

DIRECCIÓN ADMINISTRACIÓN:
Calle del Carmen, núm. 29, principal
Teléfono núm. 2.549.



VENTA DE EJEMPLARES:
Ministerio de la Gobernación, planta baja.
Número suelta, 0,50.

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial

Presidencia del Consejo de Ministros

Real decreto disponiendo que las Cortes se reúnan en Madrid el día 24 de Junio próximo; que las elecciones de Diputados a Cortes se verifiquen el día primero y las de Senadores el día 15 del referido mes.—Página 549.

Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes

Real decreto declarando podrán concederse comisiones examinadoras, no sólo a los Colegios del territorio de Africa, sino también a los que estén enclavados en Canarias y Baleares, siempre que estén incorporados a los respectivos Institutos y el traslado de sus alumnos hubiere de efectuarse por vía marítima; y autorizando a los Directores de los Institutos de La Laguna, Las Palmas, Palma de Mallorca y Mahón, para designar

las referidas comisiones examinadoras.
Página 549.

Administración Central

MARINA.—Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.—Aviso a los navegantes.—Grupo 12.—Página 550.

ANEXO 1.º—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—ANUNCIOS OFICIALES DEL Banco de España (Bilbao y Badajoz).—SANTORAL.—ESPECTÁCULOS.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY D. Alfonso XIII (q. D. g.),
S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia,
S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia continúan sin novedad en su importante salud.

REAL DECRETO

Usando de la prerrogativa que Me compete por el artículo 32 de la Constitución de la Monarquía, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Las Cortes se reunirán en Madrid el 24 de Junio próximo.

Artículo 2.º Las elecciones de Diputados se verificarán en todas las provincias de la Monarquía el día 1 de Junio próximo, y las de Senadores, el 15 del mismo mes.

Artículo 3.º Por el Ministerio de la Gobernación se dictarán las órdenes y disposiciones convenientes para la ejecución del presente Decreto.

Dado en Palacio a diez de Mayo de mil novecientos diez y nueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

EXPOSICION

SEÑOR: El Real decreto de 28 de Febrero último, al restablecer en toda su integridad el precepto consignado en el artículo 27 del Real decreto de 12 de Abril de 1901, prohibiendo las comisiones de exámenes que únicamente podrán

Africa, atendida la especial situación en que se encuentran los Colegios de aquel territorio. Indudablemente se tuvo en cuenta la dificultad de trasladar los alumnos colegiados a los Institutos habiendo de hacer travesía marítima, con el riesgo y molestias que tales viajes suponen para los niños. Pero es evidente que en las mismas circunstancias se encuentran otros Colegios que, por hallarse enclavados en territorios insulares, donde no hay Instituto, deben trasladar sus alumnos por mar, a fin de que puedan ser examinados, para dar carácter oficial a los estudios hechos en la enseñanza colegiada: en tal situación se encuentran los Colegios de Canarias y Baleares, los cuales, por necesidad ineludible, han de transportar a sus discípulos por viaje marítimo hasta el Instituto respectivo.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe tiene el honor de

someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 10 de Mayo de 1919.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
César Silió.

REAL DECRETO

Conformándome con las razones expuestas por el Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Podrán concederse comisiones examinadoras, no sólo a los Colegios del territorio de Africa, a que se refiere el Real decreto de 28 de Febrero último, sino también a los que se hallen enclavados en las Islas Canarias y Baleares, siempre que estén incorporados a los respectivos Institutos generales y técnicos de aquellas Islas, y el traslado de sus alumnos hubiere de hacerse ineludiblemente por vía marítima.

Art. 2.º Quedan autorizados los Directores de los Institutos de La Laguna, Las Palmas, Palma de Mallorca y Mahón, para designar las Comisiones examinadoras, que han de componerse siempre con Profesores de los respectivos Claustros.

Dado en Palacio a diez de Mayo de mil novecientos diez y nueve.

ALFONSO

El Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes,
César Silió.

ADMINISTRACION CENTRAL**MINISTERIO DE MARINA****DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y PESCA MARITIMA****AVISOS A LOS NAVEGANTES***Sección de Hidrografía.*

ADVERTENCIAS.—Las marcaciones incluso todas las relativas a luces, son verdaderas y están dadas desde la mar desde 0° a 360° a partir el Norte hacia el Este, o sea en el sentido de las manecillas de un reloj; las correspondientes a peligros son dadas desde la tierra. Las longitudes se refieren a los meridianos de Greenwich y de San Fernando. Los alcances de las luces corresponden a tiempo claro ordinario. Las profundidades se refieren a la bajamar de zizigias. Las alturas se dan sobre el nivel medio del mar.

Al recibirse los Avisos, corríjense los Planos, Cartas Derroteros y el Cuaderno de Faros.

Grupo 12.—Del núm. 577 al 629.

OCEANO ATLANTICO DEL ESTE ESPAÑA.—Ría de Arosa.—Boya luminosa. Jefatura de Obras Públicas de Pontevedra, 8 de Abril de 1919.

Núm. 577.—Ha quedado fondeada en su emplazamiento la boya núm. 2, luminosa, que marca el bajo de Ter, en la ría de Arosa.

Esta boya es de las últimas reformadas para gas acetileno disuelto en acetona, y sus características son las siguientes:

Carácter: 1 relámpago verde cada 3 segundos.

Fase: Relámpago, 0,30 segundos; ocultación, 2,70 segundos.

Aviso núm. 174 de 1919.

Cartas núms. 120 A, 923 y 124 de la sección II.

Ría de Arosa.—Boyas luminosas. Servicio Central de Puertos y Faros. Madrid, 12 de Abril de 1919.

Núm. 878.—Habiéndose realizado la sustitución de la apariencia de las boyas luminosas que señalan los bajos Sinal de Castro, Moscardiños (Findlay) y Ter (Avisos núms. 172, 461 y 577 de 1919), se complementan las características de dichas luces con los siguientes datos:

Alcance: 6,5 millas para las luces rojas y 6 millas para la verde.

Altura sobre el nivel del mar: 4 metros.

Todas las demás particularidades continúan siendo las mismas que antes tenían estas boyas.

OCEANO ATLANTICO DEL ESTE.—CANAL DE LA MANCHA.—MAR DE IRLANDA.—MAR DEL NORTE.

ISLAS BRITANICAS.—Adopción de la hora de verano. Notice to Mariners número 523. Londres, 1919.

Núm. 579.—En las Islas Británicas, y a contar del 30 de Marzo (2 horas a. m.) al 29 de Septiembre (2 horas a. m.) de 1919, se ha adoptado como hora británica de verano la resultante del adelanto de 1 hora del tiempo medio de Greenwich (G. M. T.).

La hora de todas las señales horarias estará retrasada 1 hora sobre la marcada en la columna "Standard Time" en las listas de señales horarias publicadas por el Almirantazgo, toda vez que la hora media de Greenwich de la señal horaria permanece la misma que la dada por las publicaciones del Almirantazgo.

La señal horaria que se hacía disparando un cañonazo en el castillo de Edimburgo, ha sido suspendida temporalmente.

OCEANO ATLANTICO DEL ESTE

INGLATERRA.—Canal de Bristol.—Banco Saint-Govens.—Barco-faro. Notice to Mariners. núm. 425. Londres, 1919.

Núm. 580.—La posición actual del barco-faro "Saint-Govens" es 51° 31' 18" N. y 5° 1' W. de Gw.

FRANCIA.—Proximidades de Lorient.—Torrecilla-baliza. Avis aux Navigateurs número 8 | 500. París, 1919.

Núm. 581.—Ha sido destruida por la mar la torrecilla-baliza de la Petite Jument La Pierre de Herpin.—Señal de niebla. Avis aux Navigateurs núm. 8 | 503. París, 1919.

Núm. 582.—Ha vuelto a funcionar la corneta de niebla del faro la Pierre de Herpin.

Suprimase el aviso núm. 218 de 1919. Rada de Saint Martín de Ré.—Boya. Avis aux Navigateurs núm. 8 | 504. París, 1919.

Núm. 583.—A 450 metros al NE. del emplazamiento de la baliza de hierro Le Couronneau y reemplazando provisionalmente a esta baliza, que ha desaparecido, se ha fondeado una boya pintada de negro, rematada por una mira cilíndrica.

Situación aproximada de la boya: 46° 13' N. y 1° 20' 48" W. de Gw.

Suprimase el aviso núm. 459 de 1919.

AFRICA OCCIDENTAL FRANCESA.—Grand Bassam.—Prescripciones. Avis aux Navigateurs núm. 8 | 552. París, 1919.

Núm. 584.—Para asegurar la protección de los cables submarinos que aterrizan en Grand Bassam, se prohíbe a los buques fondear fuera de la zona comprendida entre dos enfilaciones establecidas, una a 330 metros al Este, y la otra a 600 metros al Oeste del eje del muelle.

Cada una de estas enfilaciones está señalada por dos balizas, pintadas a fajas blancas y azules constituidas por un basamento de cemento armado, rematada por un pilote de 12 metros con mira circular.

NOTA.—La baliza anterior de la enfilación Este, que ha sido arrastrada por la mar, se ha reemplazado por una baliza provisional de madera, de 5 metros de altura, rematada por una mira y presentando la misma apariencia que las otras balizas.

CANAL DE LA MANCHA

INGLATERRA.—Islas Scilly.—Sirena de niebla. Avis aux Navigateurs número 8 | 532. París, 1919.

Núm. 585.—Se ha suprimido la sirena de niebla establecida en el faro de la punta Peninnis (Isla Saint Mary).

Aviso núm. 380 de 1918.

FRANCIA.—Rada de Saint Malo.—Balizamiento. Avis aux Navigateurs número 8 | 502. París, 1919.

Núm. 586.—Ha sido reintegrada a su posición la baliza de madera, pintada de negro, y rematada por una mira cilíndrica que señala el bajo Basse du Petit Buzard.

