

ÍNDICE

BOLETÍN OFICIAL

DE LA

Dirección General de Aeronáutica
Civil

Ediciones HERALDO DEPORTIVO
Abascal, 36 - Madrid.

Bol. 493, pág. 10.
Bol. 494, pág. 11.

PALESTINA

Jerusalén de Salomón. — Plano de la ciudad.
Bol. 493, pág. 10.
Schmida. — En el valle de la Jordania.
Bol. 494, pág. 11.

DINAMARCA

Copenhague. — Observatorio.
Bol. 494, pág. 11.

FRANCIA

Henri-Bonnet. — Base aérea de aviación.
Bol. 494, pág. 11.
Amiens-Picardie. — Terreno inundado.
Chartourg Querquenne. — Terreno ocupado
por formaciones militares.
Bol. 495, pág. 12.

Bol. 493, pág. 10.
Bol. 494, pág. 11.
Bol. 495, pág. 12.

Bol. 496, pág. 13.
Bol. 497, pág. 14.
Bol. 498, pág. 15.

Bol. 499, pág. 16.
Bol. 500, pág. 17.

Bol. 501, pág. 18.
Bol. 502, pág. 19.
Bol. 503, pág. 20.



ÍNDICE

INFORMACION NACIONAL.—*Asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales.*—Decreto de Comunicaciones declarando caduca la concesión de una línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires a la Compañía Transaérea Colón Española. (*Gaceta* del 19 de febrero de 1932.)—Decreto de Guerra aprobando el contrato adicional de modificación al celebrado entre el Servicio de Aviación Militar y la Compañía Española de Aviación para la enseñanza de pilotos militares. (*Gaceta* del 21 de febrero de 1932.)—Orden de Comunicaciones aprobando el Reglamento que se inserta de la Federación Aeronáutica Española. (*Gaceta* del 26 de febrero de 1932.)

SECCION 1.*—*Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea.*—Datos y croquis del aeródromo de Santa Cruz de Mudela.

SECCION 2.*—*Matriculación, clasificación e inspección de las aeronaves.*—Orden de Comunicaciones declarando prohibida terminantemente la utilización de paracaídas, como número de exhibición o espectáculo público, sin la consiguiente licencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y el paracaídas de una certificación de utilidad de la Sección correspondiente del Servicio de Aviación Militar. (*Gaceta* del 4 de febrero de 1932.)—Decreto de Comunicaciones prohibiendo actuar como piloto aviador civil en España a todo individuo que no posea el correspondiente título oficial expedido por la Dirección General de Aeronáutica Civil. (*Gaceta* del 21 y 24 de febrero de 1932.)—Transferencia de propiedad de la aeronave EC-MMA, de D. Augusto Puga González a D.^a Angela Sara González.—Baja en el Registro de matriculación de la avioneta EC-AA2, con fecha de 26 de febrero de 1932.—Relación de los títulos de piloto aviador y licencias de aptitud expedidas durante el mes de febrero de 1932.—Matriculas de aeronaves concedidas durante el mes de febrero de 1932.

SECCION 3.*—*Industrias aeronáuticas, laboratorios, Escuelas especiales.*—Orden de Comunicaciones con-

cediendo a los ingenieros de Telecomunicación iguales derechos que a los poseedores de los demás títulos de ingenieros, a los efectos del ingreso en la Escuela Superior Aerotécnica. (*Gaceta* del 11 de febrero de 1932.)

