap. y Dique | |
| ..... | ..... | "Audaz" | ,, | 52.07 | 8.80 | 5.00 | ..... | 404.02 | ,, | | 1892 | Glasgow | ,, | D. Patiño Patroni | D. Patiño Patroni | |
| 211 | H. B. D. K... | "Aura Violeta" | Pailebot | 17.44 | 6.00 | 2.55 | 60.03 | 48.71 | Vela | | 1904 | Chile | Madera | Othon Y. Lí | Juan Dalmau | |
| 129 | H. B. D. M... | "Aurrerá" | Goleta | 52.00 | 11.70 | 3.73 | 560.67 | 509.00 | ,, | | 1892 | EE. UU. | ,, | Badiola y Vorsas | C. Roe | |
| 141 | H. B. D. L... | "Arica" | Pailebot | 19.80 | 6.05 | 2.35 | ..... | 67.38 | ,, | | 1918 | Ecuador | ,, | Felipe Rizo A. | Abad Hermanos y Cia. | |
| 101 | H. B. D. T... | "Ballestas" | ,, | 45.00 | 11.00 | 3.88 | 608.90 | 502.30 | ,, | | 1898 | EE. UU. | ,, | Compañía del Guano | Compañía del Guano | |
| 160 | H. B. D. V... | "Beduino" | ,, | 23.22 | 5.84 | 2.00 | 75.00 | 55.33 | Motor | 60 H. P. | 1917 | Chile | ,, | E. Thorndike | Juan Dalmau | |
| 193 | H. B. F. G... | "Bella Esperanza" | ,, | 20.00 | 5.80 | 2.00 | 63.08 | 43.80 | Vela | | 1917 | Pisco | ,, | Tomás Vites | M. E. de Pomar | |
| 125 | H. B. F. J... | "Blanca Rosa" | ,, | 21.00 | 6.70 | 3.15 | 100.73 | 87.95 | ,, | | 1918 | Callao | ,, | Puccio y Cia | Puccio y Cia | |
| 44 | H. B. F. K... | "Bujama" | Bote | 11.20 | 3.46 | 1.20 | 18.00 | 18.00 | ,, | | 1886 | ,, | ,, | J. Francia | Carlos Roe | |
| ..... | ..... | "Buenaventura" | Balandra | 10.70 | 3.00 | 1.29 | 4.94 | 4.94 | Motor | | ..... | ..... | ..... | Feliciano Francia | Abad Hermanos y Cia. | |
| 170 | H. B. F. S... | "Calamar" | Pailebot | 17.40 | 5.00 | 2.04 | 39.14 | 24.04 | ,, | 12 H. P. | 1908 | Callao | Madera | A. Gildemeister | A. Gildemeister | |
| 60 | H. B. F. T... | "Carolina" | Balandra | 15.00 | 4.30 | 1.55 | 17.37 | 17.37 | Vela | | 1897 | ,, | ,, | Carlos Roe | Carlos Roe | |
| 85 | H. B. F. V... | "Cavour" | Bote | 14.31 | 4.29 | 1.83 | 19.91 | 19.91 | ,, | | 1885 | Huacho | ,, | J. Rocca | M. E. de Pomar | |
| 186 | H. B. F. W... | "Cecilia" | Pailebot | 20.50 | 6.45 | 2.25 | 84.46 | 47.25 | Motor | 45 H. P. | 1919 | Ecuador | ,, | Othon Y. Lí | Juan Dalmau | |
| 145 | H. B. G. J... | "Cisterna" | Lancha | 19.85 | 6.05 | 1.91 | 67.01 | 67.01 | ,, | | 1917 | Callao | ,, | Compañía La Veloz | C. Coloma y Cia. | |
| ..... | ..... | "Cisterna" Nº 1 | ,, | 19.80 | 6.05 | ..... | ..... | 63.00 | Vela | | ..... | ,, | ,, | Canelo Merani | Canelo Merani | |

MUSEO NAVAL DEL PERU
C. de N. Julio J. Elías Murguía
Biblioteca

| No. de registro | Distintivo | NOMBRE | Aparejo | Dimensiones | | | Tonelaje Arqueo | | Propulsor | Fuerza de máquina | Año | Construcción | | DUEÑO | AGENTE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Eslora | Manga | Puntal | Grueso | Registro | | | | Lugar | Material | | | |
| 235 | ..... | "Cisterna" Nº 2 | Lancha | 20.90 | 5.80 | 1.75 | 51.30 | 51.30 | Vela | ..... | ..... | Callao | Madera | Canelo Merani | Canelo Merani | |
| 236 | ..... ..... | "Cisterna" Nº 3 | ,, | 21.20 | 6.10 | 2.00 | 63.58 | 63.58 | ,, | ..... | ..... | ,, | ,, | ,, ,, | ,, ,, | |
| 20 | H. B. G. K... | "Claudina" | Barca | 57.78 | 9.55 | 5.80 | 733.14 | 733.14 | ,, | ..... | 1896 | Escocia | Fierro | P. Arana | Compañía del Guano | |
| ..... | H. B. G. L... | "Córdova" | Pailebot | 20.27 | 6.00 | 2.32 | 66.97 | 45.57 | Motor | 30 H. P. | 1918 | Callao | Madera | Dammert y Muelle | Dammert y Muelle | |
| 25 | H. B. G. N... | "Cuatro Hnas." | Barca | 69.65 | 10.44 | 6.50 | 1398.30 | 1328.68 | Vela | ..... | 1875 | Inglaterra | Fierro | B. Aspillaga | Giraldo, Zavala y Cia | |
| ..... | ..... ..... | "Cancas" | Remolcador | ..... | ..... | ..... | 6.00 | 6.00 | Motor | ..... | 1926 | Callao | Madera | Arturo Perata | Arturo Perata | |
| 109 | H. B. G. P... | "Cuatro Hnos." | Pailebot | 49.57 | 10.94 | 4.26 | 667.91 | 604.28 | Vela | ..... | 1891 | EE. UU. | ,, | D. Patiño Patroni | D. Patiño Patroni | |
| 229 | H. C. P. T... | "Celinda" | ,, | 16.02 | 5.10 | 1.96 | ..... | 23.29 | Motor | ..... | 1904 | Callao | ,, | V. Mandrioti | Abad Hermanos y Cia | |
| 220 | H. B. G. R... | "Consuelo" | Lancha | 10.70 | 3.00 | 1.25 | ..... | 8.14 | ,, | ..... | 1921 | ,, | ,, | A. Ramírez | A. Ramírez | |
| ..... | H. B. G. W.. | "Chalaco" | Vapor | 43.36 | 9.77 | 3.99 | 318.15 | 318.15 | Vapor | 200 H. P. | 1875 | EE. UU. | ,, | V. Rocca | V. Rocca | |
| 133 | H. B. J. M.. | "Chancay" | ,, | 36.60 | 6.70 | 3.20 | 188.98 | 188.98 | ,, | ..... | 1906 | Escocia | Fierro | Enrique Batte | E. Batte | |
| 228 | H. B. G. V... | "Chancay" | Bote | 13.50 | 4.80 | 1.50 | ..... | 17.72 | Motor | ..... | 1921 | Callao | Madera | Benjamín Vizquerra | Carlos Roe | |
| 205 | H. B. J. N... | "Chity" | Goleta | 24.00 | 6.40 | 2.60 | 45.96 | 45.86 | Vela | ..... | 1919 | Chile | ,, | Weert Lemhuis | Weert Lemhuis | |
| 219 | H. B. J. L... | "Chicama" | Lancha | 11.80 | 3.85 | 1.70 | ..... | 14.42 | Motor | ..... | 1920 | Callao | ,, | A. S. Villamonte | A. S. Villamonte | |
| 2 | H. B. J. K... | "Chol-Chol" | Remolcador | 13.70 | 3.70 | 1.80 | 16.70 | 10.60 | ,, | 16 H. P. | 1907 | Chile | Fierro | W. R. Grace & Co | W. R. Grace & Co | |
| 176 | H. B. M. P... | "Chimbote" | Pailebot | 25.90 | 7.00 | 2.30 | 93.96 | 67.27 | ,, | 75 H. P. | 1918 | Callao | Madera | Abel y Germán Alarco | Juan Dalmau | |
| 143 | H. B. J. R... | "Dalmacia" | Balandra | 18.25 | 6.10 | 2.30 | 49.00 | 49.00 | Vela | ..... | 1911 | Casma | ,, | M. H. Diviviche | Iturrizaga H | |
| 75 | H. B. J. Q... | "Delfín" | Bote | 12.90 | 4.13 | 1.56 | 17.29 | 16.42 | ,, | ..... | 1903 | Huacho | ,, | Compañía La Veloz | C. Coloma y Cia | |
| ..... | ..... | "Dante" | Buque | 69.00 | 12.80 | 5.48 | ..... | 1118.26 | ..... | ..... | ..... | EE. UU. | ..... | Demetrio Patiño | Demetrio Patiño | |
| ..... | ..... | "Don Jaime" | Remolcador | ..... | ..... | ..... | ..... | 5.82 | Motor | ..... | ..... | Callao | Madera | Compañía del Guano | W. J. Lockett | |
| ..... | ..... | "Don Pablo" | ,, | 12.70 | 3.60 | ..... | ..... | 10.06 | ,, | ..... | ..... | ,, | ,, | ,, ,, ,, | ,, | |
| 87 | H. B. J. S... | "Dolores" | Bote | 14.25 | 4.73 | 1.60 | 19.25 | 19.25 | ,, | 5 H. P. | 1894 | Huacho | ,, | V. Rocca | V. Rocca | |
| 147 | H. B. K. R... | "El Lobito" | Pailebot | 21.70 | 4.64 | 2.56 | ..... | 35.95 | ,, | ..... | 1913 | Inglaterra | Fierro | Milne y Cia | Milne y Cia | |
| 88 | H. B. K. V... | "Ernesto" | Bote | 12.50 | 3.06 | 1.27 | 10.07 | 8.13 | Vela | ..... | 1880 | Huacho | Madera | Dammert y Muelle | Dammert y Muelle | |
| 207 | H. B. L. N... | "Elio Adriano" | Remolcador | 15.30 | 4.00 | 2.10 | ..... | 16.37 | Motor | ..... | 1919 | Salaverry | ,, | Juan Dalmau | Juan Dalmau | |
| ..... | H. B. L. T... | "Fadrín" | Lancha | 22.50 | 5.85 | 2.40 | 58.23 | 58.23 | Vela | ..... | ... | Chile | ,, | Enrique Caige | Juan C. Peralta | |
| 78 | H. B. L. W.. | "Foca" | ,, | 27.45 | 7.30 | 3.30 | 137.54 | 137.54 | Motor | ..... | 1918 | Callao | ,, | F. G. Piaggio Hijos | F. G. Piaggio Hijos | |
| 108 | H. B. N. M.. | "Fortuna" | Pailebot | 24.70 | 6.42 | 2.33 | ..... | 52.63 | ,, | 75 H. P. | 1918 | ,, | ,, | Antonio Basanta | J. C. Peralta | |
| 89 | H. B. M. Q... | "Francisco Valega" | Bote | 15.05 | 4.93 | 1.58 | 19.30 | 19.30 | Vela | ..... | 1898 | Supe | ,, | Tomás Valega | ,, | |
| 212 | H. B. M. S... | "Facalá" | Remolcador | 11.00 | 4.25 | 1.25 | ..... | 8.76 | Motor | ..... | 1919 | Chicama | ,, | A. Gildemeister | A. Gildemeister | |
| ..... | ..... | "Frama" | ,, | 37.40 | 7.12 | 3.17 | ..... | 92.27 | ,, | ..... | 1927 | EE. UU. | Fierro | Canelo Merani | Canelo Merani | |
| 77 | H. B. N. T... | "Gabriela" | Bote | 12.65 | 3.98 | 1.43 | 12.35 | 12.35 | ,, | 5 H. P. | 1907 | Callao | Madera | V. Rocca | V. Rocca | |
| 162 | H. B. N. Q... | "Gaviota" | Remolcador | 11.55 | 3.12 | 1.55 | 7.23 | 5.13 | ,, | 30 H. P. | 1917 | ,, | ,, | Rocca y Miller | Rocca y Miller | |
| 78 | H. B. N. S... | "Gumercinda" | Bote | 15.12 | 6.00 | 1.72 | 39.59 | 27.73 | Vela | ..... | 1909 | ,, | ,, | A. Bustelo | Carlos Roe | |
| 218 | H. B. N. T... | "Guañape" | Lancha | 9.80 | 2.70 | 1.00 | ..... | 5.12 | Motor | ..... | 1920 | ,, | ,, | Compañía del Guano | W. J. Lockett | |
| 173 | H. B. P. T... | "Hortensia" | Balandra | 16.74 | 4.75 | 2.40 | 32.00 | 32.00 | Vela | ..... | 1910 | Chancay | ,, | Compañía La Veloz | C Coloma y Cia | |
| 14 | H. B. Q. R... | "Humberto" | Pailebot | 13.97 | 4.65 | 1.77 | 22.92 | 19.83 | ,, | ..... | 1882 | Callao | ,, | Santiago Podestá | Abad Hermanos y Cia | |
| ..... | H. B. R. T... | "Intrépido" | ,, | 22.70 | 5.75 | 1.88 | 71.74 | 48.77 | Motor | 45 H. P. | 1918 | ,, | ,, | G. Ronald | M. E. de Pomar | |
| 221 | H. B. R. W | "Irene" | ,, | 21.12 | 6.10 | 2.10 | 95.90 | 50.29 | ,, | 30 H. P. | 1918 | ,, | ,, | A. Woll y Cia | A. Woll y Cia | |
| 172 | H. B. S. T... | "Ismael" | ,, | 19.40 | 5.30 | 1.75 | 48.73 | 28.87 | ,, | 15 H. P. | 1884 | Chile | ,, | E. Chiappe | M. S. Basalar | |
| 152 | H. B. V. W.. | "Josefina" | ,, | 12.78 | 4.08 | 1.62 | 11.40 | 11.40 | ,, | 14 H. P. | 1893 | Huacho | ,, | G. Rosell | M. E. de Pomar | |