Suprimase el aviso núm. 414 de 1919.

MAR DEL NORTE

INGLATERRA.—Río Humber.—Banco Holme Ridge.—Balizamiento. Notice to Mariners núm. 515. Londres, 1919.

Núm. 587.—La boya Holme Ridge, número 8, presenta actualmente la siguiente apariencia: cónica, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 6 segundos.

Situación aproximada: 53° 38' 12" N. y 0° 10' 12" W. de Gw.

Proximidades Sur de Lowestoft.—Naufragios. Notice to Mariners núm. 302. Londres, 1919.

Núm. 588.—1.° Próximamente en los 52° 17' N. y 1° 51' E. de Gw., a 6,5 millas al

SE. del puerto de Southwold, se encuentran a pique los restos de un naufragio, visibles en marea alta.

2.° Próximamente en 52° 17' N. y 1° 51' 42" E. de Gw., a 0,5 millas al Este del anterior naufragio, se encuentra a pique otro casco, visible en marea alta.

3.° Próximamente en 52° 24' 12" N. y 1° 48' 18" E. de Gw., se encuentra a pique, a unas 3 millas de Covehithe Ness, el casco del vapor "Alto".

Río Medway.—Balizamiento. Notice to Mariners núm. 402. Londres, 1919.

Núm. 589.—Se ha instalado un duque de Alba a 0,5 millas y 298° de la luz de la punta Garrison por los 51° 27' N. y 0° 44' 12" E. de Gw., para marcar la extremidad de la prolongación de la línea de los duques de Alba que corre a unos 40 metros aguas abajo de l'Hardway.

Los vértices de los duques de Alba se encuentran a flor de agua en marea alta. Se puede contar con 8 metros de agua por fuera de los últimos duques de Alba, cuya posición está indicada por una barcaza que muestra de noche las luces blancas reglamentarias indicadoras de naufragio. East Swale.—Fondeadero autorizado. Notice to Mariners núm. 284. Londres, 1919.

Núm. 590.—Se ha levantado la prohibición de fondear en la zona limitada:

Al Norte por una línea que une la punta Warden a la boya Columbine Spit;

Al Este por una línea N-S., que parte de la boya Columbine Spit;

Al Oeste por una línea que une la punta Warden a la baliza Shellness, y orientada N-S., a partir de este punto.

Aviso núm. 408 de 1918.

HOLANDA.—Nordzee Kanaal.—Luces. Avis aux Navigateurs núm. 8 | 523. París, 1919.

Núm. 591.—Las luces encendidas a las entradas de los canales laterales A, D, E, F, G, aparecerán verdes por estribor y rojas por babor para todo buque que venga del canal principal.

Escalda Occidental.—Boya. Avis aux Navigateurs núm. 8 | 522. París, 1919.

Núm. 592.—Por el través de la baliza luminosa de Saafinge, que ha sido destruida recientemente, se ha fondeado una boya roja, luminosa, numerada "42 A", que muestra una luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos (luz, 7 segundos; ocultación, 3 segundos).

Véase el aviso núm. 467 de 1919.

Vlieland.—Señales meteorológicas. Avis aux Navigateurs núm. 8 | 521. París, 1919.

Núm. 593.—Las señales meteorológicas, que habían sido interrumpidas en Vlieland (Vuurduin), han sido restablecidas nuevamente.

Véase el aviso núm. 418 de 1919.

MAR DE IRLANDA

INGLATERRA.—Río Luna.—Naufragio. Notice to Mariners núm. 285. Londres, 1919.

Núm. 594.—A 1 milla próximamente y a 28° del faro de la Wyre, por los 53° 58' 12" N. y 3° 0' 48" W. de Gw. se encuentran los restos del vapor "Marguerite III", visibles en bajamar.

AVISO ESPECIAL**MAR MEDITERRANEO ZONAS VI Y VII**

Minas.—Instrucciones. Comisión de Marina. Londres, 11 de Abril de 1919.

Núm. 595.—El señor Jefe de la Comisión de Marina en Londres comunica lo siguiente:

El Comité de recogida de minas hace saber que los buques mercantes españoles que vayan al Mediterráneo con direc-

ción a los puntos comprendidos en las áreas peligrosas minaca, VI y VII de aquel mar, deberán tocar en Gibraltar o en Malta para obtener de las autoridades navales británicas informes convenientes sobre las minas en las dichas áreas, con objeto de procurar, hasta donde sea posible evitar accidentes como el ocurrido al "Manuel Calvo". Estas instrucciones deberán observarse hasta tanto que el Comité no obtenga todos los datos necesarios relativos a las dichas áreas; y cuando llegue este caso, el Comité avisará al Jefe de la Comisión de Marina en Londres, que a su vez lo comunicará al Ministerio de Marina.

ESPAÑA.—Cabo Tiñoso.—Luz. Servicio Central de Puertos y Faros. Madrid, 10 de Abril de 1919.

Núm. 596.—Ya funciona normalmente con el nuevo aparato y con las características que se detallan en el aviso número 424 de 1919, el faro de cabo Tiñoso.

Cartas núms. 118 A y 172 de la sección III.

Cuaderno de Faros, núm. 300.

Rosas.—Almadraba. Ayudantía de Marina. Rosas, 27 de Marzo de 1919.

Núm. 597.—Ha quedado calada y dispuesta para pescar la almadraba de Cañellas Mayores.

Situación aproximada: E-W. con cabo Falconera y NS. con Cala Cañellas Mayores.

Palma de Mallorca.—Cala-Figuera.—Luz. Servicio Central de Puertos y Faros. Madrid, 11 de Abril de 1919.

Núm. 598.—Realizadas en el faro de Cala Felguera las obras necesarias para cambiarle su actual apariencia de luz fija, se inaugurará el nuevo alumbrado en la noche del 30 de los corrientes. Las nuevas características serán las siguientes:

Carácter: Grupo de 2 ocultaciones cada 10 segundos.

Fase: Relámpago, 1,43 segundos; ocultación, 1,43 segundos; luz, 5,70 segundos; ocultación, 1,43 segundos.

Alcance: 16 millas.

Cuaderno de Faros, núm. 341.

Cartas núms. 69 B, 5 A, 970 y 895 de la sección III.

FRANCIA.—Golfo Juan.—Boya. Avis aux Navigateurs núm. 8 | 501. París, 1919.

Núm. 599.—Ha sido reintegrada a su posición la boya del Sécanton.

Suprimase el aviso núm. 253 de 1919.

ITALIA.—Génova.—Derrota de seguridad. Avvisi ai Naviganti núm. 32 | 156. Génova, 1919.

Núm. 600.—Se ha suprimido la derrota de seguridad para aproximarse al puerto de Génova; la zona comprendida entre los meridianos 8° 47' 12" E. de Gw. y 8° 58' 30" E. de Gw. puede considerarse libre de minas.

Véase el párrafo 1.º del anexo A.

Aviso núm. 255 de 1919.

Proximidades de Civita Vecchia.—Naufragio. Avvisi ai Naviganti núm. 34 | 169. Génova, 1919.

Núm. 601.—Dos boyas pequeñas, una de las cuales lleva la marca "Pericoloso", indican los restos de un vapor.

Situación aproximada: 41° 56' N. y 11° 58' 24" E. de Gw.

SICILIA.—Cabo Murro di Porco.—Faro. Avvisi ai Naviganti núm. 34 | 167. Génova, 1919.

Núm. 602.—La torre del faro del cabo Murro di Porco ha sido pintada de rojo (vermellón).

Cuaderno de Faros, núm. 776.

Puerto de Sciacca.—Luz. Avvisi ai Naviganti núm. 34 | 166. Génova, 1919.

Núm. 603.—La luz del puerto de Sciacca ha recobrado su funcionamiento normal.

Cuaderno de Faros, núm. 703.

Aviso núm. 426 de 1919.

ITALIA.—Castiglioni della Pescaja.—Luz. Avvisi ai Naviganti núm. 34 | 168. Génova, 1919.

Núm. 604.—La luz verde de la cabeza del muelle Sur del puerto-canal de Castiglioni della Pescaja funciona temporalmente como luz fija verde.

Cuaderno de Faros, núm. 668.

TRIPOLITANIA.—Puerto de Trípoli.—Boya. Avvisi ai Naviganti, núm. 30 | 141. Génova, 1919.

Núm. 605.—La estacada defensiva de la entrada del puerto de Trípoli ha sido levantada. Sobre la parte Sur del canal, por dentro de la entrada, subsiste aún una línea de blocs de cemento cubierta por unos 2 metros de agua. El extremo Norte de esta línea está marcado por una pequeña boya roja.

Los buques deberán pasar entre las 2 boyas luminosas interiores.

TURQUIA.—Dardanelos.—Boya luminosa. Notice to Mariners núm. 521. Londres, 1919.

Núm. 606.—La boya luminosa del banco Zindjir Bozan ofrece actualmente las siguientes características: roja de ocultaciones cada 30 segundos, aproximadamente.

Situación aproximada: 40° 25' 12" N. y 26° 45' 42" E. de Gw.

MAR ADRIATICO

ITALIA.—San Giovanni in Pelago.—Boya. Avvisi ai Naviganti núm. 30 | 142. Génova, 1919.

Núm. 607.—A unos 200 metros a 10° de la punta Norte del requizal de San Giovanni in Pelago se ha fondeado una boya cónica, roja, rematada por una esfera. Los buques deben pasar al Norte de esta boya.

Isla de Lesina.—Luz. Avvisi ai Naviganti número 33 | 161. Génova, 1919.

Núm. 608.—La luz de San Giorgio di Lesina funciona actualmente como luz fija, blanca, visible a 6 millas; las otras características no han variado.

Canal de Curzola.—Luz. Avvisi ai Naviganti núm. 33 | 160. Génova, 1919.