SECCION 4.*—*Tráfico, policía y jurisdicción aérea.*—

Orden de Comunicaciones disponiendo se utilicen para el envío de correspondencia-avión, y por mediación de la Administración de Correos de Francia, los servicios aéreos de diversas nacionalidades, denominados de la "Mala Aérea a las Indias", así como los demás servicios que, como los anteriores, ponen en comunicación aérea a Europa con los países de Asia que se indican. (*Gaceta* del 15 de febrero de 1932.)—Orden de Comunicaciones autorizando a los señores que se indican para el comienzo de la explotación de la línea aérea de Andorra a Barcelona, con escala facultativa en Seo de Urgel. (*Gaceta* del 19 de febrero de 1932.)—Movimiento del tráfico en la línea aérea Madrid-Barcelona en el mes de febrero de 1932.—Clasificación, por nacionalidades y sexos, de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas en la línea aérea Madrid-Barcelona en el mes de febrero de 1932.—Movimiento del tráfico en la línea aérea Barcelona-Madrid en el mes de febrero de 1932.—Clasificación, por nacionalidades y sexos, de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas en la línea aérea Barcelona-Madrid en el mes de febrero de 1932.—Movimiento del tráfico en la línea aérea Madrid-Sevilla en el mes de febrero de 1932.—Clasificación, por nacionalidades y sexos, de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas en la línea aérea Madrid-Sevilla en el mes de febrero de 1932.—Movimiento del tráfico en la línea aérea Sevilla-Madrid en el mes de febrero de 1932.—Clasificación, por nacionalidades y sexos, de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas en la línea aérea Sevilla-Madrid en el mes de febrero de 1932.—Resumen de los pasaje-

INFORMACIÓN NACIONAL

Asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales

Decreto de Comunicaciones declarando caducada la concesión de una línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires a la Compañía Transaérea Colón Española

De acuerdo con lo informado por el Consejo de Estado, y a propuesta del Ministro de Comunicaciones, aprobada en Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se declara caducada, con fecha 30 de julio de 1931, la concesión hecha a la Compañía Transaérea Colón Española de una línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires, otorgada por Decretos de 14 de febrero de 1927 y 16 de octubre de 1929.

Art. 2.º Queda incautada por el Estado la fianza depositada por dicha Compañía para responder de la ejecución de las obras del aeropuerto de Sevilla, aneja a la concesión de la línea.

Art. 3.º En el plazo de tres meses se procederá a la liquidación definitiva. A este efecto, la Compañía nombrará una representación,

y el Estado la suya, de acuerdo con lo que disponga el Ministro de Comunicaciones, a propuesta del Director general de Aeronáutica Civil.

La tasación de las construcciones, efectos y terrenos del aeropuerto de Sevilla, comprendidos en la valoración aprobada por Orden ministerial de 29 de febrero de 1928, se verificará de acuerdo con lo dispuesto en el art. 30 del Reglamento de Obras Públicas, y la tasación de los que no figuren en dicha valoración, ateniéndose a la ley de Obras Públicas de 1877 y a los Decretos de concesión de la línea.

Dado en Madrid a dieciséis de febrero de mil novecientos treinta y dos.—NICETO ALCALÁ-ZAMORA Y TORRES. — El Ministro interino de Comunicaciones, *Santiago Casares Quiroga*.

(Gaceta del 19 de febrero de 1932.)

Decreto de Guerra aprobando el contrato adicional de modificación al celebrado entre el Servicio de Aviación Militar y la Compañía Española de Aviación para la enseñanza de pilotos militares

Con arreglo a lo que determina el art. 59 de la vigente ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública, a propuesta del

Ministro de la Guerra, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se aprueba el contrato adicional de modificación al celebrado entre el Servicio de Aviación Militar y la Compañía Española de Aviación, para la enseñanza de Pilotos militares.

Dado en Madrid a veinte de febrero de mil

novcientos treinta y dos. — NICETO ALCALÁ-ZAMORA Y TORRES.—El Presidente del Consejo de Ministros, Ministro de la Guerra, *Manuel Azaña*.

(Gaceta del 21 de febrero de 1932.)

Orden de Comunicaciones aprobando el Reglamento que se inserta de la Federación Aeronáutica Española

Ilmo. Sr.: Por Decreto de 23 de julio de 1928 fué creada la Federación Aeronáutica Española (F. A. E.), con el fin de fomentar la organización, en las diversas regiones de España, de Sociedades dedicadas al deporte y propaganda aeronáuticos. Esta Federación venía rigiéndose por un Reglamento aprobado por Orden ministerial de 26 de marzo de 1929.

