

INDICE

INFORMACION NACIONAL.—Asesor general de los
Bases aéreas, organismos y Reglamentación general
los.—Orden de Comunicaciones desatendiendo que la
Comisión oficial para conmemorar a España en la III
Conferencia Internacional Aeronáutica del Mediter-
ráneo quede compuesta en la forma siguiente: (Gaceta
del 11 de agosto.)—Orden de distribución de 90.000 pesetas consignadas en presupuesto, artículo
2.º, artículo 1.º, capítulo adicional 2.º de la sección
17 subvenciones a distintos Aeronaves, artículo del
11 de agosto.)—Orden de Marina autorizando al Mi-
nistro del Departamento para adquirir por cuenta
directa, cuatro motores "Hispano-Suiza" con sus
a los aparatos "Dornier Wal" de la Armada
Naval. (Gaceta del 23 de agosto.)—Resolución de
la Vuelta a España.—Orden ministerial sobre trans-
porte de pasajeros.

la instrucción con motivo de la propuesta formulada
por la Escuela Superior Aeronáutica para efectuar
el viaje de prácticas en el extranjero. (Gaceta del
11 de agosto.)—Orden de Comunicaciones abriendo
un concurso libre para proveer la plaza de profesor
asistente de vuelo, vacante en la Escuela Superior
Aeronáutica. (Gaceta del 14 de agosto.)—Orden de
distribución de 90.000 pesetas consignadas en pre-
suesto, artículo 2.º, artículo 1.º, capítulo adicional 2.º
de la sección 17 subvenciones a distintos Aeronaves,
artículo del 11 de agosto.)—Orden de Marina au-
torizando al Ministro del Departamento para ad-
quirir por cuenta directa, cuatro motores "Hispano-
Suiza" con sus aparatos "Dornier Wal" de la Arma-
da Naval. (Gaceta del 23 de agosto.)—Resolución de
la Vuelta a España.—Orden ministerial sobre trans-
porte de pasajeros.

BOLETÍN OFICIAL

DE LA

Dirección General de Aeronáutica
Civil

(Ministerio de Comunicaciones)



BOLETÍN OFICIAL

DE LA

Dirección General de Aeronáutica

Civil

(Ministerio de Comunicaciones)



Edición de HERALDO DEPORTIVO
Agrupación 56 - Madrid

INDICE

INFORMACION NACIONAL.—*Asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales.*—Orden de Comunicaciones disponiendo que la Comisión oficial para representar a España en la III Conferencia Internacional Aeronáutica del Mediterráneo quede compuesta en la forma que se indica. (*Gaceta* del 9 de agosto.)—Orden disponiendo se distribuya en la forma que se indica el crédito de 90.000 pesetas consignado en presupuestos, concepto 3.º, artículo 1.º, capítulo adicional 2.º de la sección 17, subvenciones a distintos Aero Clubs. (*Gaceta* del 11 de agosto.)—Orden de Marina autorizando al Ministro del Departamento para adquirir, por gestión directa, cuatro motores "Hispano-Suiza" con destino a los aparatos "Dornier-Wal" de la Aeronáutica Naval. (*Gaceta* del 23 de agosto.)—Reglamento de la Vuelta a España.—Orden ministerial sobre transferencia de acciones.

SECCION 1.ª—Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea.—Datos y croquis de los aeropuertos de Cabo Juby y Villa Cisneros.

SECCION 2.ª—Registro de matriculación, personal navegante, inspección de personal y material, seguros, estadística y servicio médico.—Matriculación, clasificación e inspección de las aeronaves concedidas durante el mes de agosto.—Relación de permisos de vuelo provisionales concedidos durante el mes de agosto.—Relación de los títulos de piloto aviador y licencias de aptitud expedidos durante el mes de agosto.—Licencias de aptitud para turismo concedidas a los pilotos militares durante el mes de agosto.—Modelo de licencias de aptitud.—Relación de autorizaciones concedidas para utilizar las estaciones telegráficas y telefónicas en caso de aterrizaje forzoso.—Modelo de licencias de aptitud.

SECCION 3.ª—Industrias aeronáuticas, Laboratorios, Escuelas especiales.—Orden resolviendo el expedien-

te instruido con motivo de la propuesta formulada por la Escuela Superior Aerotécnica para efectuar el viaje de prácticas en el extranjero. (*Gaceta* del 11 de agosto.)—Orden de Comunicaciones abriendo un concurso libre para proveer la plaza de profesor eventual de vuelos, vacante en la Escuela Superior Aerotécnica. (*Gaceta* del 14 de agosto.)—Orden designando a los señores que se mencionan como alumnos de la Escuela Superior Aerotécnica. (*Gaceta* del 14 de agosto.)

SECCION 4.ª—Tráfico, policía y jurisdicción aérea.—Orden de Comunicaciones denegando lo solicitado por D. Jorge Loring en instancia de 22 del próximo pasado mes, declarando no procede acceder a la prórroga solicitada por dicho señor de la concesión de la línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires. (*Gaceta* del 2 de agosto.)—Movimiento del tráfico en el aeropuerto de Sevilla (Tablada) durante el 2.º trimestre de 1931.—Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid durante el mes de agosto de 1931.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, C. L. A. S. S. A., en la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid durante el mes de agosto de 1931.—Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid durante el mes de agosto de 1931.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, C. L. A. S. S. A., durante el mes de agosto de 1931.—Resumen del movimiento del tráfico en las distintas líneas aéreas españolas durante el mes de agosto de 1931.—Resumen de los pasajeros transportados por las distintas líneas aéreas españolas, clasificados por nacionalidades y sexos, en el mes de agosto de 1931.—Servicios prestados por los pilotos de las distintas líneas aéreas españolas en el mes de agosto de 1931.

INDICE

la justificado con motivo de la propuesta formulada por la Escuela Superior Agrícola para el estudio el viaje de prácticas en el extranjero. (Gaceta del 11 de agosto).—Orden de Comunicaciones admitiendo un concurso libre para proveer la plaza de profesor eventual de vuelos, vacante en la Escuela Superior Agrícola. (Gaceta del 14 de agosto).—Orden de—ajustando a los señores que se mencionan como alumnos de la Escuela Superior Agrícola. (Gaceta del 14 de agosto).

SECCION 4.ª.—Tráfico aéreo y jurisdicción aérea.—Orden de Comunicaciones denegando lo solicitado por D. Jorge Loring en instancia de 22 del próximo pasado mes, declarando no proceda acceder a la prórroga solicitada por dicho señor de la concesión de la línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires. (Gaceta del 2 de agosto).—Movimiento del tráfico en el aeropuerto de Sevilla (Tahá) durante el 2.º trimestre de 1931.—Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid durante el mes de agosto de 1931.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, C. I. A. S. A., en la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid durante el mes de agosto de 1931.—Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid durante el mes de agosto de 1931.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, C. I. A. S. A., durante el mes de agosto de 1931.—Resumen del movimiento del tráfico en las distintas líneas aéreas españolas durante el mes de agosto de 1931.—Resumen de los pasajeros transportados por las distintas líneas aéreas españolas, clasificados por nacionalidades y sexos, en el mes de agosto de 1931.—Servicios prestados por los pilotos de las distintas líneas aéreas españolas en el mes de agosto de 1931.

INFORMACION NACIONAL.—Asuntos generales, relaciones aéreas, organización y Reglamento general.—Orden de Comunicaciones disponiendo que la Comisión ad hoc para representar a España en la III Conferencia Internacional Astronáutica del México (Gaceta del 9 de agosto).—Orden disponiendo se repartiera en la forma que se indica el importe de 80.000 pesetas consignado en presupuesto, concepto 2.º, artículo 1.º, capítulo adicional 2.º de la sección 1.ª subvenciones a dirigibles Aero Club. (Gaceta del 11 de agosto).—Orden de Marina autorizando al Ministerio del Departamento para adquirir, por gestión directa, cuatro motores "Hispano-Suiza" con destino a los aparatos "Dornier-Wal" de la Aeronáutica Naval. (Gaceta del 23 de agosto).—Reglamento de la Vuelta a España.—Orden ministerial sobre transacción de acciones.

SECCION 1.ª.—Aeropuertos y servicios asociados de la navegación aérea.—Listas y cupos de los aeropuertos de Cabo Juby y Villa Cisneros.

SECCION 2.ª.—Registro de matriculación, personal aéreo, inspección de personal y material, telex, estadística y servicios médicos.—Matriculación, clasificación e inspección de las aeronaves concedidas durante el mes de agosto.—Relación de permisos de vuelo provisionales concedidos durante el mes de agosto.—Relación de los títulos de piloto aviador y licencias de aptitud expedidos durante el mes de agosto.—Licencias de aptitud para turismo concedidas a los pilotos militares durante el mes de agosto.—Relación de aptitud.—Relación de autorizaciones concedidas para utilizar las estaciones de telegrafía y telefonía en caso de aterrizaje forzoso.—Modelo de licencia de aptitud.

SECCION 3.ª.—Laboratorios aeronáuticos, laboratorios de escuelas españolas.—Orden resolviendo el expediente

INFORMACIÓN NACIONAL

Asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales

Orden de Comunicaciones disponiendo que la Comisión oficial para representar a España en la III Conferencia Internacional Aeronáutica del Mediterráneo quede compuesta en la forma que se indica

Ilmo. Sr.: En el próximo mes de octubre debe celebrarse en Madrid la III Conferencia Aeronáutica del Mediterráneo. Urge, por tanto, nombrar la Comisión que debe representar a España en esta III Conferencia para que prepare las reuniones de la misma y dé cuenta de los trabajos realizados por España en cumplimiento de los compromisos internacionales contraídos por nuestro país en las anteriores Conferencias.