Núm. 609.—La luz del islote Proizd funciona con las siguientes características: Carácter: 1 destello blanco cada 15 segundos.

Fases: Destello, 3 segundos; ocultación, 12 segundos.

Isla Lagosta.—Luz.—Errata. Avis aux Navigateurs núm. 8 | 572. París, 1919.

Núm. 610.—En el párrafo 1.º del aviso número 505 de 1919 corrija el alcance de la luz del islote Glavat, que es de 8 millas, en lugar de 4 que dice el citado aviso.

Isla Lagosta.—Luz. Avvisi ai Naviganti número 33 | 159. Génova, 1919.

Núm. 611.—La luz de Porto Rosso en la parte Sur de la isla Lagosta funciona actualmente como luz fija, roja, visible a 4 millas; las demás características no han sufrido modificación.

Puerto de Falconera.—Luz. Avvisi ai Naviganti núm. 31 | 146. Génova, 1919.

Núm. 612.—La luz de destellos rojos situada sobre la playa a la izquierda entrando, ha recobrado sus antiguas características: 1 relámpago rojo cada 5 segundos (relámpago, 1 segundo; ocultación, 4 segundos).

Aviso núm. 368 de 1919.

MAR NEGRO

TURQUIA.—Bahía Zongouldak.—Luz. Notice to Mariners núm. 408. Londres, 1919.

Núm. 613.—A 1 milla próximamente al NE. del antiguo faro destruido se ha erigido en Zongouldak Bournou la nueva luz siguiente:

Carácter: 1 destello blanco cada 5 segundos.

Alcance: 10 millas.

Altura sobre la mar: 50 metros.

Situación aproximada: 41° 28' 36" N. y 31° 50' 30" E. de Gw.

Faro: Torre blanca de madera.

RUMANIA Y BULGARIA.—Luzes. Notice to Mariners núm. 485. Londres, 1919.

Núm. 614.—Se pone en conocimiento de los navegantes que no deben confiar en el regular funcionamiento de las luces en las costas búlgaras y rumanas.

MAR DE CHINA

ISLAS FILIPINAS.—Manila.—Prescripciones. Avis aux Navigateurs núm. 8 | 566. París, 1919.

Núm. 615.—Han vuelto a ponerse en vigor los reglamentos anteriores a la guerra concernientes a la entrada y salida en el puerto de Manila.

Aviso núm. 319 de 1918.

OCEANO ATLANTICO DEL OESTE

GUAYANA INGLESA.—Georgetown.—Barco-faro. Notice to Mariners número 297. Londres, 1919.

Núm. 616.—El barco-faro "Demerara" se ha reemplazado por una boya plana negra.

BRASIL.—Río Janeiro.—Señales horarias radiotelegráficas. Notice to Mariners número 341. Londres, 1919.

Núm. 617.—Conforme al sistema adoptado por la Convención Internacional, se hacen unas señales horarias radiotelegráficas en la estación de la isla del Gobernador a las 11 h y 21 h de tiempo medio de Río Janeiro, que corresponden, respectivamente, a las 14 h y 0 h de tiempo medio de Greenwich.

Señal preparatoria.—Emisión de una serie de letras X del Código Morse, seguida de 3 rayas, desde las 10 h 57 m o desde las 20 h 57 m, hasta las 10 h 58 m o 20 h 58 m, respectivamente.

Primera serie de señales.—A partir de las 10 h 58 m 8 s o de las 20 h 58 m 8 s, emisión de letras N del Código Morse, seguida de 3 rayas largas que terminan a las 10 h 59 m o a las 20 h 59 m. Las letras N de esta señal se emiten en forma que el punto de la letra coincide precisamente con las decenas exactas de los segundos.

Segunda serie de señales.—A partir de las 10 h 59 m 6 s o de las 20 h 59 m 6 s, emisión de letras G del Código Morse, seguida de 3 rayas largas que terminan respectivamente, a las 11 h o a las 21 h. Las letras G de esta señal se emiten en forma que el punto de la letra coincide exactamente con las decenas exactas de los segundos.

Nota.—Si se comete algún error en la señal, se repite ésta una media hora después.

CATEGORIA DE MINAS

MAR MEDITERRANEO

Núm. 618.—103 M.—Zona IV.—Francia y costa Oeste de Italia.—1.º Aviso general.—Las regiones donde los fondos sean superiores a 330 metros, pueden considerarse como libres de minas fondeadas.

Mientras les sea posible, los buques deberán mantenerse en fondos superiores a 330 metros

Los buques con destino a los puertos de esta Zona y para los cuales no hay ninguna instrucción especial, deberán mantenerse el mayor tiempo posible en zonas de grandes profundidades, y atravesarán por el camino más corto las regiones donde la profundidad no es una garantía contra el peligro de las minas.

II. Francia.—1.º Campos de minas.—A lo largo de la costa de Francia, están señalados los siguientes campos de minas:

a) Zona peligrosa comprendida entre la costa y la línea quebrada que une los puntos siguientes:

Cabo Cerbère (42º 27' N. y 3º 11' E. de Gw.).

42º 20' N. y 3º 25' E. de Gw.

42º 39' N. y 3º 39' E. de Gw.

43º 5' 30" N. y 5º 17' E. de Gw.

43º 3' 30" N. y 5º 27' E. de Gw.

43º 9' 54" N. y 5º 36' 30" E. de Gw.

b) Zona peligrosa comprendida entre el paralelo 43º 16' N., el meridiano 7º 32' E. de Gw., la costa y la línea paralela a la costa, a 5 millas de distancia.

2.º Rutas que deben seguirse.—Los buques con destino a Villefranche, entrarán en el puerto marcando a 355º la luz del rompeolas.

Los buques destinados a los puertos del Golfo de León seguirán las rutas siguientes, para atravesar las zonas peligrosas descritas anteriormente en el inciso a).

A) Ruta de la costa.—El eje del canal pasa por los puntos siguientes:

43º 4' 30" N. y 5º 17' E. de Gw., extremidad del canal de seguridad de Marsella.

43º 20' N. y 3º 49' E. de Gw., extremidad del canal de seguridad de Cette.

42º 32' 30" N. y 3º 16' 30" E. de Gw., extremidad del canal de seguridad de Port-Vendres.

42º 22' 30" N. y 3º 20' E. de Gw.

B) Proximidades de Marsella.—Los buques con destino a Marsella, con excepción de los que vienen del Oeste por la ruta de la costa, pasarán por el punto 43º 4' 30" N. y 5º 17' E. de Gw.; seguirán con la enfilación de la luz de Saint de Marret y Castillo de If, a 11º, y harán rumbo para pasar entre el Castillo de If y Sourdaras.

Está terminantemente prohibido el navegar por las pasas siguientes:

a) Entre la isla Pomègues y la costa, con rumbos Norte (menos para los buques que calen menos de 5,5 metros).

b) Entre Sourdaras y la costa.

c) Entre Pomègues y el Castillo If.

d) El fondear en Pomègues y la bahía de Endoume está prohibido.

NOTA.—Los buques que procedan del Oeste y que tengan menos de 5,5 metros, puedan utilizar la entrada de Mejean de día solamente. Dejarán la ruta de la costa en el punto 43º 10' 30" N. y 4º 42' E. de Gw., y harán rumbo directo al puerto a 68º.

C) Golfo de Fos.—Los buques procedentes del Este y con destino al Golfo de Fos seguirán la ruta de la costa hasta el punto 43º 7' 30" N. y 4º 58' 30" E. de Gw., y después harán rumbo al Norte hacia el punto de su destino.

Los buques que vengan del Oeste con destino al Golfo de Fos seguirán la ruta de la costa hasta el punto 43º 10' 30" N. y 4º 42' E. de Gw.; después harán rumbo al punto 43º 15' N. y 4º 58' 30" E. de Gw., y de aquí rumbo al Norte del puerto de destino.

NOTA.—Los buques que calen menos de 5,5 metros, viniendo de Marsella, pueden utilizar la entrada de Mejean de día solamente. Harán rumbo a 248º desde la entrada hasta el punto 43º 15' N. y 4º 58' 30" E. de Gw., y de este punto ruta hacia el Norte para entrar en el Golfo de Fos.

D) Proximidades de Cette.—Los buques destinados a Cette seguirán la ruta de la costa hasta el punto 43º 20' N. y 3º 49' E. de Gw., que se encuentra en la extremidad del canal de seguridad, y en ese punto tomarán práctico.

En el caso que por mal tiempo no pueda salir el práctico harán rumbo desde ese punto a 325º con la chimenea grande de la fábrica de Saint Gobain, hasta tener el semáforo a la mitad de la distancia entre la luz fija blanca y la luz roja colocada en la parte Este del rompeolas, y después arrumbarán a la entrada del puerto.

La marcación a 325º de la chimenea grande de la fábrica de Saint Gobain será marcada, cuando sea necesario, por una baliza móvil, llevando un triángulo blanco con la punta hacia arriba.

E) Proximidades de Port Vendres.—Los buques destinados a Port Vendres dejarán la ruta de la costa en el punto 42º 32' 30" N. y 3º 16' 30" E. de Gw., y en este punto tomarán un práctico.

En caso de que por mal tiempo no puedan salir los prácticos harán rumbo al puerto llevando el campanario de Collioure en línea con un grupo de árboles que hay a la derecha de una casa aislada sobre la colina, y con el vértice de la tercera altura a derecha del monte Canigou a 266º. Cuando se esté sobre la enfilación de la luz de Port Vendres, se seguirá esta enfilación, que conducirá al puerto.

La marcación a 266º del campanario de Collioure será marcado cuando sea necesario por una baliza móvil que lleva un triángulo blanco punta hacia abajo.