Desde aquella fecha la práctica ha puesto de manifiesto la conveniencia de variar la estructura unitaria de dicha Federación y de organizarla en forma de unión de Federaciones regionales, fórmula adoptada por la mayoría de las agrupaciones deportivas españolas y propuesta a la Superioridad por la propia F. A. E.

Por todo lo cual,

Este Ministerio ha tenido a bien aprobar el Reglamento que se publica a continuación.

Madrid, 24 de febrero de 1932.—P. D., *Angel Galarza*.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

REGLAMENTO DE LA FEDERACION AERONAUTICA ESPAÑOLA

CAPITULO PRIMERO

Organización y funciones de la Federación Aeronáutica Española

Artículo 1.º La F. A. E. es la entidad oficial que ostenta la alta representación deportivaaeronáutica de España ante el Estado, la

F. A. I. y las demás entidades análogas, nacionales y extranjeras.

Está constituida por la agrupación de las Federaciones Aeronáuticas regionales, y éstas, a su vez, por las agrupaciones locales, Aero Clubs y secciones aeronáuticas de otras Sociedades, y es la única entidad autorizada para reglamentar e inspeccionar los deportes aéreos en España, aplicando los Reglamentos vigentes y futuros.

Art. 2.º La primordial misión de la F. A. E. es cooperar con sus medios propios, con los que el Estado ponga en sus manos y con los resultantes de la agrupación de todas las Asociaciones y elementos aeronáuticos del país, al mayor progreso y desarrollo del deporte aeronáutico.

Art. 3.º La F. A. E. estará formada por todas aquellas Sociedades de nacionalidad española con carácter aeronáutico, así como por aquellas otras Corporaciones que organicen algún grupo o sección que persiga la realización de fines aeronáuticos, con exclusión de aquellas entidades cuyos fines sean comerciales o industriales.

Art. 4.º Tanto las Sociedades aeronáuticas o Aero Clubs, como los grupos o secciones aeronáuticas de Sociedades más amplias o de Corporaciones, habrán de estar constituidos con arreglo a este Reglamento para pertenecer a esta Federación.

Art. 5.º Contribuirá la F. A. E. al cumplimiento de sus fines de la siguiente forma:

a) Constituyéndose en vínculo de unión y suprema autoridad deportiva de toda organiza-

ción aeronáutica nacional, bajo el control permanente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, tanto administrativo como técnico.

b) Representando a dichos organismos ante el Estado, la F. A. I. y demás entidades de fines semejantes a los de esta última.

c) Recabando de aquéllos o de otras Corporaciones los auxilios morales o económicos que estime necesarios, y repartiéndolos entre sus miembros con arreglo a sus necesidades y a la labor realizada, coordinada siempre dentro de un espíritu de unidad y de cooperación mutua, previa la necesaria aprobación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

d) Asesorando técnicamente al Estado u otras instituciones en todo lo referente a la especialización deportiva del vuelo y materias similares, haciendo oír su voz cuando lo estime necesario, celosa de conservar y hacer respetar la categoría que tan alta representación le confiere.

e) Organizando un servicio permanente de informaciones conducentes al progreso del deporte aéreo, y facilitándolas a sus asociados y particulares que lo soliciten en la forma que se fije.

f) Estableciendo, en la medida que sus medios lo permitan, una reserva de elementos necesarios para la organización del deporte aéreo (aeroplanos, planeadores, globos, hidrógeno, repuestos, etc.), y poniendo todo ello a disposición de los asociados en las más ventajosas condiciones. Igualmente contará con un núcleo eventual o permanente, según las circunstancias, de profesores de pilotaje, para ofrecerles, asimismo, a aquellas Asociaciones cuando fuera posible y conveniente.