En su consecuencia, he dispuesto que la citada representación oficial esté compuesta de la siguiente manera:

Presidente: Ilmo. Sr. Director general de Aeronáutica civil, D. Arturo Alvarez Buylla.

Orden disponiendo se distribuya en la forma que se indica el crédito de 90.000 pesetas consignado en presupuestos, concepto 3.º, artículo 1.º, capítulo 2.º de la sección 17, subvenciones a distintos Aero Clubs

Ilmo. Sr.: De conformidad con la propuesta hecha por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la distribución que ha de tener la subvención anual consignada en el concepto 3.º, del artículo 1.º, capítulo adicional 2.º de la Sección 17, he tenido a bien disponer se distribuya el

Vocales: El Director de la Escuela Superior Aerotécnica, D. Emilio Herrera Linares.

El Jefe de la Sección de Aeropuertos de la Dirección General de Aeronáutica civil, D. Carlos Bordons y Gómez.

El Jefe de la Sección de Tráfico, D. José Galán Guerra.

Un representante del Servicio Meteorológico Nacional, cuya designación deberá hacerse por el Ministerio de Trabajo.

Madrid, 8 de agosto de 1931.—Diego Martínez Barrios.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 9 de agosto de 1931.)

crédito de 90.000 pesetas, que figura para tales atenciones, del siguiente modo:

Aero Club de España, 30.000 pesetas.

Aero Club de Andalucía, 20.000 pesetas.

Aero Club de Cataluña, 15.000 pesetas.

Aero Club de Aragón, 10.000 pesetas.

Aero Club de Guipúzcoa, 5.000 pesetas.

Sobrante para asignarlo oportunamente a atenciones de la F. A. E., así como sus obligaciones internacionales y a subvencionar a los Aero Clubs nacientes, 10.000 pesetas.

Para la prevenida justificación, las entidades nombradas cumplirán con lo dispuesto en el art. 5.º del Decreto de 23 de junio de 1928 creando la Federación Aeronáutica Española, y

los 17 y 18 del Reglamento de la misma Federación.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 10 de agosto de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 11 de agosto de 1931.)

Orden de Marina autorizando al Ministro del Departamento para adquirir, por gestión directa, cuatro motores "Hispano-Suiza" con destino a los aparatos "Dornier-Wal" de la Aeronáutica Naval

Como Presidente del Gobierno de la República, y de acuerdo con el mismo,

Vengo en autorizar al Ministro de Marina para adquirir por gestión directa, y como caso comprendido en el punto segundo del artículo 55 de la vigente ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, cuatro moto-

res "Hispano-Suiza" con destino a los aparatos "Dornier-Wal", de la Aeronáutica naval.

Dado en Madrid a dieciocho de agosto de mil novecientos treinta y uno.—*Niceto Alcalá-Zamora y Torres.*—El Ministro de Marina, *Santiago Casares Quiroga.*

(Gaceta 23 de agosto de 1931.)

Reglamento de la Vuelta a España

Disposiciones generales

Artículo 1.º Bajo el patronato de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Federación Aeronáutica Española organiza, el año 1931 y siguientes, un Concurso nacional para aviones de turismo de todas las categorías, con la denominación "Copa España".

Art. 2.º En el año actual se admitirá la participación de aviones de todos los pesos, teniendo un *handicap* los que pasen de 400 kilogramos (primera categoría) en la forma que en este Reglamento se determina.

Art. 3.º El Concurso estará reservado a pilotos españoles, que podrán utilizar aviones de construcción nacional o extranjera matriculados en España.

Art. 4.º Los aviones deberán ser presentados ante el Jurado en el Aeródromo de Getafe, antes de las dieciocho horas del día 16 de octubre próximo.

Art. 5.º Los aviones deberán ser de dos o más plazas. El peso del piloto, más el del pasajero, será de 150 kilogramos como mínimo, completando con lastre precintado el peso necesario para totalizar dicha cantidad. El pasajero, que podrá ser sustituido por lastre precintado y cambiado durante las etapas, tendrá como mínimo dieciocho años.

Art. 6.º Antes de las dieciocho horas del día 10 de octubre será presentada en la Federación Aeronáutica Española la documentación oficial correspondiente a pilotos y a aparatos.

Art. 7.º La inscripción se hará en las oficinas de la F. A. E., sitas en la calle de Sevilla, 12 y 14, Madrid, antes del 1.º de octubre, mediante el abono de 100 pesetas, cantidad que se devolverá a todos los participantes que efectúen la salida y a los que en el viaje a Madrid para tomar parte en el Concurso pudieran sufrir alguna avería que les impida la llegada. Pasado este plazo, hasta el día 16 de octubre la

cuota será doble, no existiendo entonces derecho a reintegro aunque se efectúe la salida.

Las cantidades que por este concepto se recauden se destinarán por la F. A. E. a los gastos generales de la organización de la "Copa España".

Art. 8.º La F. A. E., organizadora de este Concurso, y la Dirección General que lo patrocina, declinan toda clase de responsabilidades que pudieran originarse durante la celebración del mismo por accidentes ocurridos al personal navegante, al material o por daños a tercero.

Art. 9.º Todos los gastos de combustible, lubricante, auxilio de mecánicos, etc., correrán a cargo de los participantes.

Art. 10. El Jurado estará formado por cinco miembros: cuatro designados por la Federación Aeronáutica Española y un representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Art. 11. Todas las incidencias que durante la prueba puedan presentarse y que no estén previstas en este Reglamento serán resueltas con arreglo al criterio del Jurado.

Art. 12. Las reclamaciones por irregularidades de otros concursantes se harán por escrito ante el Jurado, teniendo en cuenta las disposiciones de la Federación Aeronáutica Internacional e ir acompañadas de 50 pesetas.

Los plazos para hacer las reclamaciones serán:

a) En las pruebas técnicas, media hora después de efectuada la calificación y antes de las veinte horas del día anterior al designado para dar comienzo a la Vuelta a España.

b) En el vuelo de la Vuelta a España, hasta media hora después de la llegada a Madrid del último avión clasificado.

Las reclamaciones hechas con posterioridad a estos plazos no se cursarán.

En caso de ser desestimadas las reclamaciones, las cantidades depositadas quedarán a beneficio de la organización de la "Copa España"; pero si dichas reclamaciones se admiten habrá derecho al reintegro de las mencionadas cantidades.

Art. 13. La F. A. E. nombrará los Comi-

sarios necesarios en cada una de las ciudades de etapa y escala, que estarán encargados de homologar los tiempos de llegada y de salida, reconocer los aviones para evitar que infrinjan cualquier disposición de las especificadas en este Reglamento, resolver cualquier incidencia, etcétera, etc.

Clasificación del Concurso

Art. 14. El Concurso constará de dos partes: "Pruebas técnicas" y "Vuelta Aérea a España".

Pruebas técnicas

Art. 15. Las pruebas técnicas están integradas por pruebas parciales, cuya especificación es como sigue:

Primera. Una prueba de despegue.

Segunda. Una prueba de aterrizaje.

Tercera. Una prueba de velocidad máxima y mínima.

Cuarta. Una prueba de subida.

Quinta. Una clasificación de las cualidades de seguridad y comodidad del avión.

Sexta. Determinación del peso del mismo.

Estas pruebas tendrán lugar los días 17, 18 y 19 de octubre próximo, en el Aeródromo de Getafe.

Art. 16. *Prueba de despegue.*—Como rodaje de despegue se considera el recorrido que precisa un avión desde un punto de partida señalado en una dirección determinada hasta el momento en que despegue del suelo aumentando por el recorrido que haga el viento en ese tiempo, medido a una altura de un metro del suelo. Se considera como lugar de despegue el punto en que se encuentre el centro de las ruedas del tren de aterrizaje en el momento de abandonar el suelo.

Hasta el momento de darse la señal de salida, el motor no debe estar embalado.

Art. 17. No se admite la repetición de la prueba de despegue.

Art. 18. La longitud de rodaje se califica

de la siguiente manera: Si el despegue se verifica en 50 metros, se asigna al concursante cinco puntos. Por cada diez metros menos, se le asignará un punto más, y por cada diez metros más, se le asignará un punto menos; tomando, en ambos casos, los valores por defecto.

Art. 19. *Prueba de aterrizaje.*—Se considera como rodaje en el aterrizaje el recorrido que hagan los aviones al aterrizar en un campo jalonado desde una línea determinada y marcada hasta su parada definitiva, aumentado en el recorrido que haga el viento en ese mismo tiempo y dirección, medido a una altura de un metro sobre el suelo. Esta distancia se medirá desde la línea de aterrizaje al centro de las dos ruedas del aparato en el sitio que quede detenido.

Art. 20. Si las ruedas se posan en el suelo antes de llegar a la línea de aterrizaje, o si tocan en las señales laterales que jalonan el campo, debe repetirse la prueba. Por la repetición se concede sólo la mitad del número de puntos que hubiese debido adjudicarse al concursante de habersele cronometrado el aterrizaje por primera vez.

Art. 21. La longitud de rodaje en la toma de tierra se verifica de la siguiente manera: si el aterrizaje se hace en una distancia de 100 metros a partir de la línea establecida, se le asignarán diez puntos al participante; por cada diez metros menos, se le adjudicará un punto, y por cada diez metros más, se le restará un punto; tomando, en uno y otro caso, los valores por defecto.