NOTA.—Los buques procedentes de Marsella con destino a Port Vendres podrán hacer rumbo a 249º a partir del punto 43º 4' 30" N. y 5º 17' E. de Gw., situado a la extremidad del canal de seguridad de Marsella, hasta el punto 42º 32' 30" N. y 3º 16' 30" E. de Gw., situado en la extremidad del canal de seguridad de Port Vendres.

III. Córcega.—Campos de minas.

1.º Cabo Corse.—Una zona peligrosa y que debe evitarse se encuentra limitada por la costa por un lado y por el otro por la línea que une los puntos siguientes:

43º 0' 30" N. y 9º 22' E. de Gw.

43º 8' N. y 9º 22' E. de Gw.

43º 8' N. y 9º 30' E. de Gw.

43º 0' N. y 9º 30' E. de Gw.

43º 0' N. y 9º 26' 30" E. de Gw.

NOTA.—Los buques que pasen por el Norte de cabo Corse deberán mantenerse en fondos superiores a 330 metros o bien pasar entre cabo Corse y la isla Giraglia.

2.º Córcega.—Costa Este.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está comprendida entre la costa Este de Córcega y la línea de sondas de 330 metros.

3.º Estrecho de Bonifacio.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la costa por un lado y por el otro por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

a) 41º 28' 30" N. y 9º 0' E. de Gw.

b) 41º 18' 30" N. y 9º 0' E. de Gw.

c) 41º 18' 30" N. y 9º 17' 30" E. de Gw.

d) 41º 19' 30" N. y 9º 30' E. de Gw.

e) 41º 30' N. y 9º 30' E. de Gw.

f) 41º 30' N. y 9º 16' E. de Gw.

NOTA.—Este campo de minas cierra el estrecho de Bonifacio al Norte de la línea que une los puntos b), c) y d).

IV. Cerdeña.—1.º Cabo Figasi.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la tierra por un lado y por el otro por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

a) 40º 59' 48" N. y 9º 40' E. de Gw.

b) 40º 58' 30" N. y 9º 40' E. de Gw.

c) 40º 58' 30" N. y 9º 38' 30" E. de Gw.

d) 40º 59' 12" N. y 9º 38' 30" E. de Gw.

2.º Maddalena.—El puerto de la Maddalena, está abierto de día solamente.

V. Italia.—Campos de minas.—Sobre la costa Oeste de Italia los campos de minas siguientes deben evitarse.

1.º Cneglia.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la costa por un lado y por el otro por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

43º 57' 12" N. y 8º 10' 12" E. de Gw.

43º 54' 30" N. y 8º 10' 12" E. de Gw.

43º 53' 30" N. y 8º 8' 30" E. de Gw.

43º 53' 30" N. y 8º 4' E. de Gw.

2.º Cabo Vado.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la costa por una parte y por la otra por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

44º 13' N. y 8º 27' 30" E. de Gw.

44º 13' N. y 8º 29' E. de Gw.

44º 14' 30" N. y 8º 29' E. de Gw.

44º 14' 30" N. y 8º 27' 30" E. de Gw.

3.º Savona.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por una parte por la costa y por la otra por la línea que une los puntos siguientes:

44º 23' 48" N. y 8º 41' 12" E. de Gw.

44º 21' 48" N. y 8º 41' 30" E. de Gw.

44º 18' 30" N. y 8º 33' 12" E. de Gw.

44º 19' 48" N. y 8º 31' E. de Gw.

4.º Génova.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la costa por una parte y por la otra por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

44º 23' N. y 9º E. de Gw.

44º 18' 12" N. y 9º 3' E. de Gw.

44º 15' 30" N. y 9º 14' 30" E. de Gw.

44º 18' 48" N. y 9º 19' 12" E. de Gw.

5.º Spezia.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

44º 0' 30" N. y 9º 47' 48" E. de Gw.

45º 59' 30" N. y 9º 52' 12" E. de Gw.

43º 58' N. y 9º 53' E. de Gw.

43º 59' N. y 9º 46' E. de Gw.

NOTA.—Los buques con destino a Spezia atravesarán esta zona peligrosa llevando isla Palmaria a 36º hasta ver Monte Murlo a 73º; en la medianía del paso entre Palmaria y Tino harán rumbo a 73º. En este último punto encontrarán prácticos.

El puerto está abierto solamente de día.

6.º Liorna.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la costa por una parte y por la otra por la línea que une los puntos siguientes:

43º 44' N. y 10º 16' 48" E. de Gw.

43º 44' N. y 10º 10' E. de Gw.

43º 30' N. y 10º 10' E. de Gw.

43º 23' N. y 10º 19' 30" E. de Gw.

43º 23' N. y 10º 26' E. de Gw.

NOTA.—Los buques con destino a Liorna atravesarán esta zona peligrosa, que defiende la entrada, llevando la luz Vagliad a 69º, y manteniéndose en esta marcación el mayor tiempo posible antes de entrar en el puerto.

7.º Puerto Ferrajo (Isla de Elba).—Una zona peligrosa y que debe evitarse está señalada al Norte y Oeste de la isla Scoglietto. Está limitada por un arco de círculo de 1 milla de radio, teniendo por centro la luz del islote Scoglietto y dos radios a 45º y 241º.

8.º Isla Troya.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la línea que une los puntos siguientes:

42º 39' N. y 10º 36' E. de Gw.

42º 39' N. y 10º 44' E. de Gw.

42º 50' N. y 10º 44' E. de Gw.

42º 50' N. y 10º 36' E. de Gw.

9.º Península Argentario.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la costa por una parte y por la otra por la línea que une los puntos siguientes:

42º 26' N. y 11º 8' E. de Gw.

42° 28' N. y 11° 8' E. de Gw.

42° 28' N. y 11° 0' E. de Gw.

42° 20' N. y 11° 0' E. de Gw.

42° 20' N. y 11° 8' E. de Gw.

42° 22' 30" N. y 11° 8' E. de Gw.

10. Cabo Circeo.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la costa por una parte y por la otra por la línea que une los puntos siguientes:

41° 18' N. y 13° 0' 48" E. de Gw.

41° 18' N. y 12° 56' E. de Gw.

41° 10' N. y 12° 56' E. de Gw.

41° 10' N. y 13° 4' E. de Gw.

41° 13' 12" N. y 13° 4' E. de Gw.

11. Isla Ischia.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la línea que une los puntos siguientes:

40° 41' N. y 13° 53' E. de Gw.

40° 51' N. y 14° 0' E. de Gw.

40° 46' 30" N. y 14° 0' E. de Gw.

40° 45' N. y 13° 53' E. de Gw.

12. Cabo Misene (Golfo de Nápoles). Una zona peligrosa y que debe evitarse se encuentra limitada por la línea que une los puntos siguientes:

40° 46' N. y 14° 4' E. de Gw.

40° 46' N. y 14° 13' E. de Gw.

40° 44' N. y 14° 13' E. de Gw.

40° 44' N. y 14° 4' E. de Gw.

El puerto de Nápoles está abierto solamente de día.

13. Cabo Licosa.—Una zona peligrosa y que debe evitarse se encuentra limitada por la línea que une los puntos siguientes:

40° 20' N. y 14° 47' 30" E. de Gw.

40° 17' N. y 14° 51' 48" E. de Gw.

40° 13' N. y 14° 51' 48" E. de Gw.

40° 10' N. y 14° 47' 30" E. de Gw.

14. Cabo Palinuro.—Una zona peligrosa está señalada en un radio de 5 millas alrededor del faro (40° 1' N. y 15° 17' E. de Gw.).

15. Cabo Scalea.—Una zona peligrosa está señalada en un radio de 2 millas alrededor de la iglesia de Scalea (39° 49' N. y 15° 48' E. de Gw.).

16. Cabo Vaticano.—Una zona peligrosa está señalada en un radio de 3 millas alrededor del faro de Cabo Vaticano (38° 37' N. y 15° 50' E. de Gw.).

17. Palmi.—Una zona peligrosa está señalada en un radio de 2 millas alrededor de la iglesia de Palmi (38° 21' N. y 15° 51' E. de Gw.).

18. Estrecho de Mesina. (Véase también más adelante los campos de minas señalados en Cabo Peloro y en Cabo Rasocolmo en Sicilia).—La zona situada en el interior de la línea de sondas de 185 metros y entre las líneas que unen Cabo Peloro a la punta Piezzo, por una parte, y Cabo Ranieri (Mesina) a Reggio (Calabria), por otra parte, están sembradas de minas.

NOTA.—En el estrecho de Mesina los buques atravesarán la zona peligrosa tomando la enfilación gasómetro de Mesina y Monte Autenna a Mare a 238°.

VI. Sicilia.—Campos de minas.—1.º Cabo Peloro (Cabo di Faro, Estrecho de Mesina).—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por un arco de círculo de 4 millas de radio alrededor de la luz de Cabo Peloro (38° 15' 43" N. y 15° 39' 48" E. de Gw.) y por dos radios a 17° y 65°.

2.º Cabo Rasocolmo.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está comprendida entre la costa y la línea que une los puntos siguientes:

38° 16' 12" N. y 15° 30' E. de Gw.

38° 24' N. y 15° 30' E. de Gw.

33° 24' N. y 15° 35' E. de Gw.

38° 17' N. y 15° 35' E. de Gw.

3.º Cabo Zaffarano.—Una zona peligrosa está señalada en un radio de 2 millas

alrededor de la luz de Cabo Zaffarano (38° 6' 30" N. y 13° 32' 30" E. de Gw.).

4.º Palermo.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por la línea que une los puntos siguientes:

38° 8' 30" N. y 13° 25' 12" E. de Gw.

38° 10' 30" N. y 13° 24' 44" E. de Gw.

38° 7' 30" N. y 13° 27' 12" E. de Gw.

38° 7' 30" N. y 13° 23' 48" E. de Gw.