g) Gestionando de la F. A. I. y de los Poderes Públicos del país y del Extranjero la concesión del máximo de facilidades para viajes y excursiones aéreas, como asimismo para el transporte del material, expidiendo y proporcionando a sus miembros los documentos precisos para tales fines, y representándolos y protegiéndolos ante aquellos organismos en caso necesario.

h) Contribuyendo con todos sus medios a la

organización de pruebas deportivas aéreas, nacionales e internacionales, controlándolas, como igualmente cuantos *records* o vuelos de interés se realicen en España o por los españoles.

i) Expidiendo los títulos deportivos aeronáuticos, con arreglo a las disposiciones internacionales.

j) Conservando en su archivo todos los documentos originales que a los anteriores extremos se refieran.

k) Coadyuvando, por último, con todas sus fuerzas y entusiasmos, a la máxima propagación del deporte aeronáutico.

CAPITULO II

De las Sociedades federadas y de las Federaciones regionales

Art. 6.º Dentro de cada Región, entendiéndose por la misma la que con tal carácter figura en el mapa aeronáutico de la Nación, se agruparán las distintas Sociedades en forma de Federación regional, que estará integrada por los representantes de las mismas.

Las Sociedades federadas tomarán sus acuerdos y nombrarán sus Delegados en las Federaciones regionales por medio de votaciones en que cada asociado ostentará un voto, con arreglo a sus Estatutos.

La F. A. E. clasificará anualmente a los Clubs federados en tres categorías: primera, segunda y tercera, con arreglo a su actividad aeronáutica en el año anterior y otras circunstancias, conforme a normas que serán objeto de una disposición especial. Esta clasificación tiene por objeto establecer, con arreglo a ella, una limitación al número de votos con que los representantes de las Sociedades o Clubs federados han de concurrir a las Asambleas regionales. A estos efectos, los votos atribuidos a los Clubs lo serán con arreglo a las siguientes normas:

Cada 50 socios, un voto.

Cada tres pilotos, un voto.

Cada avión propiedad de los socios, un voto.

Cada avión o globo propiedad de la Sociedad o Club, dos votos.

Para que una Sociedad pueda ser clasificada como de primera categoría, habrá de sumar por los cuatro conceptos expresados un mínimo de 30 votos, cuyo máximo no podrá exceder de 40.

Para que una Sociedad pueda ser clasificada como de segunda categoría, habrá de sumar un número de votos comprendido entre 20 y 30.

Se clasificarán como Sociedades de tercera categoría, las que sumen un número menos de 20 votos.

Los votos más arriba asignados a los aviones y globos propiedad de los socios o de los Clubs, lo serán únicamente si reúnen las condiciones que se expresan a continuación:

Para los globos que hayan efectuado alguna ascensión en el año en curso; para los aviones, los que estén destinados por sus propietarios a fines exclusivamente deportivos, estén en vuelo y hayan efectuado alguno de ellos en el mes anterior.

A estos efectos, cada avión adquirido por un Club será adscrito al mismo. Si la adquisición la efectúa uno de sus socios, podrá éste adscribirlo al Club a que pertenezca, haciéndolo así constar en la Dirección General de Aeronáutica Civil al efectuar su compra. Cuando un avión, en las condiciones expresadas, cambie de dueño, deberá consignarse el empleo a que lo dedique su nuevo propietario.

Un mes antes de la reunión de las Asambleas regionales, los Presidentes de las Sociedades y Clubs federados se dirigirán a la F. A. E. comunicándole los datos necesarios para fijar el número de votos que les corresponde, solicitando certificado acreditativo de ellos.

Los representantes elegirán por votación un Comité ejecutivo y designarán la ciudad de la región en que deban celebrarse las reuniones, así como la Sociedad federada en cuyo local social deberá establecerse el domicilio de la Federación Aeronáutica Regional.