| No. de registro | Distintivo | NOMBRE | Aparejo | Dimensiones | | | Tonelaje Arqueo | | Propulsor | Fuerza de máquina | Año | Construcción | | DUEÑO | AGENTE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Eslora | Manga | Puntal | Grueso | Registro | | | | Lugar | Material | | | |
| 154 | H. C. D. F... | "José" | Vapor | 100.60 | 14.00 | 7.32 | ..... | 2214.45 | Vapor | ..... | 1900 | Inglaterra | Acero | Luis Liaño | Luis Liaño | |
| 119 | H. C. D. G... | "Juanito" | Pailebot | 24.66 | 6.04 | 3.17 | 123.64 | 74.20 | Motor | ..... | 1887 | Chile | Fierro | Roca y Miller | Rocca y Miller | |
| 199 | H. C. D. Q... | "La Limeña" | ,, | 20.20 | 5.95 | 2.12 | 70.00 | 65.20 | Vela | ..... | 1916 | Ecuador | Madera | Víctor Barreda | Carlos Roe | |
| ..... | H. C. D. R... | "Leonor" | Lancha | 21.70 | 6.20 | 1.68 | 57.00 | 57.00 | ,, | ..... | 1916 | Chile | ,, | Compañía La Veloz | C. Coloma y Cia. | |
| 204 | H. C. D. S... | "Liguria" | Balandra | 13.25 | 4.38 | 2.97 | 26.96 | 16.64 | Motor | 25 H. P. | 1906 | ,, | ,, | E. Lizárraga | Isaac Serro | |
| 181 | H. C. D. T... | "Lorencito" | Remolcador | 14.70 | 3.40 | 1.75 | 22.05 | 17.27 | ,, | 20 H. P. | 1906 | Pisco | ,, | A. Morelli | M. E. de Pomar | |
| 131 | H. C. D. W... | "Luisa" | Goleta | 20.24 | 7.80 | 2.72 | 113.13 | 82.55 | ,, | 50 H. P. | 1918 | Chile | ,, | Gustavo Delgado | J. C. Peralta | |
| ..... | ..... | "Luis Alberto" | Pailebot | 21.59 | 6.43 | 2.62 | 68.93 | 68.93 | Vela | ..... | ..... | Ecuador | ,, | J. R. Boloña | J. R. Boloña | |
| 195 | H. C. F. J... | "Luz" | ,, | 12.60 | 3.40 | 1.40 | 16.01 | 12.22 | ,, | ..... | 1905 | Huarmey | ,, | Sabino La Rosa | S. La Rosa | |
| 202 | H. C. F. K... | "Libertad" | Yatch | 21.60 | 3.40 | 1.10 | 17.50 | 17.50 | Motor | 200 H. P. | 1920 | EE. UU. | ,, | A. Gildemeister | A. Gildemeister | |
| 144 | H. C. J. P... | "Lionelo" | Pailebot | 49.00 | 11.10 | 3.40 | 423.39 | 416.53 | Vela | ..... | 1887 | ,, | ,, | D. Patiño Patroni | D. Patiño Patroni | |
| ..... | ..... | "Lobos" | Remolcador | 25.30 | 5.90 | ..... | 117.36 | 58.68 | Motor | 200 H. P. | 1917 | Canadá | ,, | E. W. Grace y Co | W. R. Grace y Cia. | |
| 157 | H. C. F. Q... | "Macabí" | Pailebot | 23.10 | 6.48 | 2.26 | 82.42 | 56.02 | Vela | ..... | 1917 | Callao | ,, | Compañía del Guano | W. J. Lockett | |
| 88 | H. C. F. G... | "Mantaro" | Vapor | 109.05 | 14.00 | 6.79 | 4617.00 | 2427.00 | Vapor | 3500 H. P. | 1911 | Francia | Acero | Cia. Per. Vap. y Dique | Cia. Per. Vap. y Dique | |
| 146 | H. C. F. V... | "Manuelita" | Balandra | 19.20 | 5.10 | 1.80 | 47.81 | 31.85 | Vela | ..... | 1901 | Callao | Madera | A. Ferraro | Ferraro Hermanos | |
| 110 | H. C. F. W... | "Marañón" | Vapor | 54.85 | 9.05 | 5.28 | 653.57 | 443.71 | Motor | 480 H. P. | 1918 | ,, | Fierro | Andrés Dasso | J. C. Peralta | |
| 217 | H. C. F. K... | "Mascota" | Bote | 17.70 | 5.87 | 2.06 | 56.57 | 50.57 | Vela | ..... | 1924 | ,, | Madera | Manuel Aguirre | M. Aguirre | |
| 122 | H. C. G. N... | "María Isabel" | ,, | 14.50 | 5.10 | 1.85 | 17.52 | 17.52 | ,, | ..... | 1907 | Huacho | ,, | Isabel Montes | M. E. de Pomar | |
| 226 | H. C. G. P... | "María Luisa" | Pailebot | 13.30 | 4.25 | 1.57 | 14.90 | 14.90 | ,, | ..... | 1885 | ,, | ,, | Demetrio Mattos | Abad Hermanos y Cia. | |
| 94 | H. C. G. Q... | "Mariana" | ,, | 39.66 | 9.30 | 3.35 | 270.30 | 256.80 | ,, | ..... | 1881 | EE. UU. | ,, | Solari | Dammert y Muelle, | |
| 96 | H. C. G. S... | "Mazzini" | Bote | 14.48 | 5.05 | 1.91 | 20.37 | 19.35 | ,, | ..... | 1896 | Huacho | ,, | J. Rocea | Carlos Roe | |
| 98 | H. C. G. P... | "Mercedes Aurora" | ,, | 13.62 | 4.01 | 1.27 | 12.70 | 12.70 | ,, | ..... | 1888 | ,, | ,, | F. Francia | Isaac Serra | |
| 89 | H. C. G. V... | "Miguelina" | Goleta | 36.75 | 6.65 | 4.45 | ..... | 283.72 | ,, | ..... | 1863 | Irlanda | ,, | A. Morante | Dammert y Muelle | |
| ..... | ..... | "Miguelito" | Remolcador | 14.00 | 3.64 | ..... | ..... | 12.25 | Motor | ..... | 1920 | Callao | ,, | Dammert y Muelle | ,, ,, | |
| 165 | H. C. G. W... | "Miramar" | Pailebot | 21.47 | 6.10 | 2.02 | 63.25 | 49.64 | Vela | ..... | 1917 | ,, | ,, | A. Woll y Co | A. Woll y Co | |
| 200 | H. C. J. M... | "Macaví" | Remolcador | 14.20 | 4.00 | 1.90 | ..... | 9.77 | Motor | ..... | 1917 | Chicama | ,, | A. Gildemeister | A. Gildemeister | |
| 210 | H. C. T. L... | "Mazorca" | Lancha | 8.20 | 2.80 | 1.00 | ..... | 3.44 | ,, | 30 H. P. | 1917 | EE. UU. | ,, | Compañía del Guano | W. J. Lockett | |
| 136 | H. C. F. S... | "Maypo" | Barca | 75.00 | 11.95 | 7.00 | 1688.22 | 1688.22 | Vela | ..... | ..... | Alemania | Fierro | Gobierno del Perú | Cia. Transt. Marítima | |
| ..... | ..... | "Manco Capac" | Bote | 16.40 | 5.30 | 1.92 | 31.66 | 31.66 | ,, | ..... | 1899 | Huacho | Madera | J. Rocca | M. E. de Pomar | |
| 10 | H. C. J. S... | "Nicolasita" | Goleta | 19.14 | 5.19 | 1.95 | 41.28 | 39.64 | ,, | ..... | 1898 | Chile | ,, | J. Rodríguez | J. Rodríguez | |
| 146 | H. C. K. N... | "Nina" | Pailebot | 25.70 | 6.25 | 2.48 | ..... | 84.20 | Motor | ..... | 1918 | ,, | ,, | Compañía del Guano | W. J. Lockett | |
| 71 | H. C. J. T... | "Nora" | Barca | 44.35 | 8.70 | 5.23 | 469.92 | 410.30 | Vela | ..... | 1873 | Alemania | ,, | A. Pallete | Dammert y Muelle | |
| 215 | H. D. K. R... | "N°. 130" | Lancha | 15.85 | 4.87 | 1.52 | ..... | 35.00 | ,, | ..... | 1921 | Mollendo | ,, | A. F. del Prado Co | A. F. del Prado | |
| 216 | H. D. K. S... | "N°. 131" | ,, | 16.76 | 4.87 | 1.52 | ..... | 37.00 | ,, | ..... | 1921 | ,, | ,, | E. Ayulo y Co | E. Ayulo y Cia. | |
| ..... | ..... | ..... | Remolcador | 11.45 | 3.15 | 1.40 | 11.90 | 5.95 | ,, | 211 H. P. | 1925 | Inglaterra | ,, | ,, ,, | ,, ,, | |
| 99 | H. C. J. W... | "Nuestra Madre" | Bote | 13.75 | 4.25 | 1.65 | 20.12 | 13.86 | ,, | ..... | 1880 | Huacho | ,, | E. Alfaro | Carlos Roe | |
| 171 | H. C. K. S... | "Olinda" | Pailebot | 18.20 | 5.00 | 1.60 | 45.29 | 36.75 | Motor | 8 H. P. | 1892 | Callao | ,, | Humberto Asereto | Abad Hermanos y Cia. | |
| 187 | H. C. K. F... | "Ocucaje" | ,, | 24.00 | 6.97 | 2.15 | 92.43 | 55.47 | ,, | 60 H. P. | 1918 | ,, | ,, | Zunini y Osella | M. E. de Pomar | |
| 134 | H. C. K. V... | "Omega" | Barca | 91.00 | 12.30 | 8.97 | 2352.05 | 2352.05 | Vela | ..... | 1887 | Alemania | Fierro | Gobierno del Perú | Cia. Transt. Marítima | |
| 135 | H. D. G. K... | "Olga" | Vapor | 50.30 | 7.90 | 5.33 | ..... | 249.76 | Vapor | 90 H. P. | 1896 | Escocia | ,, | Esteban Mazza | J. E. Miller | |

Museo Naval del Perú
Dr. Julio J. Elías Murguía
Biblioteca

| No. de registro | Distintivo | NOMBRE | Aparejo | Dimensiones | | | Tonelaje Arqueo | | Propulsor | Fuerza de máquina | Año | Construcción | | DUEÑO | AGENTE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Eslora | Manga | Puntal | Grueso | Registro | | | | Lugar | Material | | | |
| 161 | H. C. L. P... | "Pacasmayo" | Pailebot | 25.80 | 6.00 | 1.92 | 83.34 | 68.64 | Motor | | 1917 | Callao | Madera | Andrés Caggero | W. J. Lockett | |
| ..... | H. C. L. K... | "Patillo" | Bote | 22.50 | 6.00 | 2.50 | 90.16 | 67.10 | ,, | 30 H. P. | 1917 | ,, | ,, | Compañía del Guano | ,, | |
| ..... | H. C. L. R... | "Patito" | Pailebot | 26.21 | 6.10 | 2.45 | 90.00 | 90.00 | Vela | | | ,, | ,, | Giraldo Zavala | Giraldo Zavala | |
| 68 | H. C. L. T... | "Penguin" | Vapor | 34.60 | 6.80 | 3.80 | ..... | 84.90 | Vapor | | 1907 | Inglaterra | ,, | Canelo Merani | Canelo Merani | |
| 112 | H. C. L. V... | "Pepita" | Pailebot | 28.50 | 7.23 | 3.00 | 175.92 | 127.00 | Motor | 75 H. P. | 1918 | Callao | ,, | F. G. Piaggio Hijos | F. G. Piaggio e Hijos | |
| 127 | H. C. L. W.. | "Perú" | ,, | 20.80 | 5.30 | 1.75 | ..... | 43.20 | Vela | | 1904 | ,, | ,, | Víctor M. Pérez | M. S. Basalar | |
| 98 | H. C. M. N.. | "Petronila" | Bote | 14.70 | 4.18 | 1.35 | 19.00 | 15.32 | Motor | | 1898 | Huacho | ,, | Silvio Montes | M. E. de Pomar | |
| 117 | H. C. M. P... | "Pimentel" | Pailebot | 31.00 | 8.90 | 2.55 | 157.01 | 108.31 | Vela | | 1889 | EE. UU. | ,, | Miguel Arbulú | Luis D. Urbina | |
| 128 | H. C. M. Q... | "Piquero" | ,, | 31.85 | 7.90 | 3.25 | 216.56 | 117.21 | Motor | 100 H. P. | 1918 | Callao | ,, | Compañía del Guano | W. J. Lockett | |
| 182 | H. C. M. R... | "Pisco" | ,, | 20.00 | 6.70 | 2.27 | 74.55 | 50.16 | ,, | 45 H. P. | 1917 | ,, | ,, | Divizia y Quiñones | Divizia y Quiñones | |
| 114 | H. C. M. S... | "Perú" | Lancha | 15.20 | 4.25 | 2.12 | ..... | 24.46 | ,, | 60 H. P. | 1920 | Mollendo | ,, | E. F. del Prado | E. F. del Prado Co | |
| 142 | H. C. M. V... | "Perené" | Vapor | 82.30 | 11.90 | 7.00 | 1178.55 | 1178.55 | Vapor | 158 H. P. | 1920 | Alemania | Fierro | Cia. Per. Vap. y Dique | Cia. Per. Vap. y Dique | |
| ..... | ..... | "Piave" | Remolcador | ..... | ..... | ..... | 7.36 | 7.36 | Motor | | ..... | ..... | ..... | F. G. Piaggio Hijos | F. G. Piaggio e Hijos | |
| 201 | H. C. N. R... | "Quiruvilca" | Pailebot | 23.60 | 6.80 | 2.37 | 91.65 | 54.41 | ,, | 85 H. P. | 1919 | Callao | Madera | A. Gildemeister | A. Gildemeister | |
| 50 | H. C. N. W.. | "Rápido" | ,, | 24.70 | 5.60 | 3.08 | 90.27 | 83.07 | ,, | 75 H. P. | 1873 | Australia | ,, | Juan Papadopulos | H. Iturrizaga | |
| ..... | H. C. P. R... | "Ricardo" | Remolcador | 13.70 | 4.00 | 2.25 | 20.95 | 10.47 | ,, | 50 H. P. | 1918 | Pimentel | ,, | Miguel Arbulú | Luis D. Urbina | |
| 103 | H. C. P. S... | "Ricardo César" | Pailebot | 24.35 | 7.30 | 2.48 | 110.55 | 61.81 | ,, | 120 H. P. | 1916 | EE. UU. | ,, | ,, ,, | ,, ,, | |
| ..... | H. C. P. T... | "Remigio Arnao" | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | Remigio Arnao | M. S. Bazalar | |
| 102 | H. C. P. V... | "Rosa de Lima" | Bote | 14.15 | 4.67 | 1.84 | 19.22 | 19.22 | Vela | ..... | 1896 | Callao | ,, | Juan Montes | M. E. de Pomar | |
| 53 | H. C. P. W | "Rosa Marina" | Balandra | 12.70 | 3.51 | 1.25 | 6.88 | 6.88 | ,, | ..... | 1889 | Huacho | ,, | C. Minaya | ,, ,, | |
| 101 | H. C. Q. R... | "Rosario" | Bote | 14.49 | 4.90 | 1.66 | 18.38 | 18.38 | Motor | 12 H. P. | 1893 | ,, | ,, | V. Rocca | V. Rocca | |
| ..... | ..... | "Rosita" | Vapor | 59.80 | 8.50 | 3.40 | ..... | 648.23 | Vapor | ..... | ..... | EE. UU. | Fierro | J. F. Mould y Co | J. F. Mould y Co | |
| ..... | ..... | "Río Piura" | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 98.65 | ,, | ..... | ..... | Noruega | ,, | Cia. Ballenera del Perú | J. E. Miller | |
| ..... | ..... | "Rio Ica" | ,, | 32.20 | 5.90 | 4.50 | 180.60 | 79.30 | ,, | ..... | ..... | ,, | ,, | ,, ,, | ,, ,, | |
| ..... | ..... | "Río Sama" | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 61.20 | ,, | ..... | ..... | ,, | ,, | ,, ,, | ,, ,, | |
| ..... | ..... | "Rímac" | ,, | 133.45 | 16.00 | 10.00 | ..... | 4373.00 | ,, | ..... | ..... | Alemania | Acero | Cia. Per. Vap. y Dique | Cia. Per. de Vap. y Dique | |
| 191 | H. C. R. T... | "San Antonio" | Pailebot | 15.40 | 6.00 | 1.85 | 48.46 | 26.74 | Motor | 16 H. P. | 1901 | Callao | Madera | Beatriz Normand | F. Sattler y Cia | |
| 107 | H. C. R. V... | "San Bartolomé" | Bote | 15.60 | 4.03 | 1.50 | 20.30 | 18.61 | Vela | ..... | 1889 | Huacho | ,, | M. P. Morante | M. E. de Pomar | |
| 197 | H. C. R. W.. | "San Carlos" | Balandra | 16.53 | 5.00 | 2.75 | ..... | 28.19 | ,, | ..... | 1918 | Callao | ,, | Rómulo Assereto | Abad Hermanos y Cia | |
| 196 | H. C. S. T... | "San Francisco" | Pailebot | 24.10 | 6.38 | 2.40 | 80.11 | 75.07 | ,, | ..... | 1919 | ,, | ,, | Agustín Tassi | W. J. Lockett | |
| 73 | H. C. T. W.. | "San Juan" | Bote | 15 35 | 4.45 | 1.52 | 19.92 | 19.92 | ,, | ..... | 1901 | ,, | ,, | Carlos Morelli | Abad Hermanos y Cia | |
| 105 | H. C. V. W... | "San Luis" | Pailebot | 14.40 | 4.58 | 2.00 | 31.34 | 23.28 | Motor | 10 H. P. | 1905 | Huacho | ,, | Compañía del Guano | W. J. Lockett | |
| 185 | H. D. F. G... | "San Nicola" | ,, | 20.75 | 5.82 | 2.00 | ..... | 36.07 | ,, | 25 H. P. | 1917 | Callao | ,, | Nicolás Mandriote | Abad Hermanos y Cia | |
| 103 | H. D. F. J... | "San Pedro" | ,, | 12.57 | 4.24 | 1.64 | 20.97 | 16.60 | ,, | 44 H. P. | 1917 | ,, | ,, | Compañía del Guano | W. J. Lockett | |
| 99 | H. D. F. K... | "Santa Elena" | Vapor | 50.70 | 8.00 | 5.75 | 355.00 | 263.00 | Vapor | 700 H. P. | 1892 | Escocia | Fierro | German Leith | G. Leith | |
| 192 | H. D. F. L... | "Santa Ines" | Pailebot | 38.35 | 6.40 | 2.08 | 62.31 | 36.49 | Motor | 20 H. P. | 1915 | Callao | Madera | Beatriz Normand | F. Sattler y Cia | |
| 183 | H. D. F. M. | "Santa Marta" | ,, | 17.56 | 5.10 | 1.80 | 45.49 | 30.61 | ,, | 16 H. P. | 1915 | ,, | ,, | ,, ,, | ,, ,, | |
| 57 | H. D. F. Q... | "Santa Rosa" | Balandra | 16.40 | 5.45 | 1.98 | .. | 27.50 | ,, | 16 H. P. | 1899 | Huacho | ,, | Cayetano Santessi | Abad Hermanos y Cia | |
| 169 | H. D. F. S.. | "Sapo" | Bote | 16.22 | 5.08 | 1.92 | 35.19 | 28.65 | Motor | 15 H. P. | 1899 | Chancay | ,, | W. G. Martens | Carlos Roe | |
| 70 | H. D. F. T... | "Silvia" | Barca | 61.00 | 10.30 | 7.26 | 1100.81 | 1041.16 | Vela | ..... | 1867 | Inglaterra | ,, | J. Ataglich | J. Ataglich | |
| 97 | H. D. F. W.. | "Sofía" | Pailebot | 24.23 | 6.40 | 3.05 | 111.71 | 80.56 | Motor | 100 H. P. | 1916 | Callao | ,, | Compañía La Veloz | C. Coloma y Cia | |