NOTA.—Los buques con destino a Palermo pueden atravesar el campo de minas anterior, llevando la luz del muelle Sur en línea con el teatro de Mesina a 244°.

5.º Cabo Gallo.—Una zona peligrosa está señalada en un radio de 1 milla alrededor de la luz de Cabo Gallo (38° 13' 30" N. y 13° 19' 30" E. de Gw.).

6.º Trapani.—Una zona peligrosa y que debe evitarse está limitada por dos arcos de círculos concéntricos con 1 y 4 millas de radio, con centro en el faro Colombaia y dos radios a 10° y 270°.

MAR MEDITERRANEO

ZONA V

Núm. 619.—104 M.—I. Aviso general.—Las regiones donde las sondas son superiores a 330 metros pueden considerarse como libres de minas fondeadas, salvo la línea que va de cabo Otranto a la isla Fano.

Siempre que puedan los buques se mantendrán en sondas superiores a 330 metros.

Los buques destinados a los puertos de esta zona, y para los cuales no hay instrucciones especiales, se mantendrán todo lo posible en la zona de sondas superiores a 330 metros y que atravesarán por la vía más corta las zonas de menos fondos.

II. Italia.—Costa Sur.—Campo de minas.—En la costa Sur de Italia están señalados los siguientes campos de minas:

1.º Cabo Spartivento.—Zona peligrosa al interior de la línea que une los puntos siguientes:

38° 2' 12" N. y 16° 8' 30" E. de Gw.

37° 58' 30" N. y 16° 13' 30" E. de Gw.

37° 52' 30" N. y 16° 7' E. de Gw.

37° 55' 30" N. y 16° 3' E. de Gw.

2.º Cabo Rizzulo.—Zona peligrosa de 1,5 millas de radio alrededor del faro de Cabo Rizzulo (38° 53' 30" N. y 17° 5' 30" E. de Gw.).

3.º Castrone.—Zona peligrosa limitada por la costa por una parte y por la otra por la línea que une los puntos siguientes:

39° 4' 48" N. y 17° 8' 12" E. de Gw.

39° 8' N. y 17° 12' 30" E. de Gw.

39° 9' 12" N. y 17° 7' 30" E. de Gw.

4.º Tarento.—Zona peligrosa comprendida entre la costa y la línea que une los puntos siguientes:

40° 18' N. y 17° 30' 48" E. de Gw.

40° 14' 30" N. y 17° 29' 30" E. de Gw.

40° 18' 12" N. y 17° 15' 30" E. de Gw.

40° 23' 30" N. y 17° 6' 30" E. de Gw.

40° 26' 12" N. y 17° 10' 30" E. de Gw.

40° 24' 30" N. y 17° 12' 12" E. de Gw.

NOTA.—Los buques con destino a Tarento se aproximarán al puerto llevando la luz de la península de San Vito en el Norte y 45°.

A 2 millas del faro se encuentran prácticos.

El puerto está abierto solamente durante el día.

5.º Gallipoli.—Zona peligrosa al interior de la línea que une los puntos siguientes:

39° 51' 30" N. y 18° 10' E. de Gw.

39° 36' 30" N. y 18° 10' E. de Gw.

39° 45' 30" N. y 17° 49' E. de Gw.

39° 55' 30" N. y 17° 40' E. de Gw.

40° 10' 30" N. y 17° 40' E. de Gw.

Faro de Santa Andrea.

40° 0' N. y 18° 0' E. de Gw.

Los buques con destino a Gallipoli evitarán este campo de minas al acercarse al puerto, permaneciendo en un sector comprendido entre la costa al Norte de Gallipoli por una parte y la línea trazada a 300° del faro de Santa Andrea por la otra.

6.º Cabo Santa María di Leuca.—Zona peligrosa en el interior de la línea que une los puntos siguientes:

39° 44' N. y 18° 15' E. de Gw.

39° 46' N. y 18° 19' E. de Gw.

39° 44' 30" N. y 18° 23' E. de Gw.

39° 40' 30" N. y 18° 23' E. de Gw.

III. Adriático.—Existen numerosos campos de minas en el Adriático, al Norte de la línea que une el cabo de Santa María de Leuca a la isla Fano y la prolongación de esta línea hasta la costa de Albania.

Todos los buques destinados a los puertos del Adriático no deben atravesar la línea cabo Santa María di Leuca, isla Fano y su prolongación hasta la costa de Albania, sin haber tocado antes en Gallipoli, donde recibirán instrucciones del "Commando del tráfico en Adriático".

IV. Corfú.—Minas han sido fondeadas a lo largo de la entrada Norte de Corfú, entre la costa y la línea que une los puntos siguientes:

40° 3' N. y 19° 48' 30" E. de Gw.

39° 56' N. y 19° 32' E. de Gw.

39° 45' N. y 19° 39' 30" E. de Gw.

También existen minas a lo largo del paso Sur, al interior de la línea que une los puntos siguientes:

39° 21' 30" N. y 20° 8' E. de Gw.

39° 14' 12" N. y 20° 9' E. de Gw.

39° 10' 30" N. y 20° 11' 48" E. de Gw.

39° 23' 30" N. y 19° 53' 30" E. de Gw.

39° 26' N. y 19° 56' E. de Gw.

Los buques con destino a Corfú deberán pasar al Este de las islas Paxos y Anti-Paxos, o bien navegar hacia el punto situado a 4 millas y 250° de la punta Norte de Paxos, y, manteniéndose al Oeste de este punto, esperar al torpedero que le guiará para entrar.

El torpedero cruza por esta zona, de 8 de la mañana a las 5 de la tarde (hora de la Europa central).

El paso Norte de Corfú no debe utilizarse sin instrucciones especiales.

V. Canal entre San Mauro y Cefalonia. Minas han sido fondeadas a lo largo de cabo Vlioti. Los buques que pasan entre los cabos Dukato y Vlioti deberán mantenerse en el canal de aguas profundas, a lo largo de Dukato.

VI.—Argostoli-Cefalonia.—Los buques destinados a Argostoli deberán pasar por el punto 38° 4' N. y 20° 30' E. de Gw., después harán rumbo a 355°, llevando el faro de San Telmo en línea con un molino que hay en la vertiente Oeste de la colina, de 185 metros, en la parte Este de la punta Norte de la bahía de Livadi.

Una boya con una bandera está fondeada sobre la infilación indicada. Esta enfilación permite el paso entre las rocas de la punta de San Nicolás y la boya fondeada en la extremidad Sur del banco de San Nicolás.

Al llegar a la boya fondeada sobre cabo Lardigo, se hará rumbo a 335° para entrar en la rada exterior.

VII. Golfo de Patras.—Existen obstáculos para la navegación entre el cabo Papas y el islote Tholie.

El paso entre estos obstáculos se encuentra a 1,300 metros próximamente y 93° del faro Oxia.

VIII. Navariu.—Existe una red de defensa, con puerta, entre Neo Kastro y un punto próximo en la parte Sur de la isla Sphaghia.

Los buques se acercarán llevando una casita que hay al Sur de la ciudad de Py-

los, en línea con la iglesia del fuerte Neo Kastro, a 51°. Mantenerse en esta enfila- ción, hasta 0,5 millas de la iglesia, y en- tonces hacer rumbo a la entrada.

MANCHA Y COSTA OESTE DEL REINO UNIDO

Núm. 620.—105 M.—Corrección al aviso 87 M.—En el aviso 87 M suprimir el título XI Paso de Creat Skellig, y XII, Brayhead Valentia.

Los campos de minas en esta región han sido dragados, y levantadas todas las restricciones.

MAR BALTICO

ZONA I

Núm. 621.—106 M.—El presente aviso anula y reemplaza los avisos 44 M, 56 M, 62 M, 77 M y 84 M.

I. La zona I del mar Báltico definida en el párrafo II se señala como teniendo campos de minas en la región de esta zona que se indica más abajo (III). El resto de las aguas están libres pero mientras sea posible los buques deberán seguir las rutas que se marcan en el inciso IV del presente aviso.

Zona I.—II. Limitada al Norte por las costas de Noruega y de Suecia; al Este, por el meridiano 13° 28' E. de Gw.; al Sur, por las costas de Alemania, y al Oeste, por las costas de Alemania y de Dinamarca hasta el meridiano de 9° E. de Gw., y este meridiano hasta las costas de Noruega.

III. Campos de minas

En esta región se señalan los siguientes campos de minas:

A) Noruega.—Habiendo sido dragados los campos de minas en las aguas territoriales de Noruega, han quedado sin efecto todas las restricciones que se habían dictado.

B) Costa Oeste de Suecia.—1.° Proximidades de Uddevalla.—En los fiords de Elhelös, Stig, Hake y a la entrada de Uddevalla existen campos de minas por dentro de la línea que pasa por los puntos siguientes:

- Essvik (Bokenäset), por los 58° 17' N. y 11° 32' E. de Gw.
- Luz de Islandsberg, por los 58° 12' N. y 11° 24' 30" E. de Gw.
- Luz de Eckerö, por los 58° 5' 30" N. y 11° 29' E. de Gw.
- Luz de Graön, por los 57° 56' N. y 11° 33' E. de Gw.
- Baliza interior de Lekskar, por los 57° 30' N. y 11° 35' 30" E. de Gw.
- Korshamn, por los 57° 59' 30" N. y 11° 41' 30" E. de Gw.

2.° Proximidades de Göteborg.—Existen campos de minas en el Fiord Rifö, a la entrada de Göteborg, por dentro de la línea que une los puntos siguientes:

- Gulldisken, por los 57° 39' 30" N. y 11° 48' 30" E. de Gw.
- Punta Sur de Hirtholmen, por los 57° 41' 30" N. y 11° 48' E. de Gw.
- Punta SE. de Aspholm, por los 57° 41' 30" N. y 11° 50' E. de Gw.
- Elfsborg, por los 57° 41' N. y 11° 50' 30" E. de Gw.
- Serholmen, por los 57° 39' 30" N. y 11° 50' E. de Gw.