Art. 7.º Para que una Sociedad o grupo local, existente u organizado con fines principalmente aeronáuticos, pueda ser admitida en la

Federación Aeronáutica, deberá tener un mínimo de cien asociados; pero no se considerará como obligatorio que tenga local especial independiente para su vida social, pudiendo ser parte integrante de cualquier otra Sociedad o entidad que lo tenga. Será necesario que su funcionamiento para fines aeronáuticos tenga la autonomía exigida en este Reglamento, administrándose los intereses aportados para estos fines con completa separación de los de cualquier otro orden.

Los grupos así constituidos podrán adoptar los nombres de Asociación Local Aeronáutica, Sección o cualquier otro que denote su fin aeronáutico y la localidad o Sociedad de que forma parte.

Para que una Sociedad sea admitida en la F. A. E. con el título de Aeroclub de la localidad a que cada una pertenezca, será preciso que posea local precisamente destinado a su vida social y que en su constitución y Reglamento esté consignado el funcionamiento de la parte aeronáutica, con autonomía completa de los fines sociales que pudiera tener.

Para que una Sociedad sea admitida en la F. A. E. con el título de Aeroclub de su región, será preciso, además de reunir las condiciones anteriores, la propuesta de la Federación Aeronáutica de dicha región y la aprobación del pleno de la F. A. E.

Art. 8.º Toda Sociedad federada tendrá una Comisión de asociados que, con el nombre de Comisión de Aeronáutica, se encargue de la aplicación y desarrollo del Reglamento y fines de la F. A. E. La duración de estas Comisiones será de dos años, renovándose por mitades. Asimismo tendrá un representante en la Federación Aeronáutica Regional.

CAPITULO III

De la dirección y administración de la F. A. E.

Art. 9.º La gestión de la F. A. E. estará encomendada a una Asamblea directiva y a una Comisión ejecutiva. La Asamblea directiva es-

tará formada por la reunión de todos los representantes de las Federaciones regionales.

En la Asamblea de la Federación Aeronáutica Española los representantes de las regionales tendrán un número de votos igual a la suma de los que la totalidad de las Sociedades o Clubs federados de su región presentaron a la Asamblea regional.

La Comisión ejecutiva estará designada por la Asamblea directiva y se compondrá, como mínimo, por un Presidente, que lo será de la F. A. E.; un Secretario, un Tesorero, dos Vocales y el representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil, todos ellos con residencia habitual en Madrid. Esta Comisión ejecutiva será ampliable, a juicio de la Asamblea directiva.

En caso de ausencia del Presidente, éste designará el sustituto que ha de presidir las sesiones.

Los cargos tendrán una duración de dos años, pudiendo ser reelegidos.

Art. 10. La Asamblea directiva se reunirá, por lo menos, una vez cada semestre, siempre que lo convoque su Presidente y cuando lo solicite más de la mitad de sus Delegados.

Art. 11. La Comisión ejecutiva se reunirá siempre que sea necesario para atender al despacho de los asuntos pendientes.

Para la oficina tendrá el personal subalterno indispensable, dentro de los recursos con que cuente.

Art. 12. La Asamblea directiva acordará en sus líneas generales la labor de la F. A. E. cada año; propondrá la distribución de recursos, cuya aprobación recabará de la Dirección General de Aeronáutica Civil; hará el examen y aprobación de gastos, se ocupará de organización de fiestas y cuanto reclame su atención.

La Comisión ejecutiva desarrollará dicha labor, preparará los asuntos a resolver por la Asamblea, mantendrá las relaciones de la Federación Aeronáutica Española con la F. A. I. y atenderá al funcionamiento normal de la Federación.

Art. 13. Las Sociedades federadas deberán

semestralmente, y por conducto de la Federación regional, tener al corriente a la F. A. E. de toda actividad aérea que desarrollen, número de socios de que consten, comisiones o secciones que formen, etc., etc., así como de cualquier modificación de sus Estatutos o reglamentación que pueda afectar a su función aeronáutica.