En estas pruebas se autoriza el empleo de frenos en las ruedas o dispositivos semejantes.

Art. 22. Las pruebas de velocidad constarán de dos partes: velocidad máxima y velocidad mínima.

a) Velocidad máxima: al aparato que haga más velocidad se le asignarán diez puntos, y a los siguientes se les disminuirá un punto por cada cinco kilómetros menos de velocidad que hagan. Los excesos de velocidades sobre 180 kilómetros no se tendrán en cuenta para la puntuación.

b) Velocidad mínima: al aparato que haga

menos velocidad se le asignarán diez puntos, disminuyéndole a los siguientes participantes un punto por cada cinco kilómetros más de velocidad que hagan.

En ambos casos se tomarán los valores por defecto.

Estas pruebas de velocidad máxima y mínima se harán según determine el Jurado de las mismas.

Art. 23. La prueba de subida consistirá en una subida a 2.000 metros sobre el terreno con el aparato exactamente en las mismas condiciones en que haya de tomar la salida para la Vuelta a España.

Al concursante que tarde veinte minutos en subir a esa altura se le concederán diez puntos, y a los demás se les aumentará o disminuirá un punto por cada dos minutos de ventaja o retraso sobre los veinte marcados; pudiendo haber puntos negativos.

Art. 24. A las cualidades de seguridad y comodidad de los aviones se les asignarán puntos en la siguiente forma:

- a) Extintores y su instalación..... 1 punto
- b) Instalación de paracaídas y facilidad de lanzamiento, hasta 6 puntos

(De los que tres corresponderán al piloto y tres al pasajero, teniendo en cuenta las condiciones del lanzamiento lateral.)

- c) Dispositivo contra la pérdida de velocidad 2 puntos
- d) Facilidad de acceso 1 punto
- e) Disposición confortable de piloto y pasajeros, hasta 2 puntos

(Debiéndose tener presente para las condiciones d) y e) que el acceso sea de tipo militar o de portezuelas más o menos prácticas, anchura de las cabinas, que éstas sean o no de conducción interior y demás disposiciones particulares.)

- f) Accesibilidad de los órganos del motor, hasta 3 puntos

(Distribuidos: un punto a magneto y carburadores, un punto a los filtros y un punto a los tapones del depósito.)

- g) Instrumentos de navegación y su instalación, hasta 2 puntos

(Se consideran como comunes e indispensables la brújula, altímetro, cuentakilómetros, cuentarrevoluciones, manómetro de aceite. Los dos puntos serán asignados: uno, por duplicidad de instrumentos en la cabina del piloto y el pasajero; y otro, por instrumentos e instalaciones especiales.)

- h) Disposición de los equipajes..... 1 punto

(Al sitio marcado para ello y a la facilidad de su acceso.)

- i) Visibilidad, hasta 4 puntos

(Dos a la visibilidad en función de las exigencias de pilotaje y dos a la visibilidad panorámica.)

- j) Tubo de escape y amortiguadores de ruido, hasta 2 puntos

(Según que los tubos de escape se encuentren delante, a la altura o detrás de los tripulantes.)

- k) Tren de aterrizaje, hasta 4 puntos

(Según tenga eje, semiejes o no tenga ejes.)

- l) Frenos y su funcionamiento, hasta 3 puntos

- m) Puesta en marcha del motor, hasta 3 puntos

(Según sea por magneto en trinquete, parcialmente automático o que una sola persona pueda ponerlo en marcha desde la cabina. Se permitirán dos intentos, dando la mitad de la puntuación en caso de repetición.)

- n) Doble mando 1 punto

- ñ) Instalaciones eléctricas 1 punto

Art. 25. La puntuación por el peso en vacío de los aparatos se hará de la siguiente manera:

A los aparatos que pesen hasta 400 kilogramos, se le asignará ocho puntos, deduciéndose un punto por cada diez kilogramos más.

Se tendrán en cuenta los puntos negativos.

Art. 26. Con objeto de que los aparatos se clasifiquen en cada etapa por el mismo orden de su llegada, se darán las salidas escalonadamente, aplicando a cada aparato el retraso que le corresponda por la puntuación obtenida en las pruebas preliminares (art. 27), y el *handicap* que resulte de la potencia de su motor.

Art. 27. A cada concursante se le aplicará un retraso de treinta segundos en la salida por cada punto que le falte para llegar al máximo que se obtenga según este Reglamento en las pruebas especificadas en el art. 15.

Art. 28. El *handicap* que corresponda a cada aparato por la potencia de su motor vendrá dado por la siguiente relación:

Primera. Motores cuya potencia sea de 40 C. V., saldrán a la hora cero marcada por el Jurado.

Segunda. Motores cuya potencia sea de 80 C. V., saldrán a las dos horas y seis minutos.

Tercera. Motores cuya potencia sea de 100 C. V., saldrán a las dos horas y cuarenta y cuatro minutos.

Cuarta. Motores cuya potencia sea de

120 C. V., saldrán a las tres horas y cinco minutos.

Quinta. Motores cuya potencia sea de 150 C. V., saldrán a las tres horas y veintitrés minutos.

Sexta. Motores cuya potencia sea de 180 C. V., saldrán a las tres horas y cuarenta minutos.

En los casos de aviones cuyas potencias de motor no estén incluídas en la relación anterior, el Jurado resolverá sobre el momento en que deban efectuar la salida. El Jurado tendrá derecho a comprobar la potencia dada por el concursante.

Vuelta Aérea a España

Art. 29. La Vuelta Aérea a España comprenderá cuatro etapas, con escalas intermedias, según el siguiente itinerario, y dará comienzo el día 20 de octubre:

Primera. *Madrid-Barcelona*, con toma de tierra forzosa en Logroño, Zaragoza, Huesca y Lérida.

Segunda. *Barcelona-Granada*, con toma de tierra forzosa en Oropesa, Alicante y Los Alcázares.

Tercera. *Granada-León*, con toma de tierra forzosa en Málaga, Sevilla, Cáceres y Zamora.

Cuarta. *León-Madrid*, con toma de tierra forzosa en Monforte, Oviedo, Santander y Burgos.

Si por causa de fuerza mayor este itinerario sufriera modificaciones, se deberá dar conocimiento de ello a los concursantes.

Art. 30. El tiempo habilitado para el vuelo dentro de cada día será desde las siete hasta los dieciocho horas.

Art. 31. En las escalas intermedias se dará la salida a cada aparato por los Comisarios a los veinte minutos de su aterrizaje, excepto en una de ellas, que se fijará oportunamente, cuya duración forzosa será de una hora para cargar combustible y que coman los tripulantes.

Cuando por causas no imputables a la tri-

pulación la duración de estas paradas sea mayor de la especificada, el Comisario lo hará constar así en el *carnet* de ruta del participante, indicando los minutos de retraso con que efectúa la salida, que se tendrá en cuenta para la clasificación.

Art. 32. Las etapas serán recorridas en días alternos, de manera que los aviones que no lleguen en el día al final de la etapa puedan partir junto con los demás en la etapa siguiente.

Art. 33. A los aparatos que por avería regresaren al aeródromo de partida y vuelvan a salir, no se les descontará el tiempo invertido.

Art. 34. El aparato que terminase alguna etapa después de las dieciocho horas del día marcado para ella, aunque invierta menos tiempo que otros concursantes, se clasificará en último lugar, cronometrándosele un tiempo igual al del que más haya tardado en esta etapa, más una penalización de una hora.

Art. 35. El orden de salida que resulte para la primera etapa se mantendrá para las siguientes.

Art. 36. El tiempo que se cronometrará al concursante en cada etapa para su clasificación será el que transcurra desde la hora oficial de salida, sin contar los adelantos o retrasos que resulten de la aplicación del *handicap* y la de llegada, descontando los tiempos de las paradas intermedias obligatorias.

Art. 37. La clasificación general para la adjudicación de los premios de la Copa España será la que resulte de la suma de los tiempos cronometrados de las cuatro etapas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo anterior (art. 36).

Art. 38. Todas las reclamaciones que puedan surgir durante una etapa deberán presentarse por escrito, y al final de la misma, a los Delegados del Jurado.

Art. 39. Los aprovisionamientos que no se hagan por la organización particular de los concursantes se llevarán a efecto por riguroso orden de llegada al punto de etapa.

Art. 40. Se considera terminada la etapa en el momento que el aparato toque tierra. Del mismo modo, los descansos en los campos in-

termedios de toma de tierra se contarán desde el momento en que aterrice el concursante hasta el en que éste reciba la orden de salida dada por el Jurado.

Art. 41. Antes de la salida serán selladas las siguientes piezas: hélice, tren, planos, cárter, cilindros y plano de cola. A excepción de la hélice, que podrá ser sustituida por otra, sellada siempre, que se lleve durante todo el recorrido a bordo del avión, el cambio de algunos de los restantes elementos implicará la eliminación del concursante.

Art. 42. Los aparatos deberán efectuar todas las pruebas técnicas y el recorrido en las mismas condiciones que se encuentren en el momento de la presentación ante el Jurado, sin que pueda hacerse modificación alguna en los dispositivos ni en las instalaciones de a bordo, bajo pena de eliminación.

Art. 43. Toda rotura de los precintos lleva aparejada la eliminación del concursante.