Habiendo tomado algunas medidas para disminuir el peligro, aunque sin garantizar una seguridad absoluta, los buques que deseen atravesar el campo de minas bajo su responsabilidad y riesgo podrán ser autorizados para efectuarlo.

3.° Kungshackafjord.—Las minas que se encuentran a la entrada del Kungshackafjord, por dentro de una línea orientada al Este de la punta Sur de la península de Ousala (punta Halasunds).

4.° Los prácticos y las autoridades de los puertos Göteborg y de Malmö podrán facilitar informaciones complementarias relativas a las minas.

C) Kategat.—1.° Campo de minas limitado por la línea que une los puntos siguientes:

- 57° 39' N. y 10° 40' E. de Gw.
- 57° 47' N. y 11° 2' E. de Gw.
- 57° 57' N. y 11° 20' E. de Gw.
- 57° 49' 30" N. y 11° 23' E. de Gw.
- 57° 35' N. y 10° 58' 30" E. de Gw.
- 57° 37' N. y 11° 42' E. de Gw.

2.° Campo de minas limitado por la línea que une los puntos siguientes:

- 57° 30' N. y 11° 15' E. de Gw.
- 57° 30' N. y 11° 38' 42" E. de Gw.
- 57° 27' N. y 11° 44' E. de Gw.
- 57° 27' N. y 11° 26' 42" E. de Gw.

NOTA.—Señales de Vingá y Helsingborg concernientes a los peligros de minas en el Kattegat.

Cuando el servicio de practicaje considere que hay peligro de minas en el Kattegat. En la estación internacional de señales de Vingá, en Helsingborg, al Norte de la luz principal del malecón Norte del puerto, seizarán las señales siguientes:

De noche y con tiempo cerrado: 2 luces fijas rojas verticales.

De día: 2 esferas rojas izadas verticalmente en Vingá; 2 cilindros izados verticalmente en Helsingborg.

D) Proximidades Sur del Sund.—Campo de minas limitado por las líneas que unen los puntos siguientes:

- 55° 31' 30" N. y 12° 46' 30" E. de Gw.
- 55° 33' 12" N. y 12° 45' 36" E. de Gw.
- 55° 32' N. y 12° 41' 48" E. de Gw.
- 55° 18' N. y 12° 42' E. de Gw.
- 55° 18' N. y 13° E. de Gw.

Desde este último punto se dirige la línea hacia el Norte, siguiendo el meridiano de 13° E. de Gw. hasta el límite de las aguas territoriales suecas, siguiendo este límite hasta el paralelo de 55° 27' 30" N., dirigiéndose desde esta posición al punto 55° 31' 30" N. y 12° 46' 30" E. de Gw.

NOTA.—Han sido levantadas las obstrucciones que se habían señalado al Sur de Amager, sobre el límite de las aguas territoriales danesas.

E) Gran Belt.—Existe un campo de minas a la entrada del Langeland Belt. Para atravesar este campo de minas consúltese el párrafo IV, Derrotas que deben seguirse, del presente aviso.

F) Pequeño Belt.—En las regiones que a continuación se designan existen obstrucciones para la navegación.

1.° Existe un campo de minas dividido en 2 grupos, dejando entre ellos un paso, situado en 55° 19' 12" N. y 9° 44' 6" E. de Gw. El grupo Oeste está limitado por una línea que une Orbyhage a la boya "A" (55° 19' 6" N. y 9° 43' 30" E. de Gw.) y a Jorget Hage. El grupo Este está limitado por la línea que une los puntos siguientes:

- 55° 19' 12" N. y 9° 44' 50" E. de Gw.
- 55° 19' N. y 9° 45' E. de Gw.
- 55° 17' 30" N. y 9° 44' 48" E. de Gw.
- La baliza Norte de Aarö Kalo.

El paso entre los 2 grupos está indicado por 2 boyas luminosas, de las cuales la del Este muestra una luz roja y la del Oeste una luz verde. Funciona un servicio de prácticos.

2.° Existe un campo de minas entre Aarö y el Schleswig, por los 55° 15' 30" N., que, como el precedente, ofrece un paso a su través.

3.° En el pequeño Belt, al Este de Aarö y al Sur de Assens, existen obstrucciones para la navegación al Oeste del canal descrito en el párrafo IV del presente

aviso, bajo el título "Derrotas que deben seguirse".—Pequeño Belt.

G) Gabet (Kadet), Rinne.—a) En el canal Sur, al Este del barco-faro del arrecife Gjdser (54° 27' 54" N. y 12° 9' 42" E. de Gw.) existen campos de minas entre el límite de las aguas territoriales danesas y la costa alemana.

b) Al NW. del arrecife Gjedser existe un campo de minas que se extiende desde este barco-faro en dirección de la punta Gjedser hasta el límite de las aguas territoriales danesas.

IV. Derrotas que deben seguirse.

A) De Skagen a Schultz Grund.—Desde las proximidades del barco-faro "Skagen" hágase rumbo para enfilar este barco-faro con la boya de campana situada en 57° 42' 42" N. y 10° 43' 42" E. de Gw. Desde aquí hágase rumbo sobre la boya luminosa de campana situada en 57° 35' 6" N. y 10° 31' 18" E. de Gw. Sigase después la parte Este de Hirsholm por el canal de Laesö, el Oeste de Anholt, Briseis Flak, Hastens, Grud, hasta el barco-faro de Schultz Grund.

B) De Schultz Grund a Copenhague.—Pásese al Sur de Schultz Grund, de Hesselö; hágase rumbo al Sund, y una vez en éste, rumbo directo a Copenhague.

C) Suecia.—Costa Oeste.—Salvo la reserva de evitar los campos de minas descritos en el párrafo III del presente aviso, la navegación está libre de peligros a lo largo de la costa Oeste de Suecia.

D) Proximidades Sur del Sund.—En el campo de minas señalado en el artículo III, párrafo D del presente aviso, se ha trazado un canal balizado por las boyas siguientes:

a) En el ángulo NE. del campo de minas:

Situación aproximada: 53° 33' 12" N. y 12° 45' 36" E. de Gw.

Descripción: boya blanca, luminosa, con 1 destello blanco cada 15 segundos

b) En el ángulo NW. del campo de minas:

Situación aproximada: 55° 32' N. y 12° 41' 48" E. de Gw.

Descripción: boya blanca, luminosa, con 2 destellos blancos cada 10 segundos.

c) Entre estas 2 boyas luminosas hay una boya plana, blanca, con 2 haces con el vértice hacia abajo.

d) Boya plana, blanca, con 3 haces con el vértice hacia abajo, a unos 50 metros de la boya luminosa b) descrita anteriormente.

e) Para marcar la parte Este del canal: Una boya plana, blanca, con 1 haz con el vértice hacia abajo, por los 50° 30' 12" N. y 12° 41' 24" E. de Gw.

Una boya plana, blanca, con 2 haces con el vértice hacia abajo, por los 55° 28' 36" N. y 12° 41' 24" E. de Gw.

f) Para marcar la parte Oeste del canal:

Una boya cónica, roja, con 1 haz con el vértice hacia abajo, por los 55° 31' 18" N. y 12° 39' 42" E. de Gw.

Una boya cónica, roja, con 2 haces con el vértice hacia arriba por los 55° 30' 6" N. y 12° 39' 18" E. de Gw.

Una boya roja, luminosa, con un destello blanco cada 3 segundos, por los 55° 28' 48" N. y 12° 38' 42" E. de Gw.

NOTA.—Esta última boya luminosa, actualmente fuera de servicio, será instalada lo antes posible

g) Una boya cónica, por los 55° 31' 24" N. y 12° 39' 36" E. de Gw.

h) En la punta SW. del campo de minas:

Boya roja, luminosa, con 1 destello blan-

co cada 3 segundos, en 55° 18' N. y 12° 42' E. de Gw.

NOTA.—Los buques no deben pasar al Este de una línea que une la boya luminosa h) a la boya plana e) situada en los 55° 30' 12" N. y 12° 41' 24" E. de Gw.

E) Gran Belt.—En el Gran Belt es libre la navegación, salvo en la parte Sur del Belt de Langeland, donde existe un campo de minas por fuera de las aguas territoriales danesas.

1.º El límite Oeste de este campo de minas está balizado como sigue:

a) Un asta verde, con bandera verde, por los 54° 46' 18" N. y 10° 50' 30" E. de Gw.

b) Boya negra, luminosa, con luz blanca, de 1 ocultación cada 7,5 segundos, por los 54° 46' 24" N. y 10° 50' 24" E. de Gw.

c) Un asta verde, sin mira, por los 54° 45' N. y 10° 50' E. de Gw.

d) Boya negra, luminosa, con luz roja, de 2 ocultaciones cada 10 segundos, por los 54° 45' N. y 10° 49' 54" E. de Gw.

e) Un asta verde, con 2 banderas verdes, por los 54° 44' 12" N. y 10° 49' 30" E. de Gw.

f) Boya roja, luminosa, con luz blanca, de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 54° 42' 54" N. y 10° 47' 48" E. de Gw.

La navegación a lo largo de la costa de Langeland debe efectuarse entre la costa y estas marcas.

2.º El límite Este de este campo de minas está balizado como sigue:

a) Un asta con un cono, con el vértice hacia arriba, por los 54° 47' 30" N. y 10° 53' 6" E. de Gw.

b) Un asta sin mira, por los 54° 46' 6" N. y 10° 54' 6" E. de Gw.

c) Un asta con mira rectangular, por los 54° 45' 18" N. y 10° 55' 12" E. de Gw.

d) Un asta con un cono, con el vértice hacia abajo, por los 54° 44' 24" N. y 10° 56' 12" E. de Gw.