Art. 14. Todas las relaciones de las Sociedades federadas con el Estado deberán verificarse por intermedio de la F. A. E. y por conducto de la Federación regional correspondiente.

Por el simple hecho de entrar a formar parte de la Federación no se adquiere el derecho a obtener subvención alguna, siendo ésta consecuencia de la actividad aeronáutica que en una u otra forma haya manifestado la Sociedad o grupo social federado.

Art. 15. El criterio que ha de regir el funcionamiento de la F. A. E. será el de una gran amplitud para las admisiones, descentralizando en una máxima autonomía regional las organizaciones e iniciativas, aunque marcando las directrices fundamentales de actuación de los órdenes técnico y social.

Independientemente de esta organización geográfica establecerá relaciones especiales con toda suerte de entidades culturales, deportivas, agrupaciones profesionales y obreras y cuantas otras de las que pueda brotar una cooperación al desarrollo y perfeccionamiento de la Aeronáutica deportiva.

CAPITULO IV

Cajas de propaganda aeronáutica y Contabilidad

Art. 16. Todas las Sociedades federadas tendrán una Caja de propaganda aeronáutica nutrida con los ingresos que se enumeran a continuación, para hacer frente a los gastos que se especifican. Dicha Caja, administrada por la Comisión de Aeronáutica, será independiente de cualquier otra existente con otros fines.

Los ingresos de la Caja estarán constituidos:

a) Por las cuotas ordinarias y extraordinarias que para fines aeronáuticos aporten sus socios.

b) Por las subvenciones o donativos de entidades particulares.

c) Por la parte que les corresponda de las subvenciones del Estado a la F. A. E.

d) Cualquier otro ingreso procedente de la actividad aeronáutica, como el empleo del material volante, fiestas y manifestaciones aeronáuticas, exposiciones, matrículas, derechos, etcétera, etc.

Entre los gastos figurarán:

a) Las adquisiciones de material volante y su entretenimiento.

b) La compra o alquiler de edificios o terrenos en los aeródromos y su entretenimiento.

c) Los gastos de desplazamiento efectuados por su representante para asistir a las reuniones de la Federación regional y a las de la F. A. E.

d) Los gastos ocasionados en todas las manifestaciones que hayan constituido su actividad aeronáutica en el ejercicio anterior.

e) Las cantidades entregadas para atenciones generales de la F. A. E.

No podrá incluirse entre los gastos de las Sociedades federadas—pues a ellos han de hacer frente las Asociaciones locales con sus propios medios—el alquiler de los locales de la población, los gastos de biblioteca, los sueldos que no sean del personal del aeródromo, y cualquier otro gasto que no sea precisamente consecuencia de la finalidad aeronáutica de la Sociedad.

Art. 17. Las Sociedades federadas presentarán semestralmente a la F. A. E., para su aprobación, la cuenta de la inversión de sus recursos antes de transcurrir el mes de finalizado este período, acompañada de los debidos justificantes, a los fines de la totalización de los gastos de la F. A. E.

Art. 18. La Directiva de la F. A. E. someterá sus cuentas, para la aprobación, a la Dirección General de Aeronáutica Civil. En ellas

figurarán como ingresos la totalidad de los que haya obtenido, cualquiera que sea su procedencia. Entre los gastos figurarán los autorizados a las federadas y los de dirección y administración de la F. A. E., así como cualquier otro derivado de su representación nacional.

Art. 19. Si el Estado pusiese a disposición de la F. A. E. becas de pilotaje, o ésta, por iniciativa propia o por indicación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, decidiese dedicar a ello parte de la subvención recibida del Estado, la Directiva de la F. A. E. propondrá a la Dirección General de Aeronáutica Civil su distribución entre las Sociedades federadas, proporcionalmente a la importancia y actividad aeronáutica de cada una de ellas.