| No. de registro | Distintivo | NOMBRE | Aparejo | Dimensiones | | | Tonelaje Arqueo | | Propulsor | Fuerza de máquina | Año | Construcción | | DUEÑO | AGENTE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Eslora | Manga | Puntal | Grueso | Registro | | | | Lugar | Material | | | |
| 194 | H. D. G. P... | "Terrible" | Pailebot | 21.90 | 6.35 | 2.35 | 76.32 | 72.12 | Motor | | 1919 | Callao | Madera | A. Barbarich | M. E. de Pomar | |
| 184 | H. D. G. Q... | "Triunfo" | ,, | 25.30 | 6.15 | 2.30 | ..... | 69.81 | ,, | 60 H. P. | 1918 | ,, | ,, | Ferraro Hnos | Ferraro Hnos | |
| 137 | H. D. K. Q... | "Tellus" | Barca | 72.50 | 11.40 | 6.50 | 1382.89 | 1382.89 | Vela | | ..... | Alemania | Acero | Gobierno del Perú | Cia. Trans. Marítimos | |
| ..... | ..... | "Tango" | Vapor | 55 00 | 9.15 | 3.97 | 425.00 | 425.00 | Vapor | | ..... | Noruega | ,, | Ego Aguirre Dammert | Ego Aguirre Dammert | |
| 61 | H. D. G. R... | "Ucayali" | ,, | 108.00 | 13.80 | 7.15 | 3305.00 | 1514.00 | ,, | 8698 H. P. | 1909 | Inglaterra | ,, | Cia. Per. Vap. y Dique | Cia. Per. Vap. y Dique | |
| 87 | H. D. G. S... | "Urubamba" | ,, | 109 00 | 14.04 | 7.25 | 4403.00 | 2438.59 | ,, | 3500 H. P. | 1911 | Francia | ,, | ,, ,, ,, | ,, ,, ,, | |
| 222 | H. D. K. T... | "Vanguardia" | Lancha | 13.20 | 3.40 | 1.60 | ..... | 11.42 | Motor | 45 H. P. | 1921 | Callao | Madera | M. B. Palacios | Carlos Roe | |
| 124 | H. D. J. L... | "Vega" | Pailebot | 35.85 | 9.42 | 2.90 | 305.16 | 301.06 | Vela | | 1881 | EE. UU. | ,, | D. Patiño Patroni | D. Patiño Patroni | |
| ..... | ..... | "Vencedor" | ,, | ..... | ..... | ..... | ..... | 11.68 | Motor | | 1926 | Callao | ,, | Vicente Quispe | Abad Hnos. y Cia. | |
| 110 | H. D. J. P. | "Victoria" | Bote | 12.91 | 3.63 | 1.55 | 11.97 | 11.97 | ,, | | 1886 | Huacho | ,, | Blas Grados | M. E. de Pomar | |
| 178 | H. B. J. Q.... | "Virreyna" | Pailebot | 20.40 | 6.65 | 2.23 | 61.62 | 61.62 | ,, | | 1918 | Callao | ,, | F. G. Piaggio e Hijos | F. G. Fiaggio e Hijos | |
| 170 | H. D. J. Ñ.... | "Viva" | ,, | 23.00 | 5.70 | 2 59 | 74.08 | 45.35 | ,, | 45 H. P. | 1918 | ,, | ,, | V. Martens | Carlos Roe | |
| 158 | H. D. J. S.... | "Voluntario" | ,, | 22 00 | 6.05 | 2.25 | ..... | 54.20 | ,, | 45 H. P. | 1917 | ,, | ,, | ,, | ,, ,, | |
| 109 | H. D. J. T.... | "Zorro" | ,, | 25.70 | 6.60 | 2.78 | 124.10 | 84.75 | ,, | 75 H. P. | 1918 | Salaverry | ,, | F. G. Piaggio e Hijos | F. G. Piaggio e Hijos | |

Dirección del Material de la Marina.

Lima, 3 de Mayo de 1928.

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
M. Julio J. Elías Murguía

## INSPECCION GENERAL DE AERONAUTICA

**Reglamentación de la Aviación Comercial y Civil de la República**

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

En cumplimiento de la ley Nº 6511; y

CONSIDERANDO:

Que es conveniente reglamentar la Aviación Comercial y Civil en la República, de acuerdo con las leyes y reglamentos internacionales vigentes;

DECRETA:

Apruébase el adjunto reglamento de Aviación Comercial y Civil de la República, confeccionado por la Inspección General de Aeronáutica.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, el primer día del mes de Abril de mil novecientos veintinueve.

**A. B. LEGUIA.**

**J. A. Núñez Chávez.**

MINISTERIO DE MARINA Y AVIACION

— PERU —

**Inspección General de Aeronáutica**

---

# REGLAMENTACION DE LA AVIACION COMERCIAL DE LA REPUBLICA

## CAPITULO I

### Principios Generales

1. — Para los fines de este reglamento, el territorio de un estado será considerado como comprendido por la extensión territorial de la madre patria y el colonial, así como también las aguas territoriales adyacentes a las mismas.

2 — La República acordará en tiempo de paz, a las aeronaves de los otros estados amigos, la libertad de tránsito inofensivo por encima de su territorio, siempre que las condiciones establecidas en este Reglamento sean observadas.

Las reglas establecidas por el Estado, para la admisión, sobre su territorio, de las aeronaves de los otros estados, serán aplicadas sin distinción de nacionalidad.

3. — La República se reserva el derecho de prohibir, por razón de orden militar, o en interés de la seguridad pública, a las aeronaves de los otros estados, bajo las penas previstas en este reglamento, y con la reserva de que no se hará ninguna distinción a este respecto entre sus aeronaves privadas y aquellas de los otros estados, el vuelo por encima de determinadas zonas de su territorio.

En este caso, la ubicación y extensión de las zonas prohibidas serán previamente publicadas y notificadas a los otros Estados.

4. — Toda aeronave, que se encuentre por encima de una zona prohibida, deberá, desde que se da cuenta de ello, dar la señal de auxilio que se indica en el artículo 17, del Anexo D, y deberá aterrizar, fuera de la zona prohibida y lo más pronto posible en un aeródromo del Estado, sobre el cual volaba indebidamente.

## CAPITULO II

### Nacionalidad de las aeronaves

5. — Las aeronaves poseerán la nacionalidad del Estado en el registro aéreo del cual están matriculadas, conforme a las prescripciones del Anexo A, Sección I (c).

6 — Las aeronaves serán matriculadas en un Estado cuando pertenezcan por entero a nacionales de ese Estado, o a Compañías registradas en ese Estado.

7. — Una aeronave no puede ser considerada como matriculada en más de un Estado.

8 — Según las normas adoptadas por la Aviación Internacional, toda aeronave deberá, conforme al Anexo A, llevar una marca de nacionalidad y otra de matrícula, así como el nombre y el domicilio del propietario.

## CAPITULO III

### Certificados de navegación y brevetes de aptitud

9 — Siguiendo las prácticas de la navegación internacional, todas las aeronaves, según las condiciones previstas en el Anexo B, deberán llevar un certificado de aeronavegabilidad, entregado o declarado válido por el Estado, cuya nacionalidad posea la aeronave.

10. — El Comandante, los pilotos, los mecánicos y otros miembros del personal de tripulación de un aeroplano deben estar provistos de sus brevetes de aptitud y de licencias emitidas de acuerdo con el Anexo E, o hechas válidas por el Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

El Comandante de una aeronave tendrá derechos y deberes análogos a los del capitán de un buque mercante, según las leyes de la nacionalidad de la aeronave.

11. — El certificado de navegalidad, los brevetes de aptitud y las licencias emitidas o declaradas válidas por el Estado al que pertenece la aeronave y emitidos conforme a las reglas fijadas por los Anexos B y E y en adelante por la Unión Panamericana, según reconocidos válidos por el Estado.

12. — El Estado se reserva el derecho de no reconocer como válidos, para la circulación, dentro de los límites y por encima de su propio territorio, los brevetes de competencia y las licencias conferidas a uno de sus nacionales por otro Estado.

13. — No se podrá llevar ningún aparato de T. S. H. por una aeronave sin una licencia especial emitida por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave. Estos aparatos no podrán ser empleados sino por los miembros de la tripulación provistos con tal objeto de una licencia especial.

Toda aeronave empleada para transportes públicos y capaz de recibir cuando menos diez personas, deberá estar provista de aparatos de telegrafía sin hilos (emisión y recepción).

## CAPITULO IV

### Admisión de aeronaves en el territorio

14. — Toda aeronave perteneciente a un estado extranjero tiene el derecho de atravesar el espacio aéreo de la República sin aterrizar.

En este caso, la aeronave deberá seguir el itinerario señalado por el Estado. Sin embargo, por razones de policía ge-

neral, estará obligada a aterrizar si recibiera órdenes al efecto, por medio de las señales previstas en el Anexo D.

Toda aeronave procedente del extranjero deberá aterrizar en uno de los aeródromos fijados por el Estado. La notificación de estos aeródromos será hecha por el Estado a la Unión Panamericana.

Antes de salir de la jurisdicción territorial, toda aeronave deberá obtener el despacho requerido, en el puerto designado como punto de salida.

15. — La República se reserva el derecho de establecer, en provecho de las aeronaves nacionales, reservas y restricciones concernientes al transporte comercial de personas y mercaderías entre dos puntos de su propio territorio.

Estas reservas y restricciones serán inmediatamente publicadas y comunicadas a la Unión Panamericana, que las notificará a los otros Estados, como es de uso internacional.

16. — Toda aeronave que pase por el espacio aéreo de la República, o lo cruce, incluyéndose aterrizajes y paradas razonablemente necesarias, quedará exceptuado o exenta de toda confiscación, por infracción de patente, diseño o modelo, mediante el depósito de una fianza, cuyo monto, a falta de un arreglo amigable, será fijado con la menor demora posible, por la autoridad competente del lugar de la confiscación.

## CAPITULO V

### Reglas que deben observarse a la partida, en el curso de ruta y en el aterrizaje

17. — Toda aeronave dedicada a la navegación internacional deberá llevar:

a) Un certificado de matricula, conforme al Anexo A;

b) Un certificado de navegabilidad, conforme al Anexo B;

c) Los brevetes y licencias del Comandante, de los pilotos y de los hombres de la tripulación, conforme al Anexo E;

d) Si ella debe transportar pasajeros, la nómina de ellos;

e) Si transporta mercaderías, los conocimientos y el manifiesto;

f) Los libros de navegación, conforme al Anexo C;

g) Si está provisto de aparatos de telegrafía sin hilos, la licencia prevista en el artículo 13.

18. — Los libros de navegación serán conservados hasta dos años después de la última anotación que se haya hecho.

19. — A la partida y al aterrizaje de una aeronave, las autoridades del país, tendrán derecho en cualquier momento de visitar la aeronave y de verificar los documentos que ella debe tener.

20. — Las aeronaves de los estados extranjeros tendrán derecho en lo que toca al aterrizaje, especialmente en caso de accidente, a las mismas medidas de asistencia que las aeronaves nacionales.

21. — El salvataje de los aparatos perdidos en el mar será regulado, salvo convenios en contrario, por los principios del derecho marítimo.

22. — Todo aeródromo del Estado, si está abierto, mediante el pago de ciertos derechos, para el uso público de aeronaves nacionales, quedará abierto en las mismas condiciones para las aeronaves pertenecientes a otros Estados.

Cada uno de estos aeródromos tendrá una tarifa única de aterrizaje y estadía, que se aplicará indistintamente a las aeronaves nacionales y a las extranjeras.

23. — La Inspección General de Aeronáutica tomará las medidas necesarias para asegurar que todas las aeronaves que circulen por el territorio de la República, así como también las que llevan sus marcas nacionales, en el lugar que fuere, se conformen a los reglamentos previstos en el Anexo D.

24. — La República asegurará la persecusión de los contraventores.

## CAPITULO VI

### Transportes prohibidos

25. — Queda prohibido el transporte por aeronave, de explosivos, armas y municiones de guerra. No será permitido a aeronave extranjera alguna, transportar artículos de esta naturaleza, del extranjero a la República, de un punto del país a otro, o del territoiro nacional al extranjero.

La República, en lo que toca a la navegación aérea, prohibirá o regulará el transporte o el uso de aparatos fotográficos. Toda reglamentación a este respecto será inmediatamente notificada a la Unión Panamericana, que comunicará a su vez esta información a los otros estados.

26. — Por razones de orden público, el transporte de objetos, distintos a los mencionados en los párrafos del artículo anterior, podrá quedar sujeto a restricciones por parte del Ministerio de Marina y Aviación. Esta reglamentación será notificada inmediatamente a la Unión Panamericana, que la comunicará a los otros estados.

## CAPITULO VII

### Aeronaves del Estado

27. — Serán consideradas como aeronaves del Estado:

a) Las aeronaves militares;

b) Las aeronaves exclusivamente destinadas al servicio del Estado, tales como de Correos, Aduanas y Policía.

Las otras aeronaves del Estado, distintas de las aeronaves militares, de Aduana, Correos o Policía, serán consideradas como aeronaves particulares y quedarán sujetas, como tales, a las disposiciones de la presente Reglamentación.

28. — Toda aeronave comandada por un militar en comisión, será considerada como aeronave militar.

29. — Ninguna aeronave militar del Estado deberá volar por encima del territorio de otro estado, ni aterrizar en él, si no ha recibido autorización especial. En este caso, la aeronave militar, a menos que se estipule en contrario, gozará en principio de los privilegios usualmente acordados a los buques de guerra extranjeros.

Una aeronave militar obligada a aterrizar, o que haya sido notificada u ordenada para que lo haga, no gozará, por este hecho de ninguno de los privilegios del párrafo anterior.

30. — Arreglos particulares llevados a cabo por separado entre el Gobierno y otros Estados determinarán en qué casos las aeronaves de Policía y de Aduana podrán estar autorizadas a pasar la frontera. En ningún caso estarán beneficiadas con los privilegios establecidos en el artículo anterior.

## CAPITULO VIII

### Disposiciones finales

31. — La República, en la medida de lo que esté a su alcance cooperará en cuanto sea posible en las medidas internacionales relativas a:

a) A la centralización y distribución de los informes meteorológicos, ya sean ellos estadísticos, corrientes o especiales;

b) A la publicación de cartas aeronáuticas unificadas, así como también al establecimiento de un sistema uniforme de aeromarcas en el terreno, conforme a las disposiciones del Anexo F;

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

32. — Las disposiciones generales relativas a Aduanas, en la que concierne a la Navegación Aérea Internacional serán objeto de convenio particular. (Véase Anexo G.)

# ANEXO A

## MARCAS QUE OSTENTARAN LAS AERONAVES E INDICACIONES DE LLAMADA

### SECCION I

#### Generalidades

a) Las marcas de nacionalidad y de registro que ostenten las aeronaves serán constituídas por un grupo de cinco letras.

b) La nacionalidad de la aeronave será indicada por la primera o dos primeras letras de este grupo.

c) Se colocará un guión de longitud igual al largo de una letra, inmediatamente después de la letra o letras de la nacionalidad.

d) Los grupos de nacionalidad y de matrícula serán compuestos de acuerdo con las indicaciones de las Secciones VIII y IX del presente Anexo y formadas de letras mayúsculas, en caracteres romanos, por ejemplo:

PERU: OA—CCF OB—CHD
FRANCIA: F—ABCD

### SECCION II

#### Situación de las marcas en el aparato

Las marcas de nacionalidad y de matrícula serán pintadas sobre la aeronave y dispuestas como se indica a continuación:

**Aviones.** — Las marcas serán pintadas: Una vez sobre la superficie inferior de los planos inferiores y una sobre la superficie superior de los superiores, la cabeza de las letras debiendo estar dirigidas hacia el borde de ataque. Así mismo se pintarán las marcas a cada lado del fuselage entre las alas y los planos de la cola. Si se tratara de un aparato que carece de fuselage, las marcas serán pintadas en la navecilla que lo substituya.

## SECCION III

### Dimensiones de las marcas de nacionalidad y de matrícula

a) **Aviones.** — La altura de las marcas sobre los planos de las alas será de cuatro quintos de la longitud de estos planos. Sobre el fuselaje o sobre la navecilla la altura de las marcas será de cuatro quintos de altura máxima, medida en la porción más estrecha del fuselage o de la navecilla sobre la cual se pinten las marcas.

b) **Generalidades.** — Para todas las aeronaves la altura de las marcas de nacionalidad y de matrícula no podrá pasar de 2 m. 50.

## SECCION IV

### Dimensiones, tipo de letras, etc.

a) En la medida de lo que permite la construcción de la aeronave, el largo de los caracteres será igual a los dos tercios de su altura y, salvo en los casos previstos en la Sección VI, un espacio igual a la mitad del largo de las letras será dejado entre ellas.

Las letras serán en caracteres ordinarios y llenos, todos del mismo tipo y de las mismas dimensiones.

b) Las marcas, para que sean claramente legibles, se pintarán en un color que se destaque netamente sobre el fondo.

## SECCION V

### Conservación de las marcas

Las marcas de nacionalidad y de matrícula serán dispuestas de la mejor manera posible, teniendo en cuenta la forma de la aeronave. Estas marcas deberán estar mantenidas constantemente limpias y de modo que queden siempre visibles.