La navegación a lo largo de la costa del Laaland debe efectuarse entre la costa y estas marcas.

F) Pequeño Belt.—Al Este de las obstrucciones señaladas por fuera de Aarø, en las aguas territoriales danesas, existe un canal franco para la navegación que está balizado como sigue:

1.º Para marcar el límite Oeste del canal:

a) Un asta negra, por los 55° 16' 6" N. y 9° 50' 6" E. de Gw.

b) Un asta negra, por los 55° 15' N. y 9° 49' 24" E. de Gw.

c) Un asta negra, por los 54° 14' 24" N. y 9° 49' 18" E. de Gw.

2.º Para marcar el canal en aguas profundas:

a) Boya cónica, roja, con 2 haces, con los vértices hacia arriba por los 55° 15' 54" N. y 9° 50' 48" E. de Gw.

NOTA.—Los buques deben pasar al Este de esta boya.

b) Boya plana, blanca, con 1 haz, con el vértice hacia abajo, por los 55° 14' 24" N. y 9° 49' 54" E. de Gw.

NOTA.—Los buques deben pasar al Oeste de esta boya.

c) Boya Thoro-Rev, plana, blanca, con 3 haces con el vértice hacia abajo, por los 55° 15' 12" N. y 9° 49' 54" E. de Gw. (nueva posición).

NOTA.—Los buques deben pasar al Oeste de esta última boya. Se recomienda tomar práctico.

Este canal no puede actualmente utilizarse de noche.

La luz posterior de Tvinsbjerg está momentáneamente extinguida.

G) Fehmarn Belt.—En el Fehmarn Belt no existen restricciones.

H) Gabet (Kadet) Rinne.—El paso a través de los campos de minas descritos antes en el párrafo III G, se encuentra por los 54° 23' N. y 12° 20' E. de Gw., y está balizado como sigue:

a) Boya de campana, pintada de negro y marcada "Gjedser 1", luminosa, con 1 grupo de destellos rojos, separados por 2 ocultaciones cada 8 segundos, situada en 54° 23' 18" N. y 12° 16' E. de Gw.

b) Boya negra, marcada "Gjedser 2", luminosa, con 1 destello blanco cada 8 segundos, situada en 54° 23' 12" N. y 12° 19' 42" E. de Gw.

c) Boya negra, de silbato, marcada "Gjedser 3", luminosa, con 1 grupo de destellos verdes, separados por 2 ocultaciones cada 8 segundos, situada en 54° 23' 18" N. y 12° 21' 42" E. de Gw.

d) Barco-faro "Gjedser", por los 54° 23' N. y 12° 20' E. de Gw.

Los buques que utilicen este paso deben pasar al Sur de la boya 1, entre la boya 2 y el barco-faro, y al Sur de la boya 3.

La derrota para ir de la entrada del Báltico hacia Arkona es la actualmente indicada en los avisos a los navegantes.

Suprimanse los avisos 295, 44 M; 386, 56 M; 302, 52 M; 452, 77 M; y 539, 84 M.

MAR MEDITERRANEO

FRANCIA Y COSTA OESTE DE ITALIA

ZONA IV

Núm. 622.—103 bis M.—Corrección al aviso 618 103 M.—En el aviso 618, 103 M, bajo el epígrafe "Italia, Campos de minas", párrafo 11, Isla de Ischia, léase 49° 51' N., en lugar de 40° 41' N.

MAR DEL NORTE

Núm. 623.—107 M.—Corrección al aviso 388, 57 M.—Bajo el título "Campos de minas, III, Costa Este de Inglaterra", añádase:

12) Boya plana, negra, luminosa, con 1 destello blanco cada 2,5 minutos, en 54° 45' 18" N. y 0° 41' 42" W. de Gw.

MANCHA Y COSTA OESTE DEL REINO UNIDO

ZONA IV

Núm. 624.—108 M.—Corrección al aviso 542, 87 M.—En el aviso 542, 87 M suprimase el párrafo VIII, Isla de Man. La zona peligrosa señalada en la proximidad de la punta Ayre ha sido dragada, habiéndose, por lo tanto, levantado todas las restricciones.

MAR DEL NORTE

ZONA IV

Núm. 625.—109 M.—Corrección al aviso 388, 57 M.—En el aviso 388, 57 M, bajo el epígrafe "Campos de minas.—III. Costa Este de Inglaterra, párrafo 9, boya luminosa núm. 3", léase 55° 3' 36" N. y 0° 55' M. de Gw. en lugar de 55° 6' 36" N. y 0° 38' 48" M. de Gw.

MAR BALTICO

ZONA I

Núm. 626.—110 M.—Corrección al aviso 621, 106 M.—En el aviso 621, 106 M, bajo el título IV. "Derrotas que deben seguirse", después del párrafo A) De Skagen a Schultz Grund, añádase la nota siguiente:

NOTA.—Si la presencia de hielos obliga a levar las boyas luminosas de campana fondeadas en la bahía de Aalbaek, para la seguridad de la navegación por el límite Oeste del campo de minas, al Norte del

Kattegat, se tomarán, provisionalmente, las siguientes disposiciones:

1.º Se encenderá una luz fija, roja, sobre una colina inmediata a la antigua iglesia de Skagen. Esta luz, alienada a 264° con la luz roja del muelle del Sur de Skagen, conducirá al Sur del banco Skagen Spit. La luz posterior será visible a 25° a un lado y otro de la enfilación. En lo que concierne al balizamiento del campo de minas, esta enfilación no deberá utilizarse más allá de 7 millas del puerto.

2.º A unos 165 metros y 185° de la luz de Skagen se encenderá una luz fija, blanca. La enfilación de esta luz con la luz de Skagen, a 5°, conducirá al Oeste del campo de minas. La luz anterior será visible a 25° a un lado y otro de la enfilación. Estas luces, demasiado próximas, no dan una buena enfilación.

Las 2 enfilaciones descritas en los párrafos 1.º y 2.º se cortan a unas 0,5 millas de los pequeños fondos de la costa, pasándose de la una a la otra cuando la diferencia de las marcaciones de la luz de Syagen y la luz del puerto de Skagen sea de 4 cuartas.

Por fuera de las aguas danesas vigílese con gran atención, para no pasar al Este de la línea que une la luz de Skagen a la de Hirsholm.

Cuando las luces provisionales previstas en los párrafos 1.º y 2.º, anteriormente citados, estén listas para funcionar, se publicarán avisos posteriores.

MANCHA (PARTE SUR)

Núm. 627.—111 M.—Corrección al aviso 391, 60 M.—1.º En el aviso 391, 60 M, en el título "Rutas que deben seguirse", en el inciso C), en lugar de 3.º Proximidades de cabo Antifer, debe decir Proximidades de la ruta de la costa en las proximidades de cabo Antifer, y añadir la nota siguiente:

NOTA.—La zona siguiente ha sido dragada y abierta al tráfico, limitada al Norte por el paralelo 49° 50' N.; al Este, por el meridiano 0° 10' E. de Gw., y por la costa, al Sur, por el paralelo 49° 36' N., y al Oeste por el meridiano 0° 10' W. de Gw.

2.º En el mismo aviso, en el título "Rutas que deben seguirse" inciso C), suprimir el párrafo Entrada de Dieppe, y reemplazarlo por el siguiente:

6.º Entrada de Dieppe.—Las zonas siguientes, a la entrada de Dieppe, han sido dragadas y abiertas al tráfico:

a) Zona circular de 10 millas de radio alrededor de la extremidad del malecón Oeste de Dieppe, por la parte de esta zona situada a lo largo de la ruta de la costa.

b) Zona situada por la parte de tierra de la ruta de la costa, entre el meridiano 0° 34' E. de Gw. y el canal de entrada de Tréport.

MAR BALTICO

ZONA I

Núm. 628.—112 M.—Corrección al aviso 626, 110 M.—En el aviso 626, 110 M, bajo el título III, "Campos de minas", suprimir el inciso B, Costa Oeste de Suecia y reemplazarlo por el que sigue:

B) Costa Oeste de Suecia.—Todas las aguas territoriales suecas de la zona I del Báltico están abiertas al tráfico.

Los buques de guerra de las naciones extranjeras no pueden entrar en el arsenal de Göteborg, así como en las zonas siguientes:

1.º Proximidades de Uddevalla.—En los fiords de Ellefö Stig, Hake y entrada de Uddevalla en el interior de la línea que pasa por los puntos siguientes:

- a) Essvik (Bokenäset), 58° 17' N. y 11° 32' E. de Gw.
 b) Luz de Islandsberg, 58° 12' N. y 11° 24' 30" E. de Gw.
 c) Luz de Eckerö 58° 3' 30" N. y 11° 29' E. de Gw.
 d) Luz de Graën, 57° 56' N. y 11° 33' E. de Gw.
 e) Baliza interior de Lekskar, 57° 50' 30" N. y 11° 35' 30" E. de Gw.
 f) Korshamn, 57° 50' 30" N. y 11° 41' 30" E. de Gw.

2.º Kungsbackafford.—A la entrada de Kungsbackafford, al interior de una línea orientada al Este de la punta Sur de la península Onsala ((punta Halasunds).

MAR DEL NORTE

ZONA IV

Núm. 629.—113 M.—El presente aviso anula y reemplaza los avisos 388, 57 M.; 446, 71 M.; 572, 98 M.; 623, 107 M., y 625 109 M.

La zona IV del mar del Norte, que más abajo se designa, es peligrosa a causa de las minas fondeadas, y la navegación sólo puede practicarse en los canales dragados y ruías que se indican.

Zona IV.—Limitada al Norte por la línea que pasa por los puntos siguientes:

- a) 57° 41' N. y 9° 0' E. de Gw.
 b) 57° 34' N. y 6° 0' E. de Gw.
 c) 55° 33' N. y 0° 56' E. de Gw.
 d) Puerto de Sunderland.