CAPITULO V

Organización del control técnico-deportivo

Art. 20. El Cuerpo de Comisarios deportivos de la F. A. E. deberá ser formado por la Comisión ejecutiva con la máxima vigilancia y escrupulosidad:

1.º Por si conviniere en algún momento a la Dirección General de Aeronáutica Civil encomendar a la F. A. E. el examen de alumnos pilotos elementales de turismo, y la propuesta correspondiente para la concesión por dicha Dirección General de los títulos correspondientes, pueda ofrecer dicho Cuerpo de Comisarios las garantías indispensables.

2.º Para dejar cumplido el precepto de la F. A. I., fijando cada año la lista nacional de Comisarios deportivos y cronometradores oficiales que puedan actuar indistintamente en su residencia o fuera de ella.

Art. 21. Para la formación de dicha lista, la Comisión ejecutiva examinará las propuestas razonadas de las Federaciones regionales, sometiendo a los candidatos al examen a que hubiere lugar y aprobando o rechazando a éstos, sin venir obligada a explicar su decisión.

Art. 22. El mandato de los "oficiales" de la F. A. E., entendiéndose por tales a Comisarios

y Cronometradores, será indefinido mientras no se produzca renuncia del interesado o retirada de poderes, pronunciada, a propuesta del algún elemento de la Asamblea directiva, por la Comisión ejecutiva.

Art. 23. Cuando las necesidades de una organización lo requieran, la F. A. E. podrá nombrar, con carácter provisional y misiones delimitadas, Comisarios adjuntos.

Art. 24. Cuando la intervención oficial de los Comisarios y Cronometradores no produzca utilidad material alguna a quienes requieran esa intervención, sus servicios serán gratuitos, no incluyéndose en este concepto los eventuales gastos de transporte y hospedajes, que, salvo renuncia de los "oficiales", deberán ser satisfechos por la entidad que reciba esos servicios.

Pero cuando la intervención de referencia sea para fines industriales, escuelas, marcas de accesorios, carburantes, etc., etc., los "oficiales" podrán recibir, además de las indemnizaciones de transporte y hospedajes, unos derechos que se determinarán por la F. A. E. en tarifa que podrá modificarse anualmente.

CAPITULO VI

Disposiciones generales

Art. 25. Se creará un emblema distintivo,

en el que sólo variará el nombre de la región donde radique la Sociedad federada.

Art. 26. Las Sociedades constituidas ya y con sus Estatutos propios habrán de poner, en un plazo lo más breve posible, dichos Estatutos de acuerdo con este Reglamento en la parte que les afecte.

Art. 27. Las Sociedades federadas contraventoras de algún artículo de este Reglamento, o que desobedezcan alguna disposición emanada de la Directiva, serán acreedoras a las siguientes sanciones:

- a) Suspensión de derechos.
- b) Suspensión de la parte que les corresponda de las subvenciones del Estado.
- c) Suspensión temporal, con todas sus consecuencias, de su carácter de federado.
- d) Separación definitiva de la Federación Aeronáutica Nacional, con prohibición de usar en adelante el título de Aero Club, los que lo tuviesen.

Artículo transitorio. La Comisión ejecutiva de la Federación Aeronáutica Española, tal como está constituida en la actualidad, será la encargada de poner en vigor las disposiciones contenidas en este Reglamento en el más breve plazo posible, dando cuenta de haberlo efectuado así a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

(Gaceta del 26 de febrero de 1932.)

en el que se han verificado elecciones de la región donde radique la Sociedad Federada.

Art. 12. Las Sociedades constituidas en y con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 13. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 14. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 15. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 16. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 17. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 18. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 19. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 20. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 21. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 22. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 23. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

Art. 24. Las Sociedades Federadas, con sus Locales, que no han sido de por sí en un plazo de más de tres meses, desde la fecha de su creación, con este Reglamento y en la parte que les afecta.

SECCION 1.ª

Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea

Datos y croquis del aeródromo de Santa Cruz de Mudela.