## SECCION VI

### Registro aeronáutico y certificado de matrícula

El registro aeronáutico y el certificado de matrícula deberá contener una descripción de la aeronave e indicará: el número o toda otra marca de identidad dada por el constructor del aparato; las marcas de nacionalidad y de matrícula arriba mencionadas; el puerto de estación de la aeronave, el apellido y nombres, la nacionalidad y el domicilio del propietario, así como también la fecha de la matrícula.

El certificado de Matrícula será establecido conforme al modelo siguiente:

**República del Perú**
**Ministerio de Marina y Aviación**
**Inspección de Aviación**
**Comercial y**
**Civil**

CERTIFICADO DE MATRICULA

No. . . . . .

Marcas de nacionalidad y de matrícula . . . . . .

. . . . . .

(1) Tipo y descripción . . . . . .

. . . . . .

(2) Nombre y dirección del constructor . . . . . .
. . . . . .
(3) Número de serie del constructor . . . . . .
(4) Nombre del Propietario . . . . . .
. . . . . .
(5) Domicilio del Propietario . . . . . .
(6) Nacionalidad del Propietario . . . . . .
(7) Puesto de estación habitual de la aeronave . . . . . .
. . . . . .

Vista la declaración en el sentido de que la aeronave arriba indicada no está matriculada en otro estado, queda certificado por el presente que esta aeronave ha sido debidamente inscrita en el registro de . . . . . el día . . . . . de . . . de 19. . , conforme a la Reglamentación de la Aviación Comercial del Perú, Anexo A y . . . . . .
. . . . . .
y que ha recibido las marcas de nacionalidad . . . . . .
. . . . . y de matricula . . . . . y posee la nacionalidad . . . . . .

. . . . . de . . . . de 19. .

V° B°
Inspector General de
Aeronáutica

. . . . . .
Inspector de Aviación
Comercial y Civil

## SECCION VII

### Placa de Identidad

Toda aeronave debe llevar, fija de modo conveniente a la navecilla o al fuselage, una placa de metal en la cual quede inscrito el nombre, apellido y dirección del propietario y las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave.

## SECCION VIII

### Tabla de Marcas

Las marcas asignadas a cada uno de los Estados se aplican a las aeronaves de sus colonias, protectorados y dependencias o países gobernados en virtud de un mandato de la Liga de las Naciones, a menos que las marcas propias sean asignadas en la tabla de marcas que sigue.

Las veintiseis letras del alfabeto podrán ser empleadas para formar las combinaciones previstas; se excluirán las letras acentuadas.

Sim embargo, las combinaciones que pudieran ser confundidas con la señal de auxilio (SOS), o con otras señales de la misma naturaleza como XXX (Señal de urgencia), PAN (Señal de urgencia en el servicio radioaéreo) y TTT (Señal de seguridad), así como las combinaciones que lleven la letra W como duodécima, no serán empleadas.

La siguiente es la tabla de marcas que la República reconoce para indicar la nacionalidad y la matrícula de las aeronaves comerciales de las distintas nacionalidades.

Estas marcas han sido ya aprobadas con carácter de internacional por las autoridades aéreas Internacionales:

## CUADRO DE LAS MARCAS QUE DEBEN LLEVAR LAS AERONAVES

(Establecido conforme a las disposiciones de la Convención Radiotelegráfica Internacional de Washington — 1927).

| PAISES | Marcas de nacionalidad | Marcas de matrícula |
|---|---|---|
| Alemania | D. | Todas las combinaciones de cuatro letras. |
| Estados Unidos de América | K. N. o W. | |
| Gran Bretaña | G. o M. | |
| Francia, Colonias y Protectorados | F. | |
| Italia y Colonias | I. | |
| Japón | J. | |
| Chile | CA, CB, CC, CD o CE. | Todas las combinaciones de tres letras. |
| Canadá | CF, CG, CH, CI, CJ o CK. | |
| Cuba | CL o CM. | |
| Marruecos | CN. | |
| Bolivia | CP. | |
| Colonias portuguesas | CR. | |
| Portugal | CS, CT o CU. | |
| Rumanía | CV. | |
| Uruguay | CX. | |
| Mónaco | CZ. | |
| España | EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG o EH. | |
| Estado libre de Irlauda | EI. | |
| Liberia | EL. | |
| Estonia | ES. | |
| Etiopía | ET. | |
| Hungría | HA. | |
| Suiza | HB. | |
| Ecuador | HC. | |
| Haití | HH. | |
| República Dominicana | HI. | |

| PAISES | Marcas de nacional dad | Marcas de matrícula |
|---|---|---|
| Colombia | HJ o HK. | |
| Honduras | HR. | |
| Siam | HS. | |
| Noruega | LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM o LN. | |
| República Argentina | LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU o LV. | |
| Bulgaria | LZ. | |
| Perú | OA u OB. | |
| Finlandia | OH | |
| Checo-eslovaquia | OK. | |
| Bélgica y colonias | ON, OO, OP, OQ, OR, OS u OT. | |
| Dinamarca | OU, OV, OX, OY u OZ. | Todas las combinaciones de tres letras. |
| Paises Bajos | PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH o PI. | |
| Curacao | PJ | |
| Indias Neerlandesas | PK, PL, PM, PN o PO. | |
| Brasil | PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PX o PY. | |
| Suriman | PZ. | |
| U. R. S. S | RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP o RQ. | |
| Persia | RV. | |
| Panamá | RX. | |
| Lituania | RY. | |
| Suecia | SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL o SM. | |
| Polonia | SP, SQ o SR. | |
| Egigto | SU. | |
| Grecia | SV, SX, SY o SZ. | |
| Turquía | TA, TB o TC. | |
| Islanda | TF. | |
| Guatemala | TG. | |
| Costa Rica | TI. | |
| Territorio del Sarre | TS. | |
| Hedjaz | UH. | |
| Indias Neerlandesas | UI, UJ o UK. | |
| Luxemburgo | UL. | |
| Reino de Serbios, Croatas y Slovenos | UN. | |

| PAISES | Marcas de nacionalidad | Marcas de matrícula |
|---|---|---|
| Austria | UO. | |
| Canadá | VA, VB, VC, VD, VE, VF o VG. | |
| Australia | VH. VI, VJ, VK, VL o VM. | |
| Terranova | VO. | |
| Colonias y Protectorados Británicos | VP, VQ, VR o VS. | |
| Indias Británicas | VT, VU o VV. | |
| México | XA, XB, XC, XD, XE o XF. | |
| China | XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT o XU. | Todas las combinaciones de tres letras. |
| Afghanistán | YA. | |
| Nuevas Hébridas | YH. | |
| Irag | YI. | |
| Letonia | YL. | |
| Ciudad Libre de Dantzig | YM. | |
| Nicaragua | YN. | |
| Salvador | YS. | |
| Venezuela | YV. | |
| Albania | ZA. | |
| Nueva Zelandia | ZK, ZL o ZM. | |
| Paraguay | ZP. | |
| Unión Sud-Africana. | ZS, ZT o ZU | |

# ANEXO B

## Certificado de Navegabilidad

Las condiciones principales, exigidas para la entrega del certificado de navegabilidad son las siguientes:

1.—Bajo el punto de vista de la seguridad, la aeronave deberá conformarse de modo tal que pueda responder a ciertas condiciones mínimas.

2.—Una demostración satisfactoria de las cualidades efectivas de vuelo de cada tipo de aparato sometido al exámen debe hacerse por medio de vuelos de prueba que respondan a ciertas condiciones mínimas. Pero, una vez aprobado el tipo, los otros aparatos que posteriormente sean manufacturados bajo el mismo modelo, serán dispensados de este mínimo de prueba Las pruebas deberán conformarse a ciertas condiciones mínimas.

3.—La construcción de toda aeronave deberá ser aprobada, en lo que toca a los materiales y a su mano de obra. El control de la construcción y de los ensayos deberá satisfacer ciertas condiciones mínimas.

4.—Toda aeronave deberá estar equipada con los instrumentos necesarios para afirmar la seguridad de la navegación.

5.—Las condiciones mínimas de los párrafos 1 al 3, inclusive, serán fijadas posteriormente por la Inspección de Aviación Comercial.

# ANEXO C

## Libros de Navegación

### Sección I

### Diario de Ruta

Este diario debe ser llevado por toda aeronave y debe contener los siguientes datos:

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

b) Por otro lado, para cada viaje, las indicaciones obligatorias previstas por el modelo de Diario de Ruta establecido por la Inspección de Aviación Comercial y Civil.

### Sección II

### Libreta de la Aeronave

Esta libreta no es obligatoria más que para las aeronaves empleadas en el transporte público de pasajeros o de mercaderías. Deberá contener los datos siguientes:

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

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

c) Tipo del aparato de T. S. H. instalado en la aeronave;

d) Tabla indicando el personal responsable del funcionamiento y mantenimiento de la aeronave, todos los datos útiles para el ajustamiento de la estructura;

e) Datos técnicos completos y detallados sobre el servicio anterior de la aeronave y comprendiendo todas las pruebas de aceptación, las revisiones, reemplazo de piezas, reparaciones y todos los trabajos del mismo género.

## SECCION III

### Libreta del Motor

Esta libreta no es obligatoria sino para los motores instalados sobre las aeronaves empleadas en el transporte público de pasajeros o de mercaderías. Deberá existir una libreta especial para cada motor y ella acompañará siempre al motor. Comprenderá ella los siguientes datos:

a) Tipo del motor, número de serie; nombre del constructor; potencia internacional (o especial si hay lugar a ello) y número de revoluciones internacional o especial si hay lugar a ello) del motor; fecha de fabricación y fecha de su entrada al servicio.

b) Marca de matrícula y tipo de las aeronaves sobre las cuales el motor está instalado.

c) Informes técnicos completos y detallados sobre el servicio anterior del motor, y comprendidas todas las pruebas de aceptación, el número de horas de trabajo ya hecho, las revisiones, reemplazos, reparaciones y todos los trabajos del mismo género.

d) Estas libretas se conseguirán en la Oficina del Inspector de Aviación Comercial y Civil.

## SECCION IV

### Libreta de Señales

Este libro no es obligatorio sino para las aeronaves empleadas en el transporte público de pasajeros y de mercaderías. Debe contener los datos siguientes:

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

b) Lugar, fecha y hora de transmisión o de recepción de toda señal;

c) Nombre y otra indicación de toda persona o estación a la cual se haya dirigido una señal o de la cual se haya recibido señal alguna.

## ANEXO D

### Reglamento sobre luces y señales

### Reglas de la Circulación Aérea

### Definiciones.

La palabra "aeronave" designa todos los globos cautivos o libres, los cometas volantes, los dirigibles y los aviones.

La palabra "globo" significará una aeronave sea ella cautiva, sea libre, que emplee un gas más ligero que el aire como medio de suspensión en la atmósfera y que tenga medio propio de propulsión.

La palabra "dirigible" designa una aeronave que utiliza un gas más ligero que el aire como medio de suspensión en la atmósfera y que posee medios propios de propulsión.

La palabra "avión" designa todos los aeroplanos, hidroplanos (con flotadores o con botes) o toda otra aeronave más pesada que el aire y que posee medios propios de propulsión.

Un dirigible será considerado en "marcha" dentro de las reglas indicadas más adelante en este Reglamento, siempre que no esté amarrado ni al suelo ni a una estructura u objeto cualquiera situado sobre el suelo, o el agua.

## SECCION I

### Reglamento de Luces

En este reglamento, la palabra "visible" cuando se aplica a las luces significa: visible en noche oscura con atmósfera clara. Los ángulos de visibilidad que se contemplan más adelante en este reglamento y que se muestran en el dibujo adjunto, suponen a la aeronave en su posición normal de vuelo rectilíneo y horizontal.

1.—Las reglas que conciernen a las luces serán aplicadas en toda clase de tiempo, desde la puesta hasta la salida del Sol, y durante este intervalo, no se deberá encender ninguna otra luz que pudiera cofundirse con las luces de navegación prescritas más adelante. Estas últimas luces no deberán ser deslumbrantes.

2.—a) Un avión que esté en el aire o maniobrando en tierra por sus propios medios, llevará las luces siguientes:

1º.—Sobre el flanco derecho una luz verde, dispuesta de manera tal que proyecte hacia adelante una luz no interrumpida entre dos planos verticales, formando un ángulo de 110º, y de los cuales uno será paralelo al plano vertical que pasa por el eje longitudinal del aparato. Este fanal deberá ser visible a una distancia de cuando menos ocho kilómetros.

2º.—En el lado izquierdo, un fanal rojo, dispuesto de manera que proyecte hacia adelante, una luz ininterrumpida entre dos planos verticales, que formen un ángulo de 110º, de los cuales uno será paralelo al plano vertical que pasa por el eje longitudinal del aparato. Este fanal deberá ser visible a una distancia de cuando menos ocho kilómetros.

3°.—Estos fanales laterales, verde y rojo, serán dispuestos de manera tal que el fanal verde no sea visible del lado izquierdo del avión, ni el fanal rojo del lado derecho.

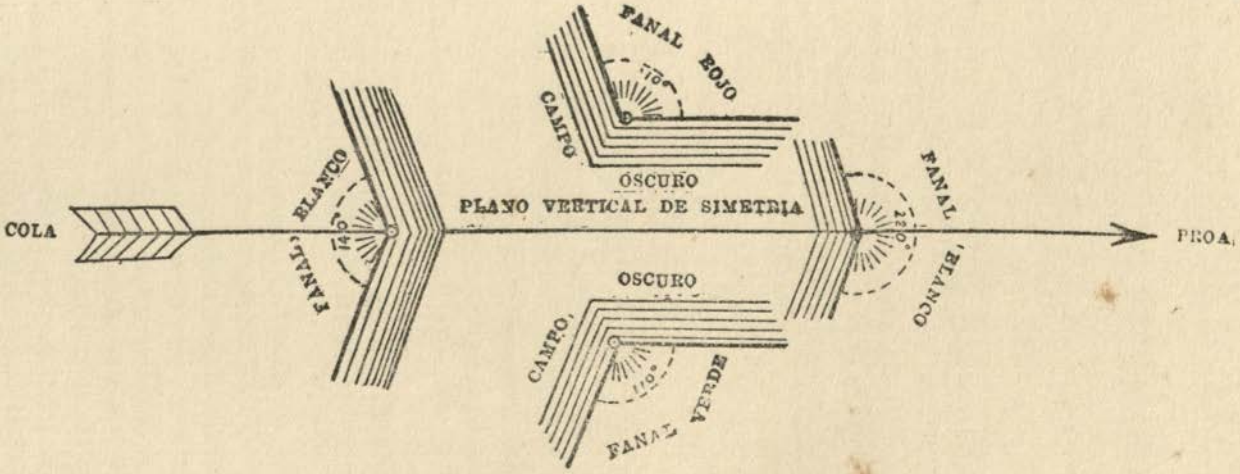
4°.—Atrás y tan lejos como sea posible, un fanal blanco vuelto hacia atrás y visible a cinco kilómetros cuando menos de distancia, en un sector de 140°, dividido en dos partes iguales por el plano vertical que pasa por el eje longitudinal del aparato.

b) **Un avión que maniobra sobre el agua** por sus propios medios llevará además los fanales siguientes:

Adelante, un fanal blanco, visible en un ángulo de 220°, biscectado por el plano vertical P. de simetría del avión. Este fanal deberá quedar visible a una distancia de cuando menos ocho kilómetros.

c) Si por la aplicación de las reglas anteriores, el fanal único debe ser reemplazado por varios fanales, el campo de visibilidad de cada uno de ellos será limitado para que no haya más que un fanal visible a la vez.

En el siguiente dibujo se puede ver el corte esquemático de los fanales de la aeronave:


FANAL ROJO
112°
CAMPO
OSCURO
PLANO VERTICAL DE SIMETRIA
COLA
PROA
FANAL BLANCO
140°
FANAL BLANCO
220°
OSCURO
CAMPO
110°
FANAL VERDE

3.—Las reglas del Párrafo 2, b), concernientes a los fanales de los aviones serán aplicables a los dirigibles, ya sea en el aire, ya sea en maniobra en tierra, o sobre el agua por sus propios medios, con las modificaciones siguientes:

a) Todos los fanales serán duplicados, los de adelante y atrás verticalmente y de los costados horizontalmente sobre una paralela al eje del dirigible.

b) Las luces de cada uno de los pares de adelante y de atrás serán visibles a dos metros.

La distancia entre los dos fanales de un mismo par no será inferior a dos metros.

4.—Un dirigible cuando se esté remolcando deberá llevar los fanales especificados en el párrafo 3°, y, además, las luces especificadas en el párrafo 6°, para los dirigibles que no estén bajo control.

5.—a) Un avión o dirigible que flote sobre la superficie del agua sin poderse controlar, es decir incapaz de maniobrar como se prescribe en los Reglamentos para evitar las colisiones en la mar, deberá llevar dos luces rojas espaciadas cuando menos dos metros, colocadas la una por encima de la otra y visibles en todas las direcciones a una distancia de cuando menos tres kilómetros.

b) Una aeronave, en las condiciones arriba especificadas no llevará, si está inmóvil, los fanales laterales, pero si estuviera en marcha, los deberá llevar.