Premios para el año 1931

Art. 44. La "Copa España" estará dotada de 42.000 pesetas, repartidas de la manera siguiente:

Primero. Al vencedor de la Copa: 10.000 pesetas.

Segundo. Al clasificado en segundo lugar: 7.000 pesetas.

Tercero. Al clasificado en tercer lugar: 5.000 pesetas.

Cuarto. Cuatro premios para los ganadores de cada una de las cuatro etapas, a 2.000 pesetas cada uno: 8.000 pesetas.

Quinto. Dos premios de 5.000 pesetas: uno para la primera célula de construcción nacional y otro para el primer motor nacional que se clasifiquen. En el caso de que no se clasifique ningún motor o ninguna célula de construcción nacional, se dará un premio de 6.000 pesetas y otro de 4.000 pesetas para las dos primeras células o dos primeros motores nacionales que se clasifiquen: 10.000 pesetas.

Sexta. Un premio de 2.000 pesetas para el

aparato que mejores condiciones reúna de seguridad y comodidad, según la puntuación hecha por el Jurado, siempre que se clasifique en la Vuelta a España: 2.000 pesetas.

Artículos adicionales

Art. 45. La "Copa España" será adjudicada, provisionalmente este año, al ganador del Concurso, y para poseerla definitivamente será necesario ganarla dos años seguidos o tres alternos.

Art. 46. Si algún premio quedase desierto, el Jurado queda autorizado para repartirlo equitativamente entre los otros concursantes.

VUELTA A ESPAÑA

RECORRIDO

PRIMERA ETAPA: MADRID - BARCELONA

Madrid - Logroño	248 kms.
Logroño - Zaragoza	162 >
Zaragoza - Huesca	67 >
Huesca - Lérida	103 >
Lérida - Barcelona	139 >
TOTAL	719 kms.

SEGUNDA ETAPA: BARCELONA - GRANADA

Barcelona - Oropesa	225 kms.
Oropesa - Alicante	201 >
Alicante - Los Alcázares	91 >
Los Alcázares - Granada	244 >
TOTAL	761 kms.

TERCERA ETAPA: GRANADA - LEÓN

Granada - Málaga	84 kms.
Málaga - Sevilla	154 >
Sevilla - Cáceres	231 >
Cáceres - Zamora	232 >
Zamora - León	127 >
TOTAL	828 kms.

CUARTA ETAPA: LEÓN - MADRID

León - Monforte	159 kms.
Monforte - Oviedo	178 »
Oviedo - Santander	162 »

Santander - Burgos	126 kms.
Burgos - Madrid	214 »
TOTAL	839 kms.

TOTAL DEL RECORRIDO. . . . 3.147 kms.

Orden ministerial sobre transferencia de acciones

A propuesta de la Dirección General de Aeronáutica Civil he dispuesto quede modificada la Real orden de 21 de junio de 1929, que regulaba la transferencia de acciones de la Sociedad Concesionaria de las líneas aéreas de la siguiente forma:

La transferencia de acciones de la Compañía C. L. A. S. S. A. se efectuará mediante un acta que habrá de firmar el cedente y el cesionario, declarando este último su nacionalidad española, y en la que conste el número de las acciones y el precio convenido en la transferencia, intervenido por un agente de Bolsa o corredor de Comercio.

Este acta pasará para su aprobación al Consejo de Administración de la Compañía, el que deliberará sobre la transferencia, y únicamente en el caso de aprobarla, por considerar notoria o acreditada la nacionalidad española del adquirente, pasarán las actas a la Dirección General de Aeronáutica para su aprobación o desaprobarción definitiva.

Lo que traslado a usted para su conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 19 de agosto de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Sr. Director general de Aeronáutica Civil.

SECCION 1.ª

Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea

Datos y croquis del aeródromo de Cabo Juby

1.º CLASE:

Aeródromo dependiente de la Dirección de Marruecos y Colonias.

2.º SITUACIÓN:

Comarca: Cabo Juby. En la costa del Sahara español, punto del Continente africano más próximo a las Islas Canarias.

Latitud: 27° 56' N.

Longitud: 12° 55' W. (Meridiano de Greenwich.)

Declinación magnética: 18° W.

Situación topográfica: Al NE. e inmediato al fuerte de Cabo Juby, junto a la playa, a 480 kilómetros al sur de Agadir, a 620 al norte de Villa Cisneros y a 250 kms. de Gando (Gran Canaria).

Referencias para la orientación: a) *De día:* El fuerte de Cabo Juby y la Casa de Mar, edificada en un arrecife, a 600 metros al W. del mismo. b) *De noche:* El alumbrado del campo y las luces del fuerte.

Naturaleza de los alrededores: Terrenos llanos, cubiertos de dunas.

3.º DESCRIPCIÓN:

Dimensiones máximas: 960 × 400 metros.

Altitud sobre el nivel del mar: Al nivel del mar.

Condiciones del suelo: Terreno muy arenoso.

4.º OBSTÁCULOS:

Al N. y al E., dunas altas limitan el campo. Al SW., el fuerte y las edificaciones del aeródromo.

5.º SEÑALES Y MARCAS PARA EL ATERRIZAJE:

Marcas para el aterrizaje de día: No las hay.

Indicador de viento: Una manga sobre uno de los hangares.

Marcas para el aterrizaje de noche: Instalación de alumbrado para vuelos nocturnos y tres hogueras que se encienden para indicar la dirección de la entrada.

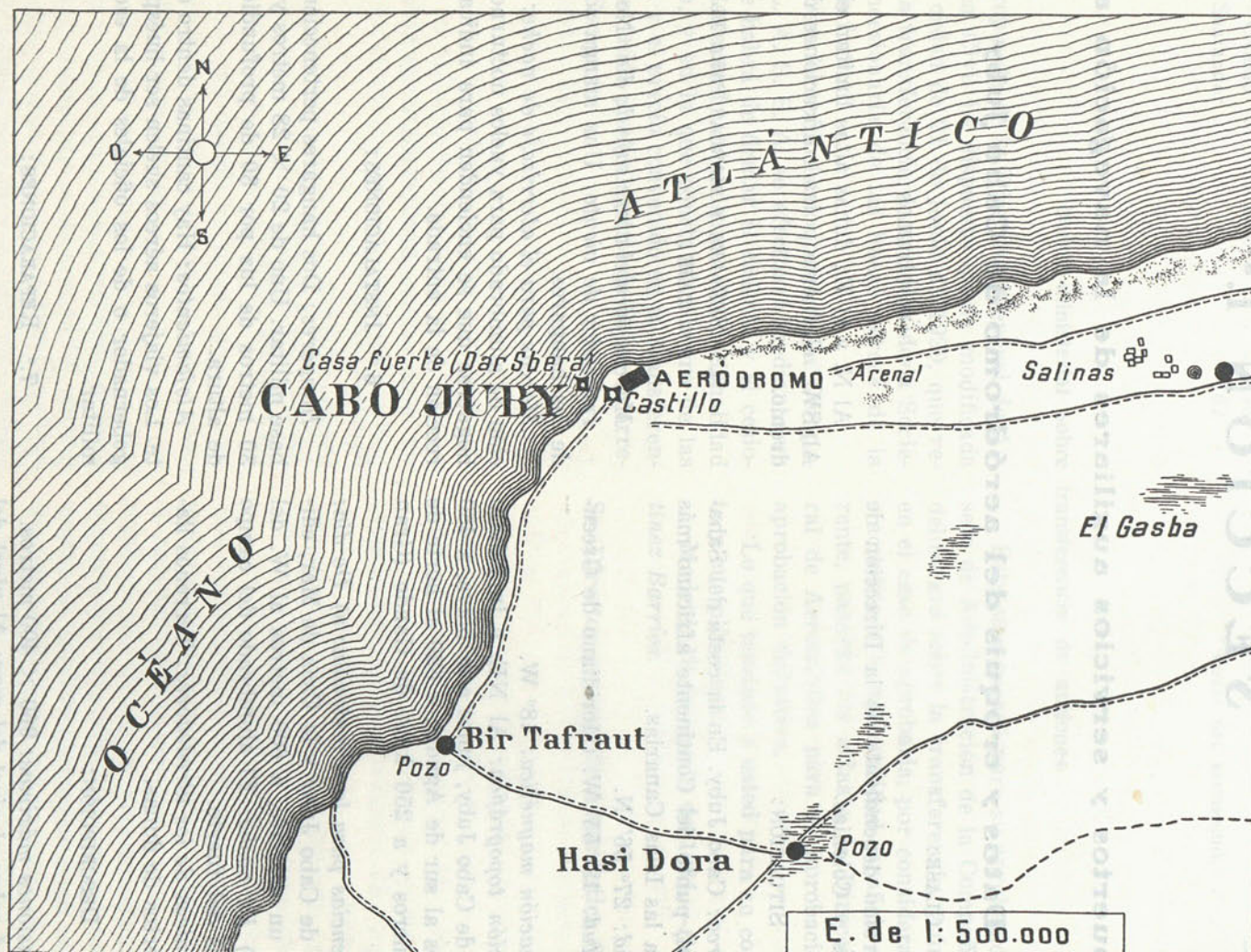
6.º INSTALACIONES:

Hangares: Dos hangares pertenecientes a la base militar. Uno de 20 × 28 metros y otro de 30 metros de luz por 30 de profundidad y 6 de altura.

Alojamientos: Hay cantinas dentro del fuerte. Los viajeros aéreos suelen ser huéspedes del gobernador o de los oficiales de la escuadrilla militar.