1.º CLASE:

Militar, de socorro.

2.º SITUACIÓN:

Comarca: Cercano al pueblo de Santa Cruz de Mudela.

Latitud: 38° 39' N. *Longitud:* 3° 29' W. (Greenwich).

Declinación magnética: 12° W.

Situación topográfica: Al N. y a dos kilómetros del pueblo de Santa Cruz de Mudela, y a unos 200 metros al W. de la carretera de Madrid a Andalucía.

Referencias para la orientación: a) *De día:* Su posición con respecto al pueblo. b) *De noche:* Ninguna.

Naturaleza de los alrededores: Terrenos llanos, en parte cubiertos de olivares.

3.º DESCRIPCIÓN:

Dimensiones máximas: 500 × 500 metros.

Altitud sobre el nivel del mar: 730 metros.

Condiciones del suelo: Terreno bastante duro y algo en pendiente ascendente hacia el N.

4.º OBSTÁCULOS:

Al N. y S. olivos próximos al campo. Al E., y a unos 200 metros, la carretera bordeada de líneas telefónicas.

5.º SEÑALES Y MARCAS PARA EL ATERRIZAJE:

Marcas para el aterrizaje de día: Una "T" blanca en el centro del campo y unos ángulos blancos que lo limitan.

Indicador de viento: No existe.

Marcas para el aterrizaje de noche: Ninguna.

6.º INSTALACIONES:

Hangares: No los hay.

Alojamientos: En el pueblo de Santa Cruz de Mudela.

7.º REPARACIONES:

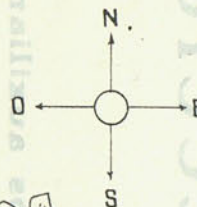
En el pueblo hay carpinterías, herrerías, soldadura autógena y talleres de reparación de automóviles.

E. de 1:100.000

AERÓDROMO

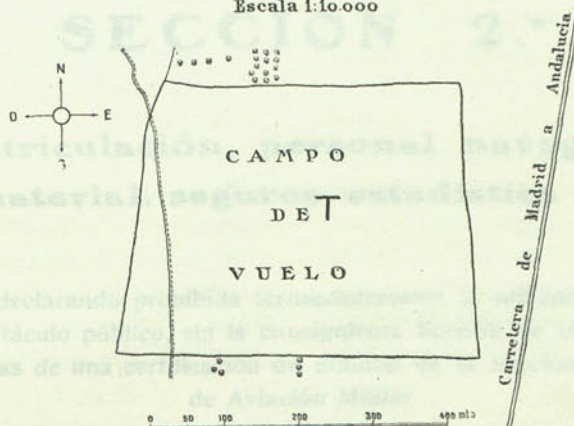
ST^A CRUZ DE MUDELA

Torrenueva



AERÓDROMO DE S^{TA} CRUZ DE MUDELA

Escala 1:10.000



8.º APROVISIONAMIENTO:

Gasolina: De automóvil, en el pueblo.*Aceite:* Idem, íd.*Disposiciones para cargar combustible:* No las hay.

9.º COMUNICACIONES:

Estaciones de ferrocarril: La estación de Santa Cruz de Mudela, del ferrocarril de Madrid a Andalucía.*Carreteras:* La de Madrid a Andalucía, que atraviesa el pueblo, y la de Santa Cruz de los Castaños.*Correos, telégrafo y teléfono:* En Santa Cruz de Mudela.*Radiotelegrafía:* No la hay.

10. METEOROLOGÍA:

Pueden pedirse informes meteorológicos en la oficina de Telégrafos.

Dirección dominante de los vientos: N. y W.

11. INFORMES SUPLEMENTARIOS:

Servicio médico: En el pueblo de Santa Cruz de Mudela.*Jefatura del aeródromo:* Depende del Servicio de Aviación Militar.

SECCION 2.ª

Registro de matriculación, personal navegante, inspección de personal y material