Al Este por el meridiano 9° 0' E. de Gw. hasta la costa danesa, después por las costas de Dinamarca, Alemania y Holanda al Sur por el paralelo 53° 0' N. hasta el meridiano 1° 0' E. de Gw., después por este meridiano hasta la costa de Norfolk y al Oeste por la costa inglesa.

Campos de minas.

En la zona IV se han señalado los siguientes campos de minas:

I. Bahía de Heligoland.—Con excepción de las aguas territoriales danesas y holandesas, esta zona peligrosa comprende todas las aguas situadas al Sur y al Este de una línea que principia a 3 millas de la costa de Jutlandia en 57° 8' N. y une los puntos siguientes:

- a) 57° 8' N. y 6° 0' E. de Gw.
 b) 56° 0' N. y 5° 10' E. de Gw.
 c) 54° 45' 12" N. y 4° 17' E. de Gw.
 d) 53° 29' N. y 4° 4' E. de Gw.
 e) 53° 0' N. y 4° 10' E. de Gw.

El límite del campo de minas sigue el paralelo 53° 0' N. hasta un punto situado a 3 millas de la costa holandesa, después hacia el Norte y Este, confundiendo con el límite de las aguas territoriales holandesas.

II.—Dogger Bank.—La zona peligrosa está limitada por la línea que une los puntos siguientes:

- a) 55° 40' N. y 3° 20' E. de Gw.
 b) 55° 55' N. y 4° 10' E. de Gw.
 c) 55° 9' N. y 4° 10' E. de Gw.
 d) 54° 50' N. y 3° 20' E. de Gw.

III. Costa Este de Inglaterra.—Una zona peligrosa está limitada por la línea que une los puntos siguientes:

- a) 54° 18' N. y 0° 55' E. de Gw.
 b) 54° 2' 30" N. y 0° 34' E. de Gw.
 c) 53° 59' 30" N. y 0° 14' E. de Gw.
 d) 54° 12' N. y 0° 5' E. de Gw.
 e) 54° 31' N. y 0° 28' W. de Gw.
 f) 55° 5' N. y 0° 34' W. de Gw.
 g) 55° 23' 30" N. y 1° 0' W. de Gw.
 h) 55° 28' N. y 0° 48' 30" W. de Gw.

Esta zona está balizada de la manera siguiente:

- 1.º Buque-faro en 55° 36' 18" N. y 0° 55' 48" W. de Gw., mostrando luz con 2

destellos blancos cada 30 segundos. Sirena de niebla; emite 2 sonidos cada minuto.

2.º Boya luminosa núm. 1, en 53° 59' 24" N. y 0° 14' 18" E. de Gw., plana, negra, mostrando luz con 2 destellos blancos cada 10 segundos.

3.º Boya luminosa núm. 2, en 54° 17' 30" N. y 0° 55' 48" E. de Gw., esférica, roja, dando 1 destello blanco cada 5 segundos.

4.º Boya luminosa núm. 3, en 55° 12' 18" N. y 0° 22' 54" W. de Gw., plana, negra, dando 2 destellos rojos cada 10 segundos.

5.º Boya luminosa núm. 4, en 55° 20' 42" N. y 0° 34' W. de Gw., esférica, roja, dando 1 destello blanco cada 10 segundos.

6.º Boya luminosa núm. 5, en 55° 28' 30" N. y 0° 47' 30" W. de Gw., plana, negra, dando 1 destello rojo cada 5 segundos.

7.º Boya luminosa núm. 6, en 55° 22' 30" N. y 1° 8' W. de Gw., plana, a cuadros negros y blancos, dando 1 destello blanco cada 2,5 segundos.

8.º Boya luminosa núm. 7, en 54° 31' N. y 0° 28' 42" W. de Gw., esférica, roja, dando 1 destello blanco cada 10 segundos.

9.º Boya núm. 8, en 55° 3' 30" N. y 0° 55' W. de Gw., cónica, negra, con un triángulo en su parte superior.

10. Boya núm. 9, en 54° 12' N. y 0° 5' E. de Gw., cónica, roja.

11. Boya núm. 10, en 54° 2' 18" N. y 0° 34' 18" E. de Gw., cónica, negra con franjas verticales blancas y negras con un asta con una bola en su parte superior.

12. Boya luminosa núm. 10, en 54° 45' 24" N. y 0° 39' 30" W. de Gw., plana, negra, dando 1 destello blanco cada 2,5 segundos.

Rutas que deben seguirse.

Las rutas que más abajo se marcan son las únicas abiertas actualmente a la navegación.

1.º Todas las aguas de la costa Este de Inglaterra situadas al Oeste de la línea que une los puntos siguientes están libres de minas.

- a) 53° 0' N. y 1° 31' E. de Gw.
 b) 54° 29' N. y 0° 28' W. de Gw.
 c) 55° 19' N. y 1° 6' W. de Gw.

Los buques que a causa de niebla o por otra razón de necesidad se vean obligados a fondear en estas aguas, pueden hacerlo, pero a distancia de ½ milla por lo menos del canal de guerra (Warchannel de la costa Este). En las demás circunstancias seguirán los canales principales y las rutas ordenadas hasta tener por su través el puerto de destino.

2.º Costa Este de Inglaterra.—En esta costa sigase el canal de guerra tal como ha sido marcado en los avisos especiales.

3.º De Holanda a Noruega.—Sigase un canal cuyo eje pasa por los puntos siguientes:

a) Buque-faro "Haaks", en 52° 57' 30" N. y 3° 55' E. de Gw., dando 2 destellos blancos cada 30 segundos. Sirena de niebla, dando 3 sonidos cada 2 minutos.

b) Boya luminosa y de silbato, núm. 6, en 53° 13' N. y 3° 53' 30" E. de Gw., roja, mostrando luz blanca con 1 ocultación cada 10 segundos.

c) Boya luminosa núm. 5 A, en 53° 29' N. y 3° 52' E. de Gw., negra con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

d) Boya luminosa de silbato, núm. 5, en 53° 54' N. y 3° 56' E. de Gw., con luz blanca, de 1 ocultación cada 10 segundos.

e) Boya luminosa y de silbato, núm. 4, en 54° 20' N. y 3° 59' 30" E. de Gw., con luz blanca, de 1 ocultación cada 10 segundos.

f) Buque-faro "Sud du Doggerbank",

en 54° 45' N. y 3° 58' 30" E. de Gw., dando 2 destellos blancos cada 15 segundos. Sirena de niebla, dando 2 sonidos cada 2 minutos.

g) Boya luminosa de silbato, núm. 3, en 55° 7' N. y 4° 15' E. de Gw., con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

h) Boya luminosa de silbato, núm. 2, en 55° 22' 30" N. y 4° 29' E. de Gw., con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

i) Boya luminosa de silbato, núm. 1, en 55° 39' 30" N. y 4° 45' E. de Gw., con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

j) Buque-faro "Nord du Doggerbank", en 56° 0' N. y 5° 0' E. de Gw., con luz blanca, dando 1 destello blanco cada 15 segundos. Sirena de niebla cada 30 segundos.

En seguida se seguirá el meridiano 5° 0' E. de Gw., hasta el paralelo 57° 18' N.

4.º Bahía de Heligoland.—Seguir un canal de 5 millas de ancho, cuyo eje pasa por los puntos siguientes:

a) Buque-faro "Sud du Doggerbank", en 54° 45' N. y 3° 58' 30" E. de Gw.

b) 55° 9' N. y 5° 49' E. de Gw.

c) 54° 54' N. y 6° 10' E. de Gw.

d) 54° 26' N. y 7° 45' E. de Gw.

e) 54° 15' N. y 7° 45' E. de Gw.

Al tener Heligoland al Este, hágase rumbo a la entrada del Elba o del Weser. Este canal está balizado de la manera siguiente:

1.º Boya luminosa núm. 1, de 1 destello blanco, en 54° 24' 30" N. y 7° 40' 30" E. de Gw.

2.º Boya luminosa núm. 2, negra, con 2 destellos blancos, en 54° 33' 30" N. y 7° 23' 30" E. de Gw.

3.º Boya luminosa núm. 3, negra, con 3 destellos blancos, en 54° 41' N. y 7° 0' E. de Gw.

4.º Boya luminosa núm. 4, negra, con 1 destello blanco, en 54° 49' 30" N. y 6° 30' E. de Gw.

5.º Boya luminosa núm. 5, negra, con 2 destellos blancos, en 54° 55' 30" N. y 6° 18' E. de Gw.

6.º Boya luminosa F, en 55° 9' N. y 5° 47' 30" E. de Gw.

7.º Buque-faro "Nirderney", en 55° 11' 30" N. y 6° 0' E. de Gw., dando 3 destellos blancos. Sirena de niebla, 3 sonidos cada minuto.

8.º Boya luminosa núm. 6, negra, con 4 destellos blancos, en 55° 3' 30" N. y 5° 18' E. de Gw.

9.º Boya luminosa núm. 7, negra, con luz blanca de ocultación, en 54° 56' N. y 4° 48' E. de Gw.

NOTA.—Las situaciones son aproximadas y sujetas a cambio. Puede suceder que las boyas estén momentáneamente apagadas.

Se hace notar que estas boyas y buques-faros no están actualmente sobre el eje del canal, y que algunas boyas y buques-faros se encuentran en la zona peligrosa.

Es el canal que debe seguirse tal como se ha señalado más arriba, y no la línea de boyas.

En este canal existe un servicio de prácticos. El buque de los prácticos se mantiene en las proximidades del buque-faro "Sud du Doggerbank" y la estación de prácticos de Heligoland funciona.

Todo buque que quiera tomar o dejar práctico deberá de día izar la bandera de práctico con la señal P T o la señal S, y de noche deberá enseñar una luz con destellos blancos.—El Director general, Augusto Durán.