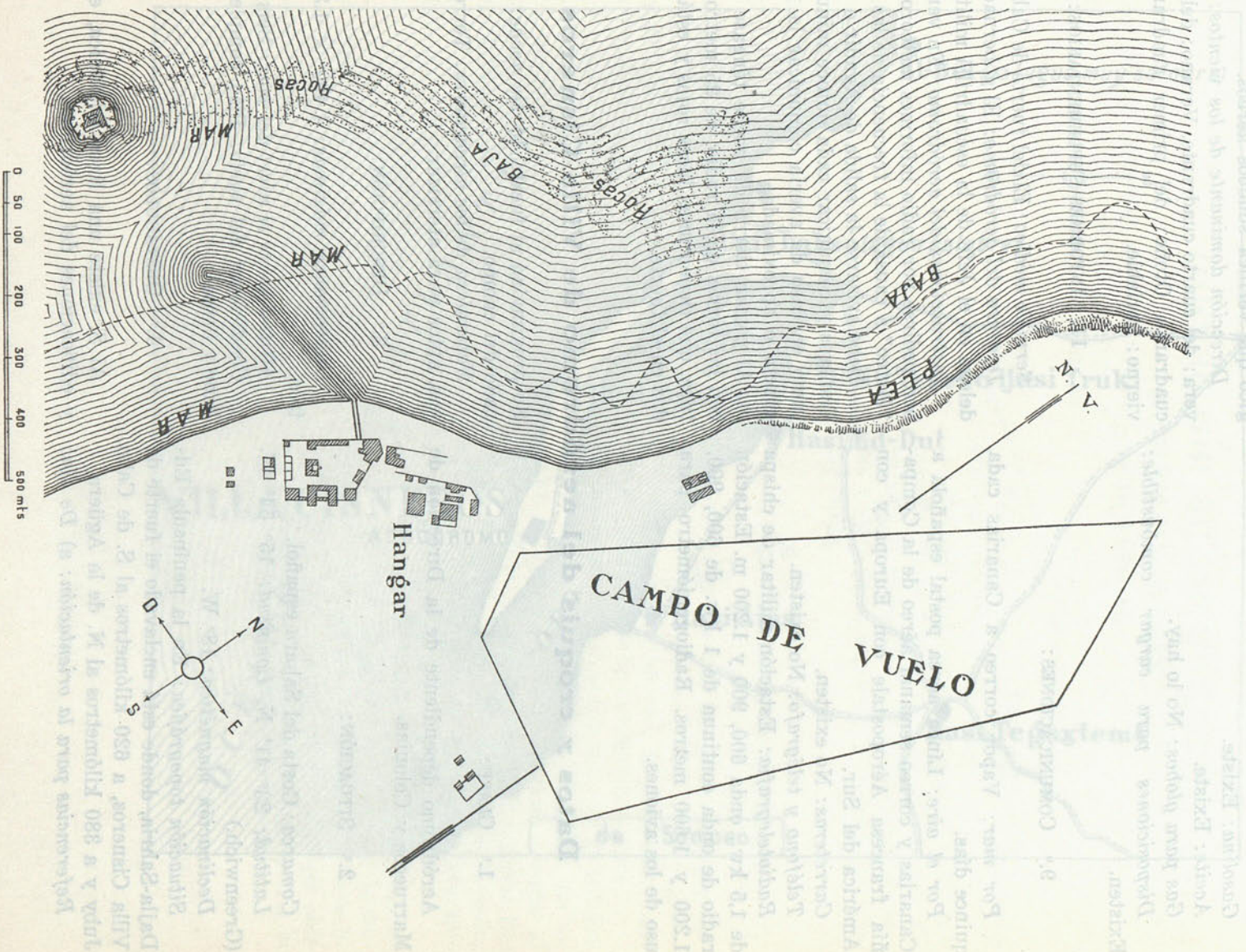
7.º REPARACIONES:

Taller de reparaciones y mecánicos de Aviación militar.



AERÓDROMO DE CABO JURY

Escala 1:10.000



8.º APROVISIONAMIENTO:

Gasolina: Existe.

Aceite: Existe.

Gas para globos: No lo hay.

Disposiciones para cargar combustible: Existen.

9.º COMUNICACIONES:

Por mar: Vapor correo a Canarias cada quince días.

Por el aire: Línea aérea postal española a Canarias y correo semanal aéreo de la Compañía francesa Aéropostale con Europa y con América del Sur.

Carreteras: No existen.

Teléfono y telégrafo: No existen.

Radiotelegrafía: Estación militar de chispa de 1,5 kw., onda 600, 900 y 1.200 m. Estación radio de onda continua de 1 kw. de 600, 900, 1.200 y 1.600 metros. Radiogoniómetro para uso de los aviones.

10. METEOROLOGÍA:

Existe una estación del Servicio Meteorológico que verifica sondeos aéreos.

Dirección dominante de los vientos: Primavera: del cuarto cuadrante. Verano: del primer cuadrante. Otoño: del primer cuadrante. Invierno: variable.

11. INFORMES SUPLEMENTARIOS:

Servicio médico: El del fuerte de Cabo Juby.

Jefatura del aeródromo: El gobernador, que delega en el Jefe de la escuadrilla militar.

Instrucciones del aeródromo: En verano deben pedirse por radio informes meteorológicos: "Meteo" a causa de la frecuencia de las nieblas.

Debe avisarse la salida de Agadir o de Villa Cisneros y comunicar cada quince minutos, así como en caso de avería comunicar la posición exacta o aproximada.

Al tomar tierra de noche téngase cuidado con las torres de la radio, de 25 metros de altura, que tienen unas luces rojas y están situadas en el fuerte.

Datos y croquis del aeródromo de Villa Cisneros

1.º CLASE:

Aeródromo dependiente de la Dirección de Marruecos y Colonias.

2.º SITUACIÓN:

Comarca: Costa del Sahara español.

Latitud: 23° 41' N. *Longitud:* 15° 54' W. (Greenwich.)

Declinación magnética: 18° W.

Situación topográfica: En la península Ed-Dajla-Sahria, donde está enclavado el fuerte de Villa Cisneros, a 620 kilómetros al S. de Cabo Juby y a 380 kilómetros al N. de la Agüera.

Referencias para la orientación: a) *De día:*

Su proximidad al fuerte. b) *De noche:* El balizado del campo.

Naturaleza de los alrededores: Terrenos llanos, aptos para aterrizar.

3.º DESCRIPCIÓN:

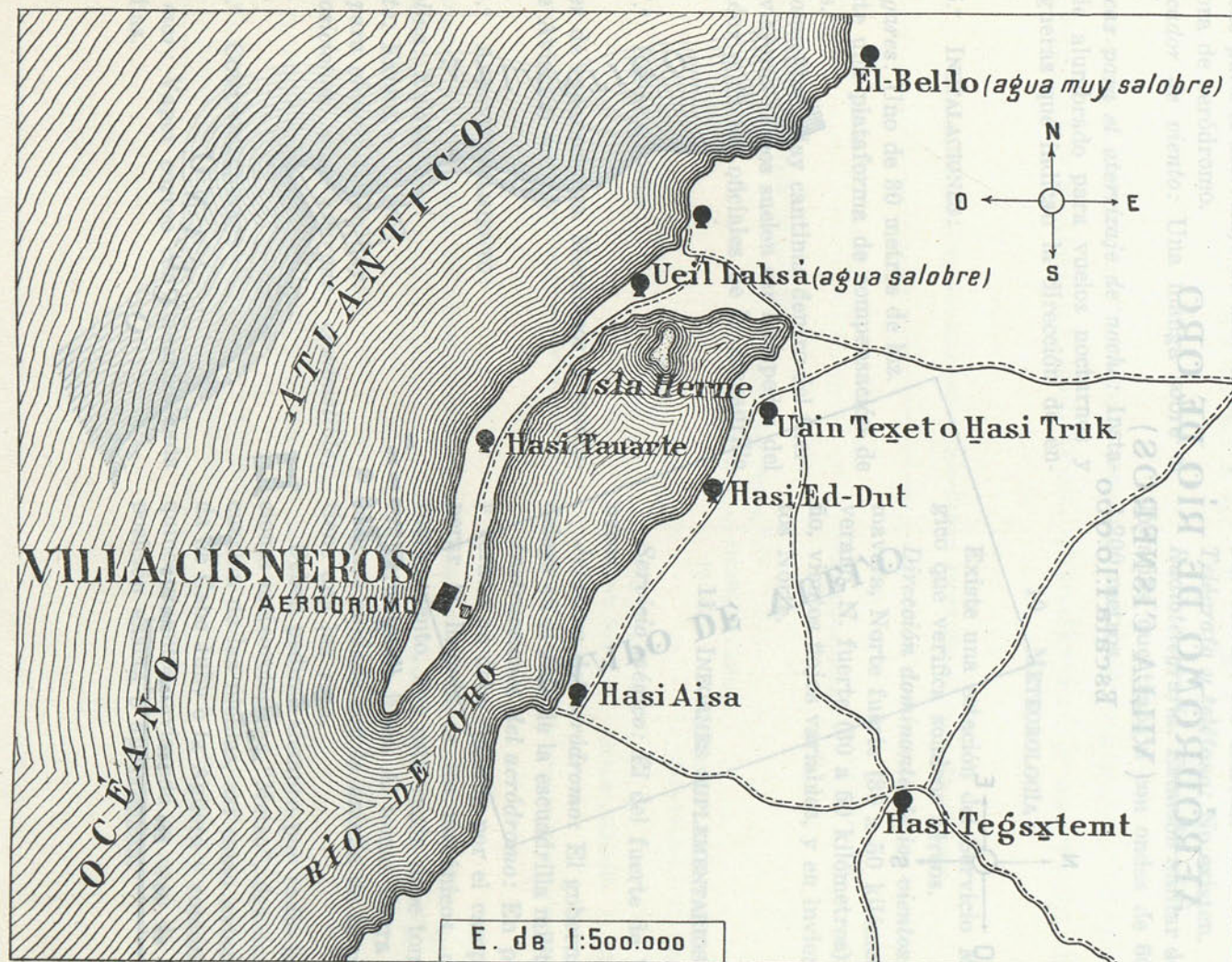
Dimensiones máximas: 1.400 × 1.300 metros.