6.—Un dirigible que, por una causa cualquiera, no puede maniobrar, o que haya voluntariamente detenido sus motores, deberá, además de los otros fanales especificados, llevar de manera aparente y una por encima de la otra, dos luces rojas, separadas por un intervalo de cuando menos dos metros y visibles, en todas las direcciones, a tres kilómetros cuando menos de distancia.

De día, un dirigible remolcado, y que por una causa cualquiera, no pueda maniobrar; deberá llevar, de manera bien aparente, dos bolas u objetos negros de sesenta centímetros de diámetro, colocados, uno por encima del otro, y separados por una distancia de cuando menos dos metros.

Un dirigible amarrado o en marcha, con sus motores detenidos voluntariamente, deberá, de día, llevar, de una manera bien visible, una bola o forma negra de sesenta centímetros de diámetro, y será considerado por las otras aeronaves como si estuviera a la deriva.

7.—Un globo libre deberá llevar un fanal brillante, blanco, colocado a cinco metros cuando menos por encima de la navecilla y visible en todas las direcciones, a tres kilómetros cuando menos de distancia.

8.—Un globo cautivo deberá llevar, dispuestos a la manera de fanal blanco especificado en el párrafo anterior, y en cuando menos de distancia, el uno del otro. El fanal del centro será blanco; los otros dos rojos; los tres fanales serán visibles en todas las direcciones, a una distancia de cuando menos tres kilómetros.

Además, el cable de amarre deberá llevar cada trescientos metros, a partir de la navecilla, grupos de tres fanales dispuestos como los especificados más arriba. Además la estructura a la que está amarrado sobre el suelo deberá llevar un grupo similar de luces que marquen su situación.

De día, el cable de amarre deberá llevar, cuando menos cada cien metros a partir de la navecilla, gallardetes de 0.20 m. de ancho y dos metros de largo, marcados con bandas alternativas blancas y rojas de 0.50 m. de largo.

9.—Un dirigible amarrado cerca del suelo deberá llevar los fanales de adelante y atrás especificados en los párrafos 2 y 3 arriba mencionados.

Además, si estuviera amarrado lejos del suelo, el dirigible, el cable y la estructura a la cual está amarrado será, ya fuera de día o de noche, marcado como se indica en el párrafo 8.

Las anclas marinas o los anclotes empleados por los dirigibles para fijarse en el agua, quedarán dispensados de la observancia de estas reglas.

10.—Un avión, estacionado en el agua, más no anclado ni amarrado, deberá llevar las luces especificadas en el párrafo 2.

11.—Con el objeto de evitar las colisiones con navíos:

a) Un avión al anclar o al amarrarse sobre el agua deberá llevar adelante, en el lugar más aparente, una luz blanca, visible en todas las direcciones, a una distancia de cuando menos dos kilómetros;

b) Un avión de cincuenta metros o más de longitud, análogo al especificado más arriba, y otro colocado atrás o al ancla o amarre en el agua, deberá llevar adelante un fanal cerca de la cola, a cinco metros cuando menos por debajo del fanal de adelante.

Por "largo" del avión, se entiende la distancia total entre las dos etremidades de éste.

c) Los aviones de cincuenta metros o más de envergadura, al ancla o amarrados sobre el agua, deberán llevar, además, a cada extremo del ala inferior, un fanal colocado como se especifica en el párrafo a) del presente artículo.

Por envergadura del avión se entiende su ancho máximo.

12.—Si durante la noche, uno de los fanales especificados se apagase, la aeronave deberá aterrizar inmediatamente que lo pueda hacer sin peligro.

13.—En todo caso, las reglas que proceden no impedirán la aplicación de los reglamentos especiales emitidos por el Estado, relativos a las luces suplementarias de señales o de posición, para las aeronaves militares o para las aeronaves que vuelan en formación. Ellas no impedirán tampoco el empleo de señales de reconocimiento adoptadas por un propietario de aeronave, con la autorización de su Gobierno y debidamente registradas y publicadas.

## SECCION II

### Reglamento de Señales

14.—a) Una aeronave que desee aterrizar de noche, sin que sea obligada a hacerlo, tratándose de un aerodromo dotado

de un personal de guardia, deberá, antes de hacerlo, efectuar señales intermitentes, sea como una linterna o un proyector distinto a los faroles de navegación, sea mediante un aparato sonoro, cualquiera. Además, con la ayuda del Código Internacional Morse, deberá, por señales acústicas o luminosas, reproducir el grupo de dos letras constituído por su letra de nacionalidad y la última letra de su marca de matrícula.

b) El permiso de aterrizar será dado en tierra por la repetición de la misma señal de dos letras, hecha con una luz verde y seguida por una señal internacional del mismo color.

15.—Una luz pirotécnica disparada de tierra, de color rojo, o un fuego del mismo color, encendido en tierra indicará que ninguna aeronave deberá aterrizar.

16.—Una aeronave obligada a aterrizar de noche deberá, antes de efectuarlo, hacer una serie de señales cortas e intermitentes con sus luces de navegación.

17.—Cuando una aeronave en peligro demanda socorro, deberá emplear con ese fin, sea junta o separadamente, las señales que se indican a continuación:

a) La señal internacional S. O. S., hecha por medio de signos ópticos o de la radiotelegrafía;

b) La llamada de auxilio internacional M A Y D A Y (Correspondiente a la representación en Inglés de la pronunciación francesa "m'aider") hecha por medio de la radiotelefonía.

c) La señal de peligro hecha por medio de los pabellones N. C. del Código Internacional;

d) La señal de distancia, formada por un pabellón cuadrado, que lleve, ya sea por encima o por debajo una bola o cualquiera forma parecida;

e) Un sonido continuo con cualquier aparato acústico;

f) Una señal hecha con una sucesión de fuegos pirotécnicos blancos, disparados a cortos intervalos.

Cuando una aeronave desea hacer señales, por estar en dificultad o a punto de aterrizar o acuatizar forzosamente, o que ha interrumpido momentáneamente su vuelo, pero no es-

tima necesaria demandar socorro inmediato, emitiendo la señal de auxilio S. O. S.; empleará la señal de urgencia PAN hecha por medio de la radiotelegrafía o de la radiotelefonía. En el caso de la radiotelegrafía, las tres letras deben de estar bien separadas a fin de que las señales AN, no se transformen en la señal P. La señal de urgencia no puede ser trasmitida sino con la autorización del Comandante o de la persona responsable por la aeronave.

18.—Para indicar a un avión que se encuentra en la proximidad de una zona prohibida, y que debe cambiar su ruta, se emplearán las señales siguientes:

a) De día, tres proyectiles disparados a intervalos de diez segundos, y a cuya detonación producirá cada uno, una nube de humo indicando la dirección que la aeronave debe seguir.

b) De noche, tres proyectiles disparados con intervalos de diez segundos, y a cuya detonación se producirán luces o estrellas blancas indicando la dirección que la aeronave habrá de seguir.

19.—Para dar a una aeronave orden de aterrizar, se empleará las señales siguientes:

a) De día, tres proyectiles disparados a diez segundos de intervalo y a la detonación de cada uno de los cuales se producirá una nube de humo negra o amarilla.

b) De noche, tres proyectiles disparados a diez segundos de intervalo y a la detonación de los cuales se producirán luces o estrellas verdes.

Además, si se desea evitar el aterrizaje de otra aeronave que la avistada, uno dirigirá sobre la última, por medio del proyector, un haz intermitente de luz.

20.—a) En caso en que la niebla y la bruma hagan invisible un aerodromo, este último podrá ser indicado por un balón que sirva de boya aérea o por todo otro medio aprobado.

b) En caso de niebla, bruma, de caída de niebla o de fuerte lluvia, sea de día o de noche, una aeronave, sobre el agua deberá hacer escuchar las señales sonoras siguientes:

1°.—Si no está al ancla ni amarrado, un sonido a intervalos de dos minutos cuando más, consistente en dos llamadas, de una duración de más o menos cinco segundos, separadas por un intervalo de alrededor de un segundo.

2°.—Si está al ancla o amarrada, el repique de una campana o de un gong suficientemente potente, prolongado durante un lapso de unos cinco segundos, con los intervalos de un minutos cuando más.

## SECCION III

### Reglas Generales de la Navegación Aérea

21.—Sujeta a las reservas de las estipulaciones del Art. 43 de este reglamento, los aviones deben siempre dejar el libre paso a los globos cautivos o libres.

22.—Un dirigible que no pueda maniobrar debe considerarse como un globo libre.

23.—Cuando las cricunstancias lo permitan, se puede preveer el riesgo de colisión con otra aeronave, observando con cuidado la orientación y la inclinación de la ruta seguida por ésta. Si ninguno de estos dos elementos sufre modificación apreciable, se debe considerar la colisión como posible.

24.—La expresión "riesgo de colisión" comprende todo riesgo de accidente causado por la indebida proximidad de dos aeronaves. Toda aeronave a la que las estipulaciones de este reglamento imponen las obligaciones de dar paso a otra aeronave para evitar una colisión, debe mantenerse a una distancia de ella, lo suficientemente amplia, teniendo en consideración las circunstancias.

25.—Al observar las reglas sobre los riesgos de colisión contenidas en el Párrafo 24, una aeronave a motor debe siempre maniobrar según las reglas establecidas por los artículos siguientes, desde que se informan que si siguieran su ruta, pasarían a menos de doscientos metros de una parte cualquiera de la otra aeronave.

26.—Cuando dos aeronaves motores se encuentran de frente, o casi de frente, cada una debe abrirse a la derecha.

27.—Cuando dos aeronaves a motor sigan respectivamente rutas que se cruzan, la aeronave que vea a la otra a su derecha debe cederle el camino a la otra.

28.—Una aeronave que alcance a la otra deberá para pasarla, abrirse de esta última, haciendo desviar su propia ruta hacia la derecha y sin picar.

Si una aeronave alcanza a otra, siguiente la ruta inclinada de más de 110 grados sobre la seguida por esta última, es decir, si se encuentra con referencia a esta última en una posición tal que, de noche, no podría distinguir ninguna de las luces laterales de esta aeronave, será considerada como si estuviera alcanzando a esta última, y cualquier cambio posterior de la ruta seguida por las dos aeronaves, no podrá hacer que se considere a la primera como si fuera a cruzar a la otra según el espíritu de este reglamento, o librarla de la obligación de mantenerse a distancia de la aeronave alcanzada, hasta que la última haya sido ampliamente pasada.

Como, de día, la aeronave que pasa a la otra en las condiciones vistas, no puede saber siempre con certidumbre si su ruta pasará por delante o por detrás de la otra aeronave, deberá, en caso de duda, considerarse como si estuviera en la situación de una aeronave que alcanza a otra y apartarse de la ruta seguida por la última.

29.—Cuando el presente reglamento prescribe a una de las dos aeronaves darle paso a la otra, esta última debe mantener su ruta y su velocidad primitivas. Cuando, por motivo de mal tiempo o cualquiera otra causa, las dos aeronaves se encuentran tan próximas la una de la otra, que no se puede evitar una colisión por maniobra de la primera aeronave, la aeronave alcanzada debe tomar la iniciativa de maniobrar de la manera más eficiente a fin de evitar la colisión.

30.—Toda aeronave instada por el presente reglamento a apartarse de la ruta de la otra aeronave, deberá, siempre que sea posible, evitar cruzarla por delante.

31.—Con el fin de reducir los riesgos de colisión más considerables en las rutas de tráfico aéreo, las reglas siguientes

serán observadas, siempre que sea posible y que no haya peligro para el vuelo en esas rutas y en sus vecindades.

a) Toda aeronave que vuele a compás, a lo largo de la línea recta que una los dos puntos de una ruta ordinaria de tráfico aéreo, deberá mantenerse a 500 metros cuando menos a la derecha de esta línea;

b) Toda aeronave que siga una ruta de tráfico aéreo, que haya sido oficialmente reconocida, deberá mantenerse a 300 metros cuando menos sobre la derecha de esta ruta;

c) Toda aeronave que, en las vecindades de una ruta frecuentada por las aeronaves, siga una línea indicada en tierra por un camino, una vía férrea, un curso de agua, un canal, una línea de costa, deberá mantenerse cuando menos a 300 metros sobre la derecha de esta línea.

d) Ninguna aeronave podrá mantenerse a la izquierda de las rutas arriba mencionadas, a no ser a una distancia suficientemente grande, para permitirle evitar los aparatos que sigan estas líneas o rutas, conforme a las disposiciones presentes;

e) Toda aeronave que atraviese una de las líneas o rutas arriba mencionadas deberá hacerlo en ángulo recto, tan rápidamente como sea posible y a una altura que será la mayor que razonablemente pueda tomar la nave;

f) En el caso de vuelos en grupo, el jefe del grupo deberá, bajo su responsabilidad, dirigir el vuelo, de manera tal que todas las aeronaves del grupo puedan conformarse a las reglas arriba establecidas en este artículo.

32. — Ninguna aeronave a punto de elevarse, sea de tierra o del agua deberá tratar de decolar si hubiera riesgo de colisión con otra aeronave a punto de aterrizar.

33. — Toda aeronave que se encuentre en una nube, neblina, bruma o en cualquier otra condición de mala visibilidad, deberá maniobrar con precaución, teniendo riguroso cuidado según las circunstancias del caso.

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

34. — Debe tenerse sumo cuidado al observar éstas reglas, para evitar los peligros de colisión y toda otra circunstancia causante de accidente, y sólo podrá apartarse de ellas, cuando sea necesario, para evitar un daño imprevisto e inmediato.

## SECCION IV

### Lastre

35. — Es prohibido arrojar, de una aeronave en el aire otro lastre que no sea arena fina y agua.

## SECCION V

### Regla especial sobre la navegación aérea por encima de los Aerodromos abiertos al servicio público y en sus vecindades

36. — En cada aerodromo, todo avión que desee aterrizar o partir y se encuentre forzado a hacer un viraje, deberá salvo en el caso de peligro, efectuarlo a la izquierda, es decir en el sentido contrario al movimiento de las agujas de un reloj.

37. — Un avión que parta de un aerodromo no podrá virar a menos de 500 metros de distancia del punto más cercano del perímetro del aerodromo, y si se viera obligado a virar, deberá hacerlo conformándose a las reglas establecidas en el párrafo precedente.

38. — Todo avión que vuele entre 500 y 3500 metros de distancia del punto más cercano del perímetro de un aerodromo, deberá conformarse a las reglas de pilotaje estabelcidas en el presente reglamento, artículos 36 y 37, a menos que se encuentre a más de 2,000 metros de altura.

39. — Los aterrizajes acrobáticos sobre los aerodromos son prohibidos. Es prohibido a los aviadores dedicarse a ejer-

cicios aerobáticos en las vecindades de los aerodromos, a una distancia inferior a 4,000 metros del punto más cercano del perímetro del aerodromo, a menos que estos aviones se mantengan a una altura superior a 2,000 metros.

40. — En todo aerodromo, la dirección del viento será claramente indicada por uno o varios dispositivos reconocidos, tales como la T de aterrizaje, banderolas, humos, etc. En caso de viento nulo, una bola bien visible será izada a un mástil y si existe una T de aterrizaje será ocultada.

41. — Todo avión que parta de un aerodromo o que aterrice en él, deberá hacerlo contra el viento, a menos que exista impedimento por la disposición de los lugares y salvo en el caso de viento nulo. En este último caso, todo avión que parta o aterrice, deberá hacerlo en el sentido indicado por una señal aprobada o apropiada, o, si existiera T de aterrizaje, en el sentido indicado por ella.

42. — Si dos aviones se aproximan al mismo tiempo a un aeródromo para aterrizar en él, el avión que esté a mayor altura deberá maniobrar de modo de evitar al avión que vuela a un nivel inferior y, para aterrizar, se conformará a las reglas del artículo 28 sobre el paso.

43. — Será dado libre paso a todo aeronave a punto de aterrizar en un aeródromo.

44. — En todo aeródromo a lo largo del perímetro y en las cercanías de los hangares, una zona neutral será destinada a la maniobra en tierra de los aviones.

Las partes reservadas a las partidas y a los aterrizajes serán lo más grande que se pueda.

Todo avión que desee aterrizar o elevarse deberá hacerlo conforme a las estipulaciones del artículo 41 y dejando ampliamente a su izquierda a todo avión que haya ya aterrizado o esté en vías de elevarse o se prepare para hacerlo.

Todo avión en movimiento en el terreno, en la zona reservada para las partidas y aterrizajes, deberá hacerlo en el sentido del aterrizaje. Sin embargo, en ciertos aerodromos se podrá autorizar a los aviones que se trasladen, atravesando la parte reservada a las partidas y a los aterrizajes, bajo ciertas reservas que garanticen la seguridad.

45. — Como excepción de la regla general formulada en el Párrafo 3° del Art. 44 del presente reglamento, en ciertos aerodromos, la parte reservada a las partidas y a los aterrizajes podrá estar virtualmente dividida en dos zonas, aproximadamente iguales, por un plano vertical orientado en el sentido del aterrizaje definido en el artículo 41. Para un observador colocado frente al viento, la zona de la derecha será la reservada para los aterrizajes y la de la izquierda para las partidas. Esta reglamentación especial deberá estar indicada por una estrella blanca, plena, de cinco brazos (constituída por pentágonos regulares no convexos, inscritos en un círculo de quince metros de diámetro como mínimo), colocada en el suelo al centro de la parte del terreno reservado para las partidas y los aterrizajes.