Altitud sobre el nivel del mar: Seis metros.

Condiciones del suelo: Piso completamente llano y firme.

4.º OBSTÁCULOS:

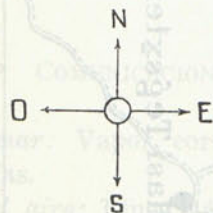
Al S. existe una línea telefónica, el fuerte y edificaciones del aeródromo.



AERÓDROMO DE RÍO DE ORO

(VILLA CISNEROS)

Escala 1:10.000



CAMPO DE VUELO

Hangar

0 50 100 200 300 400 500 mts

ATLÁNTICO

OCEANO

5.º SEÑALES Y MARCAS PARA EL ATERRI- ZAJE:

Marcas para el aterrizaje de día: Una "T", indicadora de aeródromo.

Indicador de viento: Una manga sobre el hangar.

Marcas para el aterrizaje de noche: Instalación de alumbrado para vuelos nocturnos y tres hogueras que indican la dirección de entrada.

6.º INSTALACIONES:

Hangares: Uno de 30 metros de luz.

Existe una plataforma de compensación de brújulas.

Alojamientos: Hay cantinas dentro del fuerte. Los viajeros aéreos suelen ser huéspedes del gobernador o de los oficiales de la escuadrilla militar.

7.º REPARACIONES:

Taller de reparaciones. Mecánicos y montadores de Aviación militar.

8.º APROVISIONAMIENTO:

Gasolina: Existe.

Aceite: Existe.

Gas para globos: No lo hay.

Disposiciones para cargar combustible: Existen.

9.º COMUNICACIONES:

Por mar: Vapor correo con Canarias cada quince días.

Por el aire: Correo semanal aéreo de la Compañía francesa Aéropostale con Europa y América del Sur.

Carreteras: No existen.

Telégrafo y teléfono: No existen.

Radiotelegrafía: Estación militar de 2 ½ kilowatts, que trabaja con ondas de 600, 900 y 1.200 metros.

10. METEOROLOGÍA:

Existe una estación del Servicio Meteorológico que verifica sondeos aéreos.

Dirección dominante de los vientos: En primavera, Norte fuerte (30 a 50 kilómetros). En verano, N. fuerte (30 a 50 kilómetros). En otoño, vientos flojos variables, y en invierno, vientos Norte.

11. INFORMES SUPLEMENTARIOS:

Servicio médico: El del fuerte de Villa Cisneros.

Jefatura del aeródromo: El gobernador, que delega en el Jefe de la escuadrilla militar.

Instrucciones del aeródromo: En primavera y verano no debe rodarse por el campo sin esperar la llegada de los mecánicos, debido al fuerte viento. Por esta razón debe tomarse tierra cerca de la línea. Al tomar tierra de noche téngase cuidado con la antena de la radio, que tiene una luz roja.

Deben pedirse siempre por radio las indicaciones meteorológicas "Meteo", debido a la frecuencia de las nieblas, así como avisar la salida de Cabo Juby o la Agüera y comunicar cada quince minutos, avisando en caso de avería la posición exacta o aproximada.

Por el nivel: Correo semanal aéreo de la
Compañía Transatlántica Aeronáutica con Europa y
América del Sur.

Carreteras: No existen.
Teléfono y telegrafía: No existen.

Estación militar de 2.ª y 3.ª
Clase: No existe. Estación con ondas de 800, 900 y
1.000 metros.

10. METEOROLOGÍA:

Existen una estación del Servicio Meteorológico
que verifica sondas aéreas.

Dirección dominante de los vientos: En pri-
mavera, Norte fuerte (30 a 50 kilómetros). En oto-
ño, N. fuerte (30 a 50 kilómetros). En invierno, vien-
tos N. fuertes, en invierno, vientos N. fuertes.

Existen una estación del Servicio Meteorológico
que verifica sondas aéreas.

Dirección dominante de los vientos: En pri-
mavera, Norte fuerte (30 a 50 kilómetros). En oto-
ño, N. fuerte (30 a 50 kilómetros). En invierno, vien-
tos N. fuertes, en invierno, vientos N. fuertes.

Existen una estación del Servicio Meteorológico
que verifica sondas aéreas.

Dirección dominante de los vientos: En pri-
mavera, Norte fuerte (30 a 50 kilómetros). En oto-
ño, N. fuerte (30 a 50 kilómetros). En invierno, vien-
tos N. fuertes, en invierno, vientos N. fuertes.

Existen una estación del Servicio Meteorológico
que verifica sondas aéreas.

Dirección dominante de los vientos: En pri-
mavera, Norte fuerte (30 a 50 kilómetros). En oto-
ño, N. fuerte (30 a 50 kilómetros). En invierno, vien-
tos N. fuertes, en invierno, vientos N. fuertes.

Existen una estación del Servicio Meteorológico
que verifica sondas aéreas.

Dirección dominante de los vientos: En pri-
mavera, Norte fuerte (30 a 50 kilómetros). En oto-
ño, N. fuerte (30 a 50 kilómetros). En invierno, vien-
tos N. fuertes, en invierno, vientos N. fuertes.

Existen una estación del Servicio Meteorológico
que verifica sondas aéreas.

Dirección dominante de los vientos: En pri-
mavera, Norte fuerte (30 a 50 kilómetros). En oto-
ño, N. fuerte (30 a 50 kilómetros). En invierno, vien-
tos N. fuertes, en invierno, vientos N. fuertes.

Existen una estación del Servicio Meteorológico
que verifica sondas aéreas.

Dirección dominante de los vientos: En pri-
mavera, Norte fuerte (30 a 50 kilómetros). En oto-
ño, N. fuerte (30 a 50 kilómetros). En invierno, vien-
tos N. fuertes, en invierno, vientos N. fuertes.

Existen una estación del Servicio Meteorológico
que verifica sondas aéreas.

Dirección dominante de los vientos: En pri-
mavera, Norte fuerte (30 a 50 kilómetros). En oto-
ño, N. fuerte (30 a 50 kilómetros). En invierno, vien-
tos N. fuertes, en invierno, vientos N. fuertes.

Existen una estación del Servicio Meteorológico
que verifica sondas aéreas.

Dirección dominante de los vientos: En pri-
mavera, Norte fuerte (30 a 50 kilómetros). En oto-
ño, N. fuerte (30 a 50 kilómetros). En invierno, vien-
tos N. fuertes, en invierno, vientos N. fuertes.

Existen una estación del Servicio Meteorológico
que verifica sondas aéreas.

7. SERVICIOS Y MARCA PARA EL ATERRIZAJE:
SALIN:

Marcas para el aterrizaje de día: Una "T",
indicadora de aterrizaje.

Indicador de aterrizaje: Una marca sobre el
pavimento.

Marcas para el aterrizaje de noche: Instala-
ción de alumbrado para vuelos nocturnos y
tres hogueras que indican la dirección de en-
trada.

Instalaciones:

8. INSTALACIONES:

Hogueras: Una de 30 metros de luz.
Existen una plataforma de compensación de
profundidad.

Almacenamiento: Hay cisternas dentro del fuer-
te. Los vientos aéreos son hundidos del
gubernador y de los oficiales de la escuadrilla
militar.

7. REPARACIONES:

Taller de reparaciones: Mecánicos y monta-
dores de Avión militar.

8. APOYO:

Gasolina: Existe.
Aceite: Existe.

Gas para cocinar: No lo hay.
Dispositivos para cocinar: Existen.

8. COMUNICACIONES:

Por mar: Vapor correo con Llaneros, cada
quince días.

Por mar: Vapor correo con Llaneros, cada
quince días.

Por mar: Vapor correo con Llaneros, cada
quince días.

Por mar: Vapor correo con Llaneros, cada
quince días.

Por mar: Vapor correo con Llaneros, cada
quince días.

Por mar: Vapor correo con Llaneros, cada
quince días.

Por mar: Vapor correo con Llaneros, cada
quince días.

Por mar: Vapor correo con Llaneros, cada
quince días.

Por mar: Vapor correo con Llaneros, cada
quince días.