El avión que desee aterrizar deberá hacerlo conforme al Art. 41, en la parte izquierda de la zona, reservada para este efecto, pero dejando libremente a su izquierda a todo otro avión que haya ya aterrizado.

El avión que desee elevarse deberá hacerlo conforme al artículo 41, en la parte izquierda de la zona reservada para ese efecto, pero dejando ampliamente a su izquierda a todo otro avión que se esté elevando o a punto de hacerlo.

46. — Las reglas de la presente sección se aplicarán igualmente de noche en los aerodromos. El aerodromo será delimitado tan exactamente como sea posible con luces rojas colocadas en su perímetro y en los obstáculos. El sentido de aterrizaje será, en la medida de lo posible, indicado por una T luminosa; o, a falta de ella, por tres luces blancas dispuestas en triángulo isósceles, cuya base tendrá alrededor de doscientos metros de largo y una altura cuando menos del doble; el emplazamiento de las luces será tal que el avión deba aterrizar dirigiéndose del medio de la base hacia la luz del vértice opuesto; la base indicará el lugar en que comience a tocar el suelo y el vértice, el límite que no sería prudente pasar.

47. — Ningún globo cautivo, cometa o dirigible amarrado, podrá sin autorización especial, elevarse en las vecindades de ningún aerodromo, excepto en el caso previsto en el artículo 20.

48. — Señales apropiadas serán colocadas sobre todos los obstáculos existentes sobre los aerodromos, y mientras sea posible, en los obstáculos fijos, peligrosos para la anvegación aérea en una zona de 500 metros de largo alrededor de todos los aerodromos.

49. — La aplicación de las reglas especiales sobre la circulación aérea arriba indicadas o en las vecindades de uno de los aerodromos abiertos al uso público podrá ser temporalmente suspendida, en parte o en su totalidad, con respecto a un aerodromo dado, por el Estado. En este caso, esta suspensión será indicada por un cuadrado rojo, de cuando menos tres metros de lado, colocado horizontalmente, en la proximidad de la señal que indica la dirección del viento.

## SECCION VI

### Generalidades

50. — Toda aeronave que maniobra sobre el agua por sus propios medios, deberá obedecer las reglamentaciones establecidas con el objeto de prevenir las colisiones en el mar, y para este efecto, será considerada como un vapor; pero deberá llevar solamente las luces especificadas en el presente reglamento y no las previstas en los Reglamentos Marítimos, para los vapores. Además, salvo en los casos especificados en los artículos 17 y 20 del presente Reglamento, no utilizará las señales sonoras previstas en estos últimos reglamentos. No tendrá tampoco derecho a recibir estas mismas señales.

51. — No se podrá invocar ninguna de las prescripciones del presente Reglamento para eximir a una aeronave o a su propietario, piloto, o tripulación, de las consecuencias de una negligencia, ya sea en empleo de luces y de señales, sea en el servicio de vigías, o de una negligencia en la observancia de las precauciones requeridas por la práctica de la navegación aérea en tiempo normal, o en las circunstancias especiales del caso.

52. — Ninguna de las prescripciones arriba mencionadas podrá tampoco invocarse como excusa en caso de infracción de los reglamentos especiales establecidos y debidamente publicados, relativos a la circulación aérea en la proximidad de los aerodromos militares u otro lugar; la observancia de estos reglamentos será obligatoria para todos los propietarios, pilotos o tripulantes de las aeronaves.

53. — Todos los aviadores comerciales deberán familiarizarse con las reglas locales de vuelo de las escuelas militares de aprendizaje y en caso de utilizar esos campos observarán estrictamente esos reglamentos.

## ANEXO E

## CONDICIONES MINIMAS REQUERIDAS PARA LA OBTENCION DE BREVETES Y LICENCIAS DE PILOTOS O DE OFICIALES DE RUTA

### SECCION I

#### Generalidades

Las condiciones indicadas en el curso del presente Anexo son las condiciones mínimas exigidas para la entrega de los brevetes y licencias válidas para el tráfico comercial.

El Gobierno se reserva la facultad de entregar sus brevetes y licencias, no válidas para el tráfico internacional, según las condiciones menos rígidas, que juzgue suficiente con el fin de asegurar el tráfico aéreo.

Los indicados brevetes y licencias no serán válidos para volar del territorio de un Estado a otro.

Se deberán presentar en una forma que impida toda confusión con los brevetes y las licencias establecidas conforme a las decisiones tomadas por la Unión Panamericana y válidos para el tráfico internacional.

## SECCION II

### Brevetes de pilotos de avión

A. — **Brevete de Piloto de Avión de Turismo.**

(No válido para el transporte público o para trabajos aéreos).

1. — **Pruebas Prácticas.**

En cada prueba práctica, el candidato debe hallarse solo en el Avión.

a) **Prueba de altura y de vuelo planeado.** — Un vuelo sin aterrizar, durante el cual el piloto deberá alcanzar una altura mínima de 2,000 metros del punto de partida. El descenso se terminará por un planeo, debiendo detenerse los motores a 1,500 metros por encima del terreno de aterrizajes. El aterrizaje se hará sin que el motor se haya vuelto a poner en marcha y en un radio de 150 metros alrededor de un punto fijado previamente por los examinadores acreditados.

b) **Pruebas de destreza.** — Un vuelo sin aterrizaje alrededor de dos postes (de dos boyas) situadas a 500 metros la una de la otra y describiendo una serie de cinco ochos, debiéndose hacer cada viraje alrededor de uno de los postes o una de las dos boyas. Este vuelo se hará a una altura inferior o igual a 200 metros de tierra (o del agua). El aterrizaje se ejecutará:

1º — Parando definitivamente el motor o los motores cuando más tarde al tocar la aeronave el suelo o el agua.

2º — Parando definitivamente la aeronave a menos de 50 metros de un punto fijado por el candidato mismo antes de la partida.

2. — **Requisitos Especiales.**

Conocimiento perfecto de los Reglamentos sobre las luces y señales y reglas generales de la circulación aérea. Reglas especiales de la circulación aérea por encima de los aerodromos abiertos al servicio público y en sus vecindades. Conocimiento práctico de la legislación aérea internacional.

B. — **Brevetes de pilotos de avión que sirve en los transportes públicos o en trabajos aéreos.**

1. — **Pruebas prácticas.**

En cada prueba práctica, el candidato debe estar solo en el avión.

a) Prueba de altura: Un vuelo sin aterrizaje durante el cual el piloto deberá quedarse cuando menos una hora a una altura mínima de 2,000 metros por encima del punto de partida.

b) Las pruebas de vuelo planeado y de destreza son las mismas que las exigidas para los brevetes de piloto de avión de turismo. Los candidatos que posean ya este brevete, no tendrán que sufrir por segunda vez estas pruebas.

c) Pruebas de duración de cuando menos trescientos kilómetros sobre tierra o agua, con regreso final al punto de partida.

Este viaje deberá hacerse sobre la misma aeronave, y con una duración de ocho horas. Comprenderá dos aterrizajes obligatorios (con parada completa del aparato) fuera del punto de partida, sobre uno de los puntos fijados por adelantado por los examinadores.

A la partida, el candidato será informado de la ruta que deberá seguir y se le dará la carta necesaria. Los examinadores decidirán si la ruta ha estado correctamente seguida.

d) Vuelo de noche: Un vuelo de treinta minutos hecho a una altura de cuando menos quinientos metros. Este vuelo no podrá comenzar sino cuando menos dos horas después de la puesta del Sol; terminará cuando menos dos horas antes de su salida.

**Examen Técnico.**

El candidato que haya sufrido de manera satisfactoria las pruebas prácticas será llamado a examen en los puntos siguientes:

a) **Aviones.**

Conocimiento teórico de las leyes de la resistencia del aire, especialmente en sus efectos sobre las superficies de ala y los planos de cola, sobre los gobiernos de dirección y de profundidad, y sobre las hélices; funciones de las distintas partes de la aeronave y de sus comandos.

Montaje de los aviones y de sus diversas partes.

Pruebas prácticas de reglaje.

b) **Motores.**

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

Causa del mal funcionamiento de los motores; causas de su detención.

Pruebas prácticas de reparaciones corrientes.

c) **Conocimientos Especiales.**

Reglamentos sobre luces y señales. Reglas generales del tráfico aéreo y Reglas especiales del tráfico aéreo por encima y en las vecindades de los aerodromos abiertos al uso público.

Conocimiento práctico de las condiciones especiales del tráfico aéreo y de la legislación aérea internacional.

Lectura de cartas; orientación, determinación del punto de posición, meteorología elemental.

**Recomendaciones**

Las pruebas prácticas deberán terminarse en el período máximo de un mes. Pueden efectuarse en cualquier orden, pudiendo ser materia, cualquiera de ellas de dos exámenes. Serán certificadas por los examinadores debidamente acreditados, que remitirán las notas a las autoridades competentes.

Los informes oficiales, harán mención de los diferentes incidentes, especialmente de los aterrizajes. Antes de cada prueba, los candidatos deberán presentar a los examinadores documentos de identidad absoluta.

Se deberá emplear en todas las pruebas prácticas un barógrafo, y el gráfico que resulte, deberá ser firmado por los examinadores y adjuntado a su informe.

Los pilotos que posean el brevete militar tendrán derecho al brevete de piloto de avión de turismo; pero, para obtener el brevete de piloto de avión para transporte público o para trabajos aéreos, deberá rendir los exámenes técnicos de navegación especificados en el Título B, 2 (c).

## SECCION III

### Requisitos médicos de capacidad para la navegación aérea Pilotos de aviones de turismo

1° — Para obtener una licencia como piloto de aviones de turismo, todo candidato deberá presentarse para ser examinado por los médicos especialmente designados a este efecto por el Estado.

2° — Este examen médico se basará en los requisitos siguientes de capacidad física y mental:

a) Los antecedentes hereditarios y personales y, en particular, el equilibrio del sistema nervioso, datos que serán

objeto de una declaración del candidato firmada por él mismo y considerada como suficiente por el médico examinador;

b) Los candidatos a pilotos de aviones de turismo no podrán solicitar la obtención de una licencia antes de cumplidos los diecisiete años de edad;

c) **Examen quirúrgico general:** el candidato no debe sufrir de ninguna herida ni lesión, ni haber sido objeto de ninguna operación, ni presentar ninguna anomalía congénita o adquirida que pueda ser un obstáculo a la seguridad de la maniobra de una aeronave en las condiciones ordinarias;

La palpación del abdomen y de las vísceras abdominales, en particular las regiones pilóricas, vesiculares, duodenal y apendicular, no deberá revelar ninguna tumefacción ni dolor neto sin que ello sea investigado por un examen radiosiópico y radiográfico.

Toda intervención quirúrgica en las vías biliares o en el tubo digestivo, salvo apendicitis, que signifique una ablación total o parcial, o una derivación de uno de sus órganos; toda lesión anatómica de una parte cualquiera del tubo digestivo en estas paredes, alguna estrangulación de su calibre, todo cálculo o cuerpo extraño, toda lesión peritoneal, constatada por los exámenes clínicos o de laboratorio, serán consideradas como eliminatorias. Se podrán hacer excepciones en las estrangulaciones espasmódicas no acompañadas de otras irregularidades y en las ptoses compensadas por una buena musculatura abdominal.

Las afecciones del hígado (incluyendo aquellas de las vías biliares) y del páncreas, serán en caso que se juzgue necesario, verificadas por exámenes de laboratorio, en particular por la radiografía, así como también por un examen de sangre y de orina y ellas no deberán considerarse como eliminatorias sino cuando corresponden a la existencia de un cálculo, de un tumor o de una lesión que entrañe un mal funcionamiento persistente de estos órganos;

d) **Examen médico general:** el candidato no deberá sufrir de ninguna enfermedad o afección capaz de dejarlo vio-

lentamente incapacitado para conducir una aeronave. Debe poseer corazón, pulmones y un sistema nervioso que pueda soportar los efectos de la altura.

No deberá tener afecciones renales, ni deberá presentar ninguna señal clínica de sífilis, ni tener ninguna lesión cardíaca;

e) **Examen de los ojos:** el candidato deberá presentar, si fuera necesario con la ayuda de lunas correctoras, una agudeza visual igual a cuando menos 80 % de la agudeza visual normal para cada ojo, tomado separadamente, o 90 % para un ojo y 70 % para el otro. La agudeza visual deberá medirse por medio de caracteres de imprimir standardizados, poderosamente iluminados, pero de manera tal que la luz no brille directamente sobre los ojos del candidato examinado. La visión binocular, la motilidad ocular, el campo visual de cada ojo y la percepción de los colores deben ser normales;

f) **Examen del oído:** el oído medio debe ser normal. El cadidato debe poseer una agudeza auditiva correspondiente a cuando menos la percepción de la voz susurrada a un metro de distancia. El aparato vestibular debe estar intacto y no ser hiperexcitable. Debe de haber igualdad en los dos lados;

g) **Examen de la nariz, garganta y boca:** el candidato debe tener una permeabilidad tubal total en los dos lados.

3º — El candidato que satisfaga las codiciones arriba enumeradas recibirá un certificado médico favorable que deberá ser presentado al recabar la licencia. Este certificado médico deberá en la medida de lo posible conformarse al modelo que se indica a continuación:

Válido hasta el .....

**Certificado Médico**

El suscrito (X) .....

certifica que don (1) .....

nacido en ..... el .... de 19..

domiciliado en ..... ha sufrido las pruebas del examen de capacidad física y que se le ha encontrado (2) .....

para llenar las funciones de piloto de avión de turismo.

Lima,..... de ..... de 19..

.....

.....
Vº Bº
Inspector de Aviación
Comercial y Civil

(X)—Oficial de Sanidad.

(1)—Apellido y nombre.

(2)—Apto, no apto, temporalmente no apto.

Todo piloto de aeronave brevetado antes del 28 de junio de 1925 será considerado como si hubiera satisfecho las condiciones arriba indicadas para la entrega del certificado de capacidad física, a menos que se descubra en él un defecto patológico, capaz de determinar una incapacidad repentina.

**B. — Personal de tripulación de las aeronaves destinadas a los transportes públicos o a trabajos aéreos.**

1. — Para obtener una licencia, sea como piloto, sea como oficial de ruta, como mecánico, o como miembro del personal de tripulación de una aeronave que se dedique al transporte público o a trabajos aéreos; todo candidato deberá presentarse, para sufrir un examen, ante los médicos especialmente designados al efecto por el Estado.

2. — Los candidatos, antes de presentarse el examen mencionado en el artículo 1, precedente, deberán haber sufrido un examen médico preliminar satisfactorio, en curso del cual deberán haber satisfecho las condiciones mínimas de capacidad física indicadas a continuación.

Este examen se llevará a cabo, a opción del Estado, sea ante los médicos indicados en el párrafo 1, sea ante cualquier otro médico.

El candidato deberá tener disponibles íntegramente sus cuatro miembros y no estar privado del uso completo de ninguno de los ojos. Asimismo no deberá sufrir ninguna afección o infección médica o quirúrgica, aguda o crónica, en evolución, no presentar ninguna mutilación ni herida, que encierre un grado de incapacidad funcional que pueda ser un obstáculo para la seguridad de la maniobra de una aeronave, a toda altura, aún en el caso de vuelo prolongado o difícil; no tener ninguna clase de hernia, no sufrir de ninguna lesión sensorial aparente, ni estar notoriamente sujeto a alguna manifestación mórbida psíquica o nerviosa.

3. — Los exámenes médicos, tanto para la selección inicial como para la comprobación de la conservación de la capacidad del personal, especificada en el párrafo 1, serán basadas en las condiciones siguientes de capacidad física y mental;

a) El candidato será interrogado en el primer examen acerca de los antecedentes hereditarios y personales.

b) **Examen del sistema nervioso.** — En esta primera inspección, el examen del sistema nervioso del candidato comprenderá un interrogatorio más profundo sobre sus antecedentes hereditarios, de familia y personales. Los datos obtenidos serán objeto de una declaración escrita y firmada por el candidato y acompañada, si fuera posible, por un atestado relativo, sobre todo, a las pérdidas de conocimiento, a los vértigos y las convulsiones de toda clase y emitido por el médico de familia del candidato o una persona digna de fe y que lo conozca desde tiempo atrás. Esta declaración y este testimonio deberán ser reconocidos como suficientes por el médico examinador.

El candidato no deberá presentar defecto mental ni atrófico, ni temblores patológicos ni dejar presumir una epilepsia latente. La motilidad, la sensibilidad, los reflejos tendinosos, cutáneos y pupilares, la coordinación de los movimientos y las funciones cerebelosas deberán ser normales; una excepción se podrá hacer en las afecciones periféricas localizadas, de la sensibilidad debidas a la sección accidental de una rama nerviosa.

Las fracturas que comprometan la pared interna de la bóveda craneana, aún sin disturbios aparentes, entrañarán una incapacidad temporal de dos años a partir de la época de la fractura.

Toda indicación de sífilis nerviosa será eliminatoria, a menos que esta presunción sea mal fundada en virtud de un examen de sangre o del líquido céfalo-raquídeo, hecho con el consentimiento del candidato.

c) Los pilotos que se dediquen a los transportes públicos no podrán entrar en funciones ni antes de los diecinueve, ni después de los cuarenticinco años.

d) **Examen quirúrgico general.** — El candidato no debe sufrir de ninguna herida ni lesión, no deberá haber sufrido ninguna operación, ni presentar anomalías congénitas o adquiridas que puedan ser un obstáculo a la seguridad de la maniobra de una aeronave, a toda altura, aún en el caso de vuelo prolongado y difícil.

La palpación del abdomen y de las vísceras abdominales, en particular de las regiones pilórica, vesiculares, duodenal y apendicular, no deberá revelar ninguna tumefacción ni dolor neto, sin que se haga una investigación ulterior por un examen radioscópico y radiográfico.

Toda intervención quirúrgica en las vías biliares o en el tubo digestivo, salvo el apéndice, que envuelva una ablación total o parcial, o una derivación de uno de estos órganos, toda lesión anatómica de una parte cualquiera del tubo digestivo en estas paredes, toda extrangulación en su calibre, todo cálculo y cuerpo extraño, toda lesión peritoneal, constatada por los exámenes clínicos o de laboratorio, serán eliminatorios. Se podrá hacer excepción con las estrangulaciones espasmódicas que no sean acompañadas de otros trastornos y con las ptosas compensadas por una buena musculatura abdominal.

Las afecciones del hígado (comprendiéndose en ellas las de las vías biliares) y las del páncreas serán, en los casos en que se juzgue necesario, constatadas por exámenes de laboratorio en particular por la radiografía, así como también por un examen de sangre y de la orina y no serán consideradas como eliminatorias, sino cuando correspondan a la existencia de un cálculo, de un tumor o de una lesión que envuelva un mal funcionamiento persistente de estos órganos.

e) **Examen médico general.** — El candidato no debe sufrir de ninguna enfermedad o afección que pueda volverlo violentamente incapaz de conducir una aeronave. Su fuerza muscular debe ser suficiente para maniobrar los tipos de aeronaves que tenga que pilotear o los aparatos de los cuales se ha de servir.

No debe tener ningún aneurisma en los troncos arteriales mayores, ni sufrir lesión cardíaca, aunque esté bien compensada; el corazón debe estar intacto, su funcionamiento debe ser normal y solamente la arritmia respiratoria, la tachicardia emotiva o de esfuerzo y la bradicardia total no acompañada de disociación auriculo-ventricular serán permitidas.

El candidato no debe sufrir de ninguna afección aguda en los pulmones, ni presentar ninguna lesión cicatrizante en ellos, ni de tuberculosis, revelable por los procedimientos clí-

nicos corrientes, ni adenopatía traquio-bronquial, ni de enfisema pulmonar, aunque fuera ligero. Sin embargo, en la verificación del estado de capacidad del personal, especificada en el párrafo 1, el enfisema pulmonar deberá convertirse en causa eliminatoria, únicamente en el caso en que la capacidad pulmonar caiga por debajo de los tres litros y medio en reposo después de una expiración y una inspiración forzada y cuando la duración de la suspensión respiratoria caiga en descanso por debajo de cincuenta segundos, o solamente de cuarenta, si el candidato es de una talla inferior a una metro sesenta y cinco, o si fuera del sexo femenino. Además cada examen incluirá una ficha radioscópica en casos clínicos dudosos.

El candidato no debe presentar ningún signo de afección orgánica de los riñones, éstos no deberán ser sensibles al dolor por palpación y su volumen debe de ser normal. La ptosa renal será eliminatoria; sin embargo, para los exámenes de la conservación de la capacidad, esta regla no tendrá efecto si la ptosa renal no entraña afecciones funcionales. La orina no debe contener ningún elemento patológico. Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales, aún la blenorragia, podrán acarrear una incapacidad temporal o definitiva, se podrá hacer excepción en lo que concierne a la conservación de la capacidad en caso de la orqui-epidimitis tuberculosa en forma benigna y localizada.

Los candidatos del sexo femenino deberán presentar un útero y anexos normales. Los casos en los cuales una intervención quirúrgica deba tener lugar serán considerados individualmente. Toda indicación de preñez será eliminatoria. Después del parto o aborto, la poseedora de una licencia no podrá reasumir sus servicios aéreos sino después de haber sufrido un nuevo examen médico.

El candidato no deberá presentar ninguna señal clínica de sífilis;

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 motilidad ocular, el campo visual de cada ojo y la percepción de los colores deben ser normales.

Todo piloto deberá presentar, sin lunas correctoras, una agudeza visual igual a cuando menos 80 por ciento de la agudeza visual normal (La agudeza visual igual a 100 (normal) corresponde a un ángulo de 5 minutos) para cada ojo tomado separadamente o 90 por ciento para un ojo y 70 por ciento para el otro, la agudeza visual se deberá medir por medio de caracteres de imprimir standardizados, poderosamente iluminados, pero de manera tal que la luz no deslumbre los ojos del sujeto examinado.

Todo oficial navegante deberá presentar la misma agudeza visual, pero, si fuera necesario, con lunas correctoras;

g) **Examen del Oído.** — El oído medio debe ser normal. El candidato debe poseer una agudeza auditiva correspondiente a, cuando menos, la percepción normal de los diapasones **do** (1) 64, vibraciones por segundo, **do** (3) 256 vibraciones por segundo, **do** (7) 4096 vibraciones por segundo, debiendo estar los brazos mantenidos perpendicularmente al suelo, a un centímetro del conducto auditivo. El aparato vestibular debe estar intacto y no ser hiperexcitable; debe haber igualdad en los dos lados;

h) **Examen de la nariz, de la garganta y de la boca.**— El candidato debe tener una permeabilidad nasal y una permeabilidad tubular totales, en los dos lados, y no sufrir ninguna afección seria aguda o crónica, de la cavidad bucal o de las vías respiratorias superiores.

4. — El candidato que haya satisfecho las condiciones arriba mencionadas recibirá un certificado médico favorable, que deberá presentarse para obtener la licencia o hacerla renovar y que deberá, en la medida de lo posible, conformarse al modelo que aparece en seguida:

Ministerio de
Marina y Aviación

Válido hasta el .....

**Certificado Médico**

El suscrito .....
(Médico)

certifica que don (1) .....

nacido en ..... el .....

domiciliado en ..... ha sido sometido

a las pruebas del examen de capacidad física.

y que se le ha encontrado (2) .....

para servir en el personal de tripulación.

como (3) .....

Lima,..... de ..... de 19....

.....

(1)—Apellido y nombre.

(2)—Apto, no apto o provisionalmente incapaz.

(3)—Indicación de la función que desempeñará.

5º — Con el objeto de permitir la constatación de la conservación de su capacidad para la navegación aérea, todo miembro del personal indicado en el párrafo 1, que sea poseedor de una licencia, será examinado periódicamente, cuando menos cada seis meses, si es del sexo masculino, y cada tres meses si fuera del sexo femenino, por los médicos especialmente designados por la Inspección General de Aeronáutica, y las conclusiones de este examen serán adjuntas a su expediente. Así mismo, en caso de enfermedad o accidente, su capacidad para la navegación aérea debe ser reconocida de nuevo. Los datos y los resultados de estos exámenes complementarios serán registrados en la licencia de la persona examinada.

6º — Todo miembro del personal especificado en el párrafo 1, que pueda comprobar que no ha cesado, desde su último examen médico, de llenar sus funciones de una manera satisfactoria, llegando a un total de, cuando menos, doscientas horas de vuelo, en el curso del último período de dos años; puede mantenerse en funciones por tan largo período de tiempo, como sus facultades físicas constatadas en su último examen se mantengan, a menos que se descubra en él una tara patológica susceptible de determinar una incapacidad súbita.

Un candidato ya poseedor de una licencia entregada en virtud del examen médico, pero no válida para los transportes públicos o trabajos aéreos, puede ser admitido al personal determinado en el párrafo 1, en las condiciones fijas del párrafo anterior, si constata que desde su último examen médico, no ha dejado de cumplir, de manera satisfactoria y alcanzado un total cuando menos de doscientas horas de vuelo, en el curso del último período de dos años, en la función por la cual solicita una de las licencias enumeradas en el párrafo 1.

## ANEXO F

### Cartas internacionales y aeromarcas en el terreno

Las cartas internacionales y las marcas aeronáuticas del terreno serán confeccionadas de acuerdo con las reglas siguientes:

## SECCION I

### Cartas

1. — Habrán dos tipos de cartas aeronáuticas, que se les designarán con los nombres de "Cartas Generales" y de "Cartas Normales".

2 — Las cartas generales, así como también las cartas normales serán construídas, en principio, según las reglas adoptadas por las Conferencias Internacionales reunidas en Londres en 1909 y en París en 1913, para el establecimiento de la "Carta del Mundo a la millonésima".

Las hojas de la carta del mundo a la millonésima comprenden, uniformemente, seis grados de longitud y cuatro grados de latitud. El canevás está formado por meridianos trazados de seis en seis grados a partir del meridiano de Greenwich y por paralelos trazados de cuatro en cuatro grados, a partir del Ecuador.

Los sesenta sectores meridianos de seis grados de largo son numerados del 1 al 60 partiendo del antimeridiano de Greenwich hacia el Este.

A cada lado del Ecuador y hasta la latitud de 88°, las 22 zonas paralelas sucesivas de cuatro grados de altura, son designadas por las 22 letras de la A a la V.

Las dos áreas polares, de dos grados de radio quedan marcadas por la letra Z.

Para el hemisferio Norte, cada hoja de la carta lleva símbolos descriptivos formados de la letra N., seguida de uno que representa la zona y el número del sector que encierra la hoja en cuestión. Por ejemplo: N. K.—12.

Para el hemisferio Sur, la letra inicial N. es reemplazada por la letra S. Ejemplo: S. L.—28.

3. — Las longitudes, distancias, alturas y profundidades serán expresadas en metros.

4. — Los colores y signos convencionales, así como los arreglos tomados para la publicación de la carta del mundo, a

la millonésima, deben, en la medida de lo posible, emplearse en las cartas aeronáuticas internacionales.

5. — Para las "Cartas Generales", se hará uso de la proyección de Mercator, el grado de longitud debiendo estar representado por un largo de tres centímetros. Los meridianos limitantes de las hojas, serán contados del de Greenwich y los paralelos desde el Ecuador. Los meridianos y los paralelos de cada grado se marcarán en líneas finas; los que forman los límites de las hojas de la Carta del Mundo a la Millonésima serán reforzados. La designación de estas últimas hojas será la misma empleada en la Carta del Mundo a la Millonésima. Se producirá una superposición de un grado de latitud y dos grados de longitud entre dos hojas adyacentes.

6. — Cada una de las hojas de las cartas generales (Mercator) llevará en Español, el título de "Carta General Aeronáutica Internacional".

Cada hoja llevará cuando menos los datos siguientes: caracteres físicos generales del terreno representado por un sistema de tintes hypsométricos y de signos convencionales; nombres geográficos, estaciones radiotelegráficas, faros aéreos y marítimos, con su potencia luminosa en bujías, el color y la frecuencia de las luces; fronteras nacionales, zonas prohibidas; líneas de igual declinación magnética, y al margen una escala graduada en minutos; latitud y distancia al Polo Sur; longitudes antigua y nueva (Véase el Párrafo 10) con los números en el margen de los sectores correspondientes y las letras de la Zona de la Carta del Mundo a la Millonésima; la escala numérica de latitud en la mitad de la hoja; las escalas graduadas en kilómetros; una tabla índice que indique las ocho cartas adyacentes por su nombre y por los números abreviados (Véase el párrafo 10) con la escala, y la partición de hojas normales correspondientes, si hubiere lugar; una cartilla que indique los nombres de los países comprendidos en la hoja, así como los nombres de los mares, los distritos, etc.; una escala de los tintes hypsométricos, una lista de las rutas aéreas oficiales con sus puntos característicos, la leyenda de signos convencionales en Español y en Inglés; la proyección de acuerdo con la cual la carta ha sido levantada, el nombre del estable-

NAVAL DEL PERU
Julio J. Elías Murgia
Biblioteca

cimiento editor de la carta; la fecha de la publicación y de las ediciones sucesivas; una lista de las principales fuentes de acuerdo con las cuales la carta ha sido levantada y el precio oficial.

7. — La escala de la carta normal aeronáutica Internacional es la escala 1|200.000. Cada hoja comprenderá un grado de longitud y un grado de latitud.

8. — Cada una de las hojas de la Carta Normal llevará en Español el título "Carta Normal Aeronáutica Internacional" (Véase la Lámina 2 Adjunta). 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), en el ángulo S. O. de la hoja.

9. — Cada una de las hojas de la Carta normal llevará, siempre que los elementos sean conocidos:

a) En el interior mismo del cuadro: los retículos, de veinte en veinte, de los meridianos y de los paralelos; los caminos, los ferrocarriles de toda clase, las ciudades, los puertos y pueblos con sus contornos y el plano de las principales vías públicas que las atraviesan; las villas, con las mismas indicaciones, si fuera posible, o, en caso contrario, marcado por un pequeño círculo lleno; los principales caracteres del sistema hidrográfico superficial, las regiones boscosas y toda otra superficie impropia para el aterrizaje; los aerodromos y las estaciones de hidroaviones, con indicación de las facilidades permanentes de hangaraje, reavituallamiento, etc.; los terrenos de emergencia; las marcas aeronáuticas de terreno; los faros aéreos y marítimos con su potencia luminosa en bujías; el color y la frecuencia de sus destellos; las estaciones de radiotelegrafía; las estaciones meteorológicas; las líneas aéreas de transportes de energía eléctrica; los objetos notables; las fronteras nacionales con los cruces de frontera aduaneros, previstos en el Anexo G (Párrafo 2); las zonas prohibidas, los principales caminos aéreos, los nombres de los principales cursos de agua;

---

NOTA. — Para las regiones de población esparcida, la escala podrá ser 1|500.000, o aún 1|1.000.000.

las ciudades y pueblos; el relieve del terreno, representado por un sombreo. Las alturas serán indicadas en centenas de metro, la cifra que indique la altura debiéndose redondear a la centena inmediatamente superior; el punto culminante será representado por un punto colocado junto a la cifra que indica los millares de metros (Por ejemplo: 3.5). En el caso en que la altura indicada sea inferior a mil metros, no se colocará cero a la izquierda del punto (Ejemplo: .3);

b) En el margen: una escala marginal graduada en minutos, las latitudes y las distancias al Polo sur; las longitudes antiguas y nuevas (Véase Párrafo 10);

c) En el exterior del margen: el nombre de la localidad escogida para designar la hoja y los números abreviados cuando los últimos se empleen; la escala de distancias graduada en kilómetros, la leyenda de los signos convencionales en Español e Inglés; los diagramas que indican la declinación magnética y su variación anual; un índice que indique las hojas adyacentes por los números abreviados cuando éstos sean empleados; un mapa índice con las fronteras y nombres de los países y de los mares parcialmente representados en este índice, la proyección según la cual la hoja ha sido hecha, el nombre del establecimiento editor de la hoja y la fecha de su publicación; una lista de las principales fuentes, de acuerdo con las cuales la hoja ha sido hecha y el precio oficial.

10. — Además de las anotaciones de costumbre de las latitudes y longitudes, las hojas de las Cartas Aeronáuticas generales y normales llevarán encuadrados, en rectángulos, las nuevas coordenadas geográficas, que expresarán de una parte, la distancia angular al Polo Sur, comenzando de 0° y llegando 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°, hacia el Este. Al designar las hojas por las nuevas coordenadas, se tomarán las coordenadas del ángulo Sudoeste de la hoja, debiendo escribirse la distancia polar siempre en primer lugar y el número de unidades de grados, de las dos coordenadas, debiéndose representar en caracteres más gruesos.

Ejemplo: La Hoja limitada al Sur por el Paralelo 49° (correspondiente a 139° de distancia al Polo Sur) y al Oeste por el meridiano de 2° E. (correspondiente a 182° de la nueva longitud) será numerada 139-182. Así mismo, la hoja limitada al Sur por el paralelo de 36° Sur (correspondiente a una distancia polar austral de 54°) y al Oeste por el meridiano 7° W. (o sea 173 para la nueva longitud) será numerada: 54-173.

11. — La disposición general de las hojas de la Carta General y de la Carta Normal, los títulos, notaciones marginales, diagramas y leyendas, serán conforme a los modelos anexos (Láminas I y II).

12. — Se editará, en primer lugar, las Cartas Generales y las hojas de la Carta Normal y guías que envuelvan las rutas aéreas eventualmente fijadas de acuerdo con los convenios Internacionales.

---

NOTA. — Dadas las confusiones y los errores derivados del empleo de los procedimientos topográficos usuales, en la confección de las cartas aeronáuticas, se recomienda especialmente recoger, mediante el auxilio del reconocimiento aéreo, efectuado a lo largo de las rutas más importantes, todos los datos indispensables sobre los accidentes que deban figurar en estas cartas, para satisfacer las necesidades de los pilotos.

## SECCION II

### Sistema universal de aeromarcas en el terreno

1. — Las marcas aeronáuticas hechas en el terreno y sobre los techos de los edificios deberán llevar referencias numéricas y gráficas a las hojas de la Carta Normal Aeronáutica Internacional. Con este fin, cada una de las marcas llevará (Véase el croquis):

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

b) Un medio rectángulo cuyos lados menores estén orientados de Norte a Sur y que quede abierto, al Norte si la marca se encuentra en la mitad Sur, o al Sur, si la marca se encuentra en la mitad Norte;

c) Un gran punto que indique la posición aproximada de la marca en la media hoja correspondiente.