SECCION 2.^a**Registro de matriculación, personal navegante, inspección de personal y material, seguros, estadística y servicio médico****Matrículas de aeronaves concedidas durante el mes de agosto**

Letras de Matricula	NOMBRE DEL PROPIETARIO	Domicilio	Tipo de la aeronave — Número de fabricación	Aeródromo base	Fecha de la Matrícula
EC - AQQ. . . .	D. Wifredo Ricart Medina	Ronda San Pedro, 7 (Barcelona). .	Havilland número 919	Prat del Llobregat (Barcelona). . .	20 - 8 - 931
EC - PAA. . . .	D. Juan Ortiz Muñoz . . .	Madrid, 59 (Getafe).	Avro Avian número 544	Getafe (Madrid) .	21 - 8 - 931

Relación de Permisos de vuelo provisionales concedidos durante el mes de agosto

Número del permiso	Nombre a quien fué extendido	Fecha de expedición	Fecha de vencimiento	Letras de matrícula que le corresponde	Tipo de la aeronave	Número de fabricación	Aeródromo habitual
40	D. Wifredo Ricart Medina	5-8-931	5-9-931	EC-AQQ	Havilland	919	Prat (Barcelona)
41	D. Jesús L. Letona.	4-8-931	30-9-931	EC-APA	Havilland	1075	Getafe
42	D. Eusebio Sánchez Martínez	21-8-931	5-9-931	EC-QQA	Avro-Avian	191	Getafe

Relación de los Títulos de piloto aviador y Licencias de aptitud expedidos durante el mes de agosto

Título y Licencia de aptitud expedidos al nombre de	Clase de Título	Número del Título	Fecha de expedición
D. Alfonso Ferrero Lombana	Piloto elemental de aviación de segunda categoría.	25	17 - 8 - 931
D. Luis Manuel Herrero Teresa.	Piloto elemental de aviación de segunda categoría.	26	17 - 8 - 931
D. Antonio Gaztañondo	Piloto aviador de primera categoría. .	33	18 - 8 - 931
D. Alfonso Alarcón Artal.	Piloto aviador de primera categoría. .	34	21 - 8 - 931

Licencias de aptitud para turismo concedidas a los Pilotos Militares durante el mes de agosto

Nombre y apellidos a quien fué extendida la licencia	N.º de la licencia	Fecha de expedición	Fecha de vencimiento
D. Antonio Andrés Pascual.	1	24 - 8 - 931	24 - 8 - 932
D. Gaspar Tellechea Echavarría.	2	29 - 8 - 931	29 - 8 - 932

Relación de autorizaciones concedidas para utilizar las estaciones telegráficas y telefónicas en caso de aterrizaje forzoso

Fritz Erb.	Olaf Bielenstein.
Kurt Vogel.	Rolf Starke.
Walter Raez.	Borthold Alisch.
Walter Gerstenkorn.	Conde de Beroldingen.
Fritz Untucht.	
Jobst von Studnitz.	Madrid, 22 de agosto de 1931.

Modelo de licencia de aptitud

SECCION 3.

MINISTERIO DE COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

LICENCIA DE APTITUD

N.º

LUGAR PARA UNA

PÓLIZA DE 2,40

CERTIFICO: que el piloto aviador D.

....., poseedor del título

....., está autorizado para el servicio activo civil

de
 Madrid, de de 193.....

EL DIRECTOR GENERAL,

Esta licencia caduca el de de 193.....

He tenido a bien designar a D. Manuel Vasallo y a D. Francisco Aragón, Profesores de la citada Escuela, para que en unión de los nueve alumnos del Curso de Avionaves, realicen el viaje propuesto a Ginebra, Génova, Milán, Friedrichshafen, Stuttgart, Dessau, Berlín, Amsterdam, Leiden, Manchester, Cheltenham, Bristol, Southampton, París, Burdeos, Toulouse, Madrid, en comisión de servicio, con derecho a dietas y viáticos, y al piloto civil D. Manuel Guinea Elorza, con los gastos de viaje y hospedaje por cuenta del Estado;

Lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Madrid, 10 de agosto de 1931.—Eusebio Martínez Barrios.

Señor Director general de Aeronáutica Civil y Ordenador de pagos de este Ministerio.

(Firmado 11 de agosto de 1931.)

Orden de Comunicaciones abriendo un concurso libre para proveer la plaza de profesor eventual de vuelos, vacante en la Escuela Superior Aerotécnica

Ilmo. Sr.: Con el fin de proveer una vacante de Profesor eventual de vuelos en la Escuela Superior Aerotécnica,

He dispuesto se abra un concurso libre entre españoles, para el cual se consideren condiciones imprescindibles la de ser piloto aviador y haber desempeñado clases de vuelos, y condiciones preferentes, cumplidas las anteriores, ser

Observador o estar especializado en navegación y vuelos sin visibilidad.

Las instancias, acompañadas de los documentos acreditativos de la competencia y méritos que posean los solicitantes, se dirigirán al Ilmo. Sr. Director general de Aeronáutica Civil (Presidencia del Consejo, Paseo de la Castellana 3), debiendo ser presentadas en el pla-

Relación de los Titulos de piloto de aviación civil y de aviación militar otorgados durante el mes de agosto

Nombre y apellidos de quien fue otorgada la licencia	Clase de licencia	Fecha de expedición
D. Antonio Ferrero Lombana	Piloto elemental de aviación civil	17-8-33
D. Luis Manuel Herrero Torres	Piloto elemental de aviación civil	17-8-33
D. Antonio Castañedo	Piloto aviaador de primera categoría	18-8-33
D. Alfonso Alarcón Artañ	Piloto aviaador de primera categoría	21-8-33

esta autorizada para el servicio activo civil

Relación de autorizaciones concedidas para utilizar las estaciones telegráficas y telefónicas en caso de aterrizaje forzoso

Nombre y apellidos a quien fue otorgada la licencia	N.º de la licencia	Fecha de expedición	Fecha de vencimiento
D. Antonio Andrés Pascual	1	24-8-33	24-8-33
D. Gaspar Tellechea Echavarría	2	29-8-33	29-8-33

Relación de autorizaciones concedidas para utilizar las estaciones telegráficas y telefónicas en caso de aterrizaje forzoso

Fritz Erb.
Kurt Vogel.
Walter Raer.
Walter Gerstenkorn.
Fritz Untocht.
Jobst von Studnitz.

Olaf Bielefeldt.
Rolf Starke.
Borhold Alisch.
Conde de Heroldingen.

Madrid, 27 de agosto de 1933.

SECCION 3.^a

Industrias aeronáuticas, laboratorios, escuelas especiales

Orden resolviendo el expediente instruido con motivo de la propuesta formulada por la Escuela Superior Aerotécnica para efectuar el viaje de prácticas en el extranjero

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido con motivo de la propuesta formulada por la Escuela Superior Aerotécnica para efectuar el viaje de prácticas en el extranjero, aprobado por su Junta de Profesores, y que ha de tener lugar desde el 15 del actual al 16 de septiembre próximo,

He tenido a bien designar a D. Manuel Bada Vasallo y a D. Francisco Arranz Monasterio, Profesores de la citada Escuela, para que, en unión de los nueve alumnos del Curso de Aeronaves, realicen el viaje propuesto a Barcelona, Génova, Milano, Friedrichshafen, Gottinguen, Dessau, Berlín, Amsterdam, Londres, Manchester, Cheltenham, Bristol, Southampton, París, Burdeos, Toulouse, Madrid, en comisión del servicio, con derecho a dietas y viáticos, y al alumno civil D. Manuel Guinea Elorza, con los gastos de viaje y hospedaje por cuenta del Estado;

y disponer que el importe del presupuesto aprobado para dicha Comisión, de pesetas 23.820, sea cargo al concepto 5.º del artículo 1.º, capítulo adicional segundo de la Sección 17 del vigente presupuesto de gastos, conforme se dispuso en la distribución del crédito del referido concepto 5.º por Orden de este Ministerio de 20 de junio último, debiendo expedirse el correspondiente mandamiento de pago a justificar a nombre del Habilitado de la Escuela Superior Aerotécnica D. Carlos Shelly Echaluze.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 10 de agosto de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil y Ordenador de pagos de este Ministerio.

(Gaceta 11 de agosto de 1931.)

Orden de Comunicaciones abriendo un concurso libre para proveer la plaza de profesor eventual de vuelos, vacante en la Escuela Superior Aerotécnica

Ilmo. Sr.: Con el fin de proveer una vacante de Profesor eventual de vuelos en la Escuela Superior Aerotécnica,

He dispuesto se abra un concurso libre entre españoles, para el cual se consideran condiciones imprescindibles la de ser piloto aviador y haber desempeñado clases de vuelos, y condiciones preferentes, cumplidas las anteriores, ser

Observador o estar especializado en navegación y vuelos sin visibilidad.

Las instancias, acompañadas de los documentos acreditativos de la competencia y méritos que posean los solicitantes, se dirigirán al Ilmo. Sr. Director general de Aeronáutica Civil (Presidencia del Consejo, Paseo de la Castellana, 3), debiendo ser presentadas en el pla-

zo de veinte días, contados a partir de la fecha de la publicación de esta Orden en la *Gaceta de Madrid*.