Las dos cifras que forman el número abreviado de la hoja deben estar situadas, sea contra los costados laterales, sea por encima o por debajo del medio rectángulo, pero nunca en el interior.

Cuando las marcas estén situadas tan cerca las unas de las otras que se presten a confusión, se podrá, para distinguirlas, emplear, en lugar del punto redondo un punto cuadrado o en forma de estrella.

El cuadrado rectangular y las cifras deberán tener cuando menos las dimensiones indicadas en el croquis.

2. — Se recomienda especialmente establecer marcas aeronáuticas a lo largo de las líneas aéreas internacionales.

NOTA. — Las medidas que tiendan a la iluminación nocturna eventual de las marcas aeronáuticas serán fijadas posteriormente, en virtud de las experiencias y de acuerdo con la Unión Panamericana.

3. — Además de las marcas que aquí se indica, el nombre de los aeródromos, abiertos al uso público, serán registrados en el suelo con letras (romanas) de color blanco que tengan las dimensiones siguientes:

| | |
|---|---|
| Longitud de cada letra . . . . . | 6 m. 00 |
| Ancho de cada letra . . . . . | 4 m. 80 |
| Intervalo entre dos palabras . . . | 4 m. 80 |
| Espesor del trazo de cada letra . . | 0 m. 90 |

4. — Para los hidroaerodromos, abiertos al uso público, si fuera imposible aplicar las condiciones del Párrafo 3, se dispone que se registrarán sus respectivos nombres con letras en caracteres blancos, tan visiblemente como las circunstancias lo permitan.

## APENDICE

### 1.—Proyecciones y escalas

A. — **Cartas Generales.** — Entre el grado 68 de Lat. N. y el 68 de Lat. Sur, se hará uso, para las Cartas Generales, de la proyección de Mercator, el grado de longitud será representado por una longitud de tres centímetros.

B — **Carta Normal.** — No se prescribirá proyección alguna determinada en lo que concierne a la carta normal.

C. — **Mapa de ruta.** — En lo que concierne a las regiones para las cuales no se haya hecho provisión de hojas de la Carta General (Por ejemplo: las rutas transoceánicas, etc.), mapas transoceánicos, o los que fueren, de ruta, en la Proyección Mercator y a una escala apropiada, serán confeccionados por el Estado.

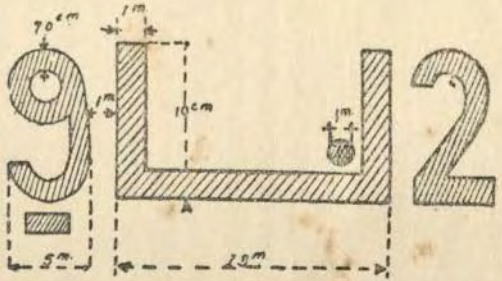
### 2. — Superficies cubiertas por las hojas de la Carta General Aeronáutica Internacional.

A. — Entre el grado 60 de Latitud Norte y el 60 de Latitud Sur, cada hoja de la carta cubrirá una superficie de 12° de latitud por 18 de longitud (sin incluir la superposición) y contendrá nueve divisiones unitarias de la Carta a la Millonésima.

Entre el grado 60 y el 68 de Latitud Norte y entre el grado 60 y el 68 de latitud Sur, cada hoja de la carta cubrirá una superficie de 8 grados de latitud por 18 grados de longitud (sin comprender las superposiciones) y constará de seis divisiones unitarias de la Carta a la Millonésima.

### 3. — Signos convencionales y colores.

Los signos convencionales y los colores adoptados serán empleados en todas las cartas mencionadas en el Párrafo 1 del




AEROMARCA SITUADA EN LA MITAD INFERIOR DE LA HOJA UNITARIA 92. LOS LADOS MENORES DEL SEMICUADRADO ABIERTO ESTAN ORIENTADOS DE NORTE A SUR

MUSEO NAVAL DEL PERU · O. de M. Julio I. Ríos Murgia · Biblioteca




AEROMARCA SITUADA EN LA MITAD SUPERIOR DE LA HOJA 43

presente apéndice. No se indicarán detalles en las Cartas Generales sino en la medida que se juzgue necesario hacerlo.

A. — Los trazos hidrográficos irán en azul. El agua será indicada por una tinta uniforme. No se representará agua por contornos sino cuando, en una hoja, la superficie de agua sea muy limitada.

Se deberá establecer distinción entre:

1º — Los cursos de agua permanentes y levantados.
2º — Los cursos de agua permanentes y no levantados.
3º — Los cursos de agua temporales levantados.
4º — Los cursos de agua temporales y no levantados.

Las cascadas y los rápidos deberán estar indicados por caracteres en negro.

Los puentes, viaductos, esclusas, diques y represas serán indicados por signos convencionales que figuren en la Tabla de signos convencionales de informes aeronáuticos.

Los terrenos sujetos a inundaciones y a las mareas serán indicados por signos convenientes que figuren en la Tabla las zonas sujetas a inundaciones ofrezcan buenos terrenos de aterrizaje, durante ciertas estaciones del año, éstos datos serán indicados en caracteres negros.

Cuando las líneas del contorno del fondo del mar sean de interés para los navegantes aéreos, serán indicadas por líneas de puntos azules, y su profundidad será indicada en metros, por cifras negras. La dirección de las corrientes marinas podrá indicarse, si uno lo juzga útil, por flechas azules, la velocidad en kilómetros por hora debiendo indicarse en cifras negras.

B. — **Tintes del suelo.** — Podrán señalarse cuando estas clases de indicaciones presenten interés para los navegantes aéreos, con una ligera mancha de sierra para los terrenos áridos, y un tinte verde claro para los terrenos cubiertos de vegetación.

C. — En lo que concierne al **Relieve topográfico,** la Carta General será una carta hipsométrica, es decir que las altitudes sucesivas serán indicadas por un sistema de tintes que distin-

gan de una manera bien marcada las diferentes secciones. Serán diseñadas las curvas correspondientes a las altitudes de 500, 1,000, 2,000 y 3,000 metros, contados del nivel medio del mar. La escala de tintes comprenderá tres tintes (500-1000, 1000-2000 y 2000-3000 metros). No se empleará tinte hipsométrico alguno para regiones de altitud inferior a 500 metros y superior a 3,000 metros. Los detalles característicos del relieve que no pudieran indicarse por las curvas, serán representadas por signos particulares.

D. — **Ferrocarriles,** serán indicados en marrón.

En las Cartas Generales una sola línea será empleada, sea el que fuere el número de vías.

En la Carta Normal, las líneas de una sola vía serán representadas por un trazo fino, las líneas de dos o más vías por uno más grueso; el número exacto de vías se deberá indicar por una cifra romana en negro.

Se hará distinción entre:

1° — Los ferrocarriles en explotación;
2° — Los ferrocarriles en curso de construcción; y
3° — Las vías férreas abandonadas.

E. — **Los ferrocarriles de vía angosta**, serán indicados en la medida de lo que permita la escala por un trazo marrón fino, con la letra L, si se desea, repetida de distancia en distancia; el número de vías no será dado. Cuando los ferrocarriles de vía angosta se encuentran a lo largo de caminos, únicamente la letra L. podrá ponerse sola, debiéndose indicar, claramente, los lugares donde la vía se aparte del camino.

F. — **Estaciones de ferrocarril.** — Irán indicadas en marrón y no se representarán en la Carta General, sino cuando tengan una importancia especial para los navegantes aéreos. En la Carta Normal, todas las estaciones serán marcadas, debiéndose hacer una distinción entre las estaciones de una sola plataforma y las de dos o más plataformas.

G. — **Tranvías.** — Serán indicados, en la medida de lo que permita la escala de la carta, por un trazo marrón fino

con la letra T., en negro, si se desea. El número de vías no será indicado. Cuando los tranvías se encuentren a lo largo de las rutas, la letra T. podrá repetirse sola, debiendo estar claramente indicados los lugares en que la vía se aparta de la ruta.

H. — **Las líneas telegráficas**, cuando sean indicadas lo serán por un puntillado marrón. Se presumirá la existencia de líneas telegráficas a lo largo de vías férreas. **Las líneas de fuerza eléctrica aéreas**, que no sigan las líneas férreas o los tranvías podrán indicarse, en la medida que la escala lo permita, por signos convencionales, empleados para las líneas telegráficas, además con la letra P., en negro, de distancia en distancia.

I. — **Los caminos**, serán de un color derivado del amarillo. No serán divididos en clases. Los caminos que puedan servir de guía para los navegantes aéreos podrán acentuarse por medio de un color más sostenido, o por un trazo más ancho. Las pistas serán representadas por trazos interrumpidos.

J. — **Las ciudades, pueblos, edificios**, serán marcados en escarlata, en la medida que la escala de la carta lo permita; se indicará el contorno verdadero y las principales arterias de las ciudades o de los pueblos.

K. — **Las florestas, huertas**, bosques, terrenos de lúpulo, cañaverales, viñas, cultivos, etc., cuando sean representados, serán indicados en verde; un tinte más subido se empleará, haciéndolo variar para las florestas y los bosques; un tinte moteado, para los bosques menos cubiertos de árboles. Cuando la tinta verde obscura afecte el valor de las tintas hipsométricas, se empleará el punteo.

L. — **Desiertos de arena, arenas movedizas, dunas, y los bancos de arena**, serán indicados por sus signos particulares.

M. — **Grupos rocallosos, rocas y canteras**, serán indicados por signos particulares.

N. — Todas las **letras** serán en negro o de un color obscuro.

Todos los datos aeronáuticos serán indicados en negro, debiendo quedar netamente diferenciados de los utilizados para toda otra información.

4. — **Signos convencionales aeronáuticos.**

Todos los datos aeronáuticos serán indicados en negro.

5. — **Abreviaturas que deben emplearse para la determinación de luces aéreas y marítimas.**

Las abreviaturas que se utilizarán a este respecto serán indicadas en la Tabla de signos convencionales.

6. — **Toponimia.**

En lo que concierne a la Toponimia, se adoptarán las reglas en uso para la carta Internacional del Mundo a la Millonésima. La inscripción de los nombres topográficos en lengua nacional sólo podrá ser suficiente cuando la indicación hecha no preste interés bajo el punto de vista de la navegación aérea internacional.

7. — **Diversos.**

Rosas de los vientos, verdadera y magnética podrán indicarse en las cartas en proyección de Mercator, cuando su representación no impida ver el detalle.

Protractores marginales geográficos o magnéticos se podrán indicar si así se desease.

## ANEXO G

## ADUANAS

### Disposiciones generales

1. — Las aeronaves que salgan al Extranjero, no podrán partir sino de los aerodromos especialmente designados por el Estado y denominados "aeródromos aduaneros".

Las que vengan del extranjero, no podrán aterrizar sino en los mismos aerodromos.

2 — Toda aeronave que pase de los límites de un Estado a otro debe obligatoriamente franquear la frontera entre ciertos puntos determinados por el Gobierno. Estos puntos estarán indicados en las cartas aeronáuticas.

3 — Toda información útil, concerniente a Aerodromos Aduaneros será comunicada a la Unión Panamericana, la que la podrá comunicar a los otros Estados.

4. — Cuando en virtud de un caso de fuerza mayor que deberá ser justificado, una aeronave franquea la frontera en un punto distinto al asignado, deberá aterrizar en el aerodromo más próximo a la aduana situada en el itinerario de su viaje. Si fuera obligada a aterrizar antes de llegar a este aerodromo, provendrá a los servicios de policía o de aduana más cercanos.

No podrá partir sino con la autorización de estos servicios que, después de la verificación, visarán los carnets de Ruta, así como los manifiestos previstos en el párrafo siguiente, e indicarán al Piloto, el aerodromo aduanero donde deberá obligatoriamente ir a efectuar las operaciones de revisión aduanera.

5 — Antes de su partida o de su llegada, según que vayan al extranjero o que regresen de él; los pilotos presentarán a las autoridades del aerodromo su carnet de ruta, y si hay lugar a ello, el manifiesto de las mercaderías y provisiones de a bordo que transporten.

6. — El manifiesto es conforme al modelo N° 1 adjunto. Las mercaderías serán forzosamente objeto de declaraciones en detalle, remitidas por los expedidores en conformidad con el modelo N° 2 adjunto.

7. — Antes de la partida, si se trata de una aeronave que transporta mercaderías, el agente fiscal a la vista del manifiesto y de las declaraciones, procederá a las verificaciones reglamentarias, o visa del carnet de ruta, así como el manifiesto. Deberá autorizar su firma con su sello.

Sellará las mercaderías o los grupos de mercaderías para las cuales son exigidas estas formalidades.

A la llegada, el agente fiscal constatará la integridad de los sellos, procederá a las operaciones de Inspección aduanera, visa del carnet de ruta y conservará el manifiesto.

Si se trata de una aeronave que no transporta mercaderías, se someterá a visación simplemente el carnet de ruta, a las autoridades de policía y de Aduana.

8. — Por excepción de las reglas generales, cierta categoría de aeronaves, especialmente las aeronaves postales, las que pertenecen a las Compañías de transportes aéreos regularmente constituídas y autorizadas y las pertenecientes a miembros de las asociaciones de turismo reconocidas y que no se dediquen ni al transporte público de personas ni al de mercaderías, se les dispensará de aterrizar en el aerodromo aduanero y serán autorizadas a comenzar o terminar su viaje en ciertos aerodromos aduaneros del interior, designados por el Gobierno.

Sin embargo, estas aeronaves deberán seguir la ruta normal aeronáutica y hacerse reconocer por los signos convenidos, a su paso por la frontera.

### Reglamentos aplicables al tránsito aéreo

9 — Cuando para llegar a su destino, la aeronave deba volar por encima de uno o más países, sin perjuicio del derecho de soberanía correspondiente a cada uno de estos países se distinguirán dos casos:

1° — Si la aeronave no deposita ni toma pasajeros o mercaderías, no se requerirá de ella sino que siga la ruta corriente, y que se haga reconocer por las señales de costumbre a su paso, por los puntos designados a este efecto.

2° — En los otros casos estarán obligadas a hacer una escala forzosa, en un aerodromo, cuyo nombre será inscrito en el carnet de ruta, antes de la partida. Al hacer escala, las autoridades aduaneras examinarán los papeles y el cargamento y tomarán, si fuera necesario, las disposiciones tendientes a

asegurar la reexportación de la nave y de las mercaderías o el pago de los derechos.

Si la aeronave deja o toma mercaderías, el agente fiscal lo constatará en el manifiesto, debidamente completado y fijará, si fuera necesario, un nuevo sello.

### Disposiciones diversas

10. — Toda aeronave en marcha, cualquiera que sea el lugar en que se encuentre, debe someterse a las órdenes de la Policía o de la Aduana del Estado.

11. — Los agentes aduaneros y de contribuciones indirectas y, en general, los representantes de la autoridad pública, tienen libre acceso a todos los lugares de partida y aterrizaje de aeronaves; pueden, por otro lado, visitar toda aeronave y su cargamento, para ejercer sus derechos de supervigilancia.

12. — Salvo para las aeronaves postales, toda descarga o lanzamiento, que no sea lastre, en el curso de vuelo, queda prohibido.

13. — Además de las penas que puedan imponerse, por las leyes del País, por infracción de las disposiciones que preceden, el Estado suspenderá, sea por una duración limitada, sea a título definitivo, la validez del certificado de matrícula de la aeronave en falta.

14. — Las disposiciones del presente anexo, no se aplican ni a las aeronaves militares poseedoras de una autorización especial, ni a las aeronaves de policía y de aduana.

(Modelo 1)

## NAVEGACION AEREA

**Manifiesto o declaración general de carga**

| Espacio reservado para las anotaciones del Servicio de Aduanas |
|---|

Marca de matrícula:

APARATO.....

Nombre:

Domicilio:

Nacionalidad:

Número de licencia:

Lugar de Partida; País:

Lugar de Destino: País:

MERCADERÍAS..... Número de declaraciones anexas

..... ..... .....

El Comandante garantiza la exactitud del contenido del presente manifiesto, bajo las penas indicadas por la ley. En consecuencia, ha fechado y firmado este documento inmediatamente debajo de la última partida.

| Número de orden del documento | Marcas y números de los paquetes | Número (En cifras y letras) y clase de paquetes | Clase de la mercadería | Peso | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |

## NAVEGACION AEREA (Modelo 2)

**Declaración de aduana referente a las siguientes mercaderías**

Lugar de Partida:

Lugar de destino:

| PAQUETES | | Clase de artículos | Descripción detallada del contenido | País de origen | Valor | PESO | | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Marcas y números | Núm. | | | | | Bruto | Neto | |
| | | | | | | | | |

BIBLIOTECA
"MUSEO NAVAL DEL PERU - CAPITAN DE NAVIO
JULIO J. ELIAS MURGUIA"
Clas. D353.51/Z6/1928-29
Cat.
No. Ing. 018416
Fecha 3478

....., de ..... de 19...

Consignatario.