Lo que participo a V. I. para su conoci-

miento y el de los interesados. Madrid, 13 de agosto de 1931.—*Martínez Barrios*.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.
(*Gaceta 14 agosto de 1931.*)

Orden designando a los señores que se mencionan como alumnos de la Escuela Superior Aerotécnica

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo informado por el claustro de Profesores de la Escuela Superior Aerotécnica, he dispuesto sean designados como alumnos del mencionado Centro los opositores siguientes, que han ingresado en la convocatoria de julio de 1931:

D. Federico Keller Arquiga.
D. Fernando Pedruelo Zabal.
D. Pedro Fernández Bujarrabal.

D. Alfredo Kindelán y N. del Pino.

D. Antonio Medialdea Ruiz.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento. Madrid, 13 de agosto de 1931.—*Martínez Barrios*.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(*Gaceta 14 de agosto de 1931.*)

Orden de Comunicaciones abriendo un concurso libre para proveer la plaza de profesor eventual de vuelos vacante en la Escuela Superior Aerotécnica

Ilmo. Sr.: Con el fin de proveer una vacante de Profesor eventual de vuelos en la Escuela Superior Aerotécnica, he dispuesto se abra un concurso libre entre españoles para el cual se considerarán condiciones imprescindibles la de ser piloto evaluador y haber desempeñado clases de vuelos y condiciones preferentes, cumplidas las anteriores, ser

Observador o estar especializado en navegación y vuelos sin visibilidad.
Las instancias, acompañadas de los documentos acreditativos de la competencia y méritos que posean los solicitantes, se dirigirán al Ilmo. Sr. Director general de Aeronáutica Civil (Presidencia del Consejo, Paseo de la Castellana, 3), debiendo ser presentadas en el pi-

SECCION 4.ª

Tráfico, policía y jurisdicción aérea.

Orden de Comunicaciones denegando lo solicitado por D. Jorge Loring en instancia de 22 del próximo pasado mes, declarando no procede acceder a la prórroga solicitada por dicho señor de la concesión de la línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires

Ilmo. Sr.: Con fecha 4 de mayo del corriente año, el Consejero-Delegado de la Compañía Transaérea Colón, D. Jorge Loring Martínez, elevó una instancia al Sr. Presidente del Gobierno Provisional de la República en la que solicitaba "se prorrogue por dos años", que terminarán en 30 de julio de 1933, la concesión de la línea Sevilla-Buenos Aires, otorgada por Decreto de 15 de febrero de 1927 y autorizada por la ley de Presupuestos de 26 de julio de 1922, quedando prorrogado hasta dicha fecha de 30 de julio de 1933 el plazo para la construcción del aeropuerto de Sevilla y para el establecimiento de la línea aérea de Sevilla a Buenos Aires.

Por Decreto de la Presidencia, fecha 23 de junio pasado, se contestó a dicha instancia diciendo "que podría ser favorablemente resuelta si dicha Compañía avalase el compromiso que contrae con la colaboración de entidades oficiales o particulares que aceptasen las responsabilidades subsidiarias en caso de nuevo incumplimiento", y, en su consecuencia, se le concedía un plazo, que terminó el 10 del corriente, para presentar a la Dirección General de Aeronáutica Civil los documentos acreditativos de que contaba con la colaboración de entidades que aceptasen dicha responsabilidad subsidiaria.

En fecha 9 de julio, D. Jorge Lorig eleva una nueva instancia, esta vez dirigida al señor Ministro de Comunicaciones, en la que solicita

nuevamente "se le conceda la prórroga pedida por la Compañía y que se reconozca personalidad a las casas constructoras, de las que acompañaba sendas cartas, o que se ampliase en un mes, a partir del 10 de julio, el plazo para que la Compañía pudiese presentar una solución, en espera de resolución favorable del Ayuntamiento de Sevilla".

Por Orden del Ministerio de Comunicaciones de fecha 18 del actual, fueron denegadas las dos peticiones contenidas en esta segunda instancia, por considerar "que están en contra de lo dispuesto en el Decreto de 16 de octubre de 1929, ya que en su art. 6.º se especifica que el Estado español contrata y se obliga única y exclusivamente con la Sociedad Transaérea Colón, sin que tenga personalidad ni acción para dirigirse a él cualesquiera otras Sociedades que con ella firmen pactos y convenios e igualmente que dicho Decreto establece que el plazo concedido por el Estado termina el 30 del corriente mes de julio.

En fecha 22 del corriente mes, el nombrado Consejero-Delegado D. Jorge Loring presenta una tercera instancia, en la que solicita que la elevada en 4 de mayo pase a informe del Consejo de Estado y que la resolución definitiva quede aplazada hasta tanto que las Cortes resuelvan afirmativamente o voten, en caso negativo, los créditos necesarios para la caducidad de la concesión.

En vista de lo que antecede, y de acuerdo con el criterio que dictó las anteriores disposiciones oficiales, se dispone:

1.º Denegar lo solicitado por D. Jorge Loring en la solicitud fecha 22 del corriente mes.

2.º Que no procede acceder a la prórroga solicitada por dicho señor en instancia fecha 4 de junio próximo pasado, de la concesión de la línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires, otorga-

da por el Estado por Decreto de 15 de febrero de 1927, terminando, por consiguiente, definitivamente dicha concesión el día 30 de julio de 1931. Madrid, 30 de julio de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 2 de agosto de 1931.)

MOVIMIENTO DEL TRAFICO EN EL AEROPUERTO DE SEVILLA (TABLADA) DURANTE EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 1931

AEROPUERTO	AERONAVES						PASAJEROS				CORREO Y PERIÓDICOS								EQUIPAJE				MERCANCÍAS			
	ENTRADAS			SALIDAS			Entra- dos	Salidos	De tránsito	TOTAL	Entrado		Salido		De tránsito		TOTAL		Entrado	Salido	De tránsito	TOTAL	Entrado	Salido	De tránsito	TOTAL
	Comer- ciales	Turis- mo	Milita- res	Comer- ciales	Turis- mo	Milita- res					Entrado		Salido		De tránsito		TOTAL									
											Kgs.	Gr.	Kgs.	Gr.	Kgs.	Gr.	Kgs.	Gr.								
Sevilla (Tablada)	85	10		82	9		380	396		776	3	821	2	121			6	012	2.546	3.778		6.324	891	415		1.306
TOTALES	85	10		82	9		380	396		776	3	821	2	191			6	012	2.546	3.778		6.324	891	415		1.306

Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid - Barcelona, Barcelona - Madrid, en el mes de agosto de 1931

En explotación por la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, „CLASSA“
Kilómetros de la línea: 520

Viajes efectuados	TIEMPO EN VUELO		Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	MERCANCÍAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
	H.	M.			Kilos	Gramos	Kilos	Gramos
70	241	55	36.400	413	5.018	235	43	352

Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, „CLASSA“, en la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid, durante el mes de agosto de 1931

NACIONALIDAD	S E X O		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	338	36	374
ARGENTINA	2	»	2
ALEMANA	8	»	8
BRASILEÑA	1	»	1
COLOMBIANA	2	»	2
CHILENA	1	»	1
FRANCESA	1	2	3
FILIPINA	1	»	1
INGLESA	7	1	8
ITALIANA	3	3	6
NORTEAMERICANA	3	»	3
PORTUGUESA	1	»	1
SUIZA	1	1	2
URUGUAYA	1	»	1
TOTALES	370	43	413

Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid, en el mes de agosto 1931**En explotación por la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, „CLASSA“****Kilómetros de la línea: 400**

Viajes efectuados	TIEMPO EN VUELO		Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	MERCANCIAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
	H.	M.			Kilos	Gramos	Kilos	Gramos
61	152		24.400	231	292	670	2	402

Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, „CLASSA“, en la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid, durante el mes de agosto de 1931

NACIONALIDAD	S E X O		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	195	18	231
ALEMANA	12	»	12
HOLANDESA	1	»	1
INGLESA	1	»	1
NORTEAMERICANA	3	»	3
VENEZOLANA	1	»	1
TOTALES	213	18	231

Resumen del movimiento del tráfico en las distintas líneas aéreas españolas en el mes de agosto 1931

LINEA AEREA	ENTIDAD EXPLOTADORA	Longitud kilométrica de la línea	Viajes efectuados	TIEMPO EN VUELO		Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	MERCANCIAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
				H.	M.			Kilos	Grs.	Kilos	Grs.
Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid.	Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, „CLASSA“	520	70	241	55	36.400	413	5.018	235	43	352
Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid. . .	Idem	400	61	152		24.400	231	292	670	2	402
TOTALES		920	131	393	55	60.800	644	5.310	905	45	754

Resumen de los pasajeros transportados por las distintas líneas aéreas españolas, clasificados por nacionalidades y sexos, en el mes de agosto de 1931

NACIONALIDAD	S E X O		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	533	54	587
ARGENTINA	2	»	2
ALEMANA	20	»	20
BRASILEÑA	1	»	1
COLOMBIANA	2	»	2
CHILENA	1	»	1
FRANCESA	1	2	3
FILIPINA	1	»	1
HOLANDESA	1	»	1
INGLESA	8	1	9
ITALIANA	3	3	6
NORTEAMERICANA	6	»	6
PORTUGUESA	1	»	1
SUIZA	1	1	2
URUGUAYA	1	»	1
VENEZOLANA	1	»	1
TOTALES	583	61	644

Servicios prestados por los pilotos de las distintas líneas aéreas españolas en el mes de agosto de 1931

NOMBRE DEL PILOTO	ENTIDAD DONDE PRESTA SUS SERVICIOS	KILOMETROS VOLADOS	TIEMPO EN VUELO	
			H.	M.
D. Joaquín Cayón	Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas «CLASA»	8.320	53	20
» Pedro Tonda	Idem.	7.240	46	30
» Eduardo Lasterra.	Idem.	7.600	51	30
» Francisco Torre Marín.	Idem.	9.440	59	55
» Joaquín Gou	Idem.	9.160	62	15
» Luis Ruano	Idem.	6.560	40	50
» Francisco Coterillo.	Idem.	7.840	51	05
» Eduardo Soriano.	Idem.	4.640	28	30
TOTALES		60.800	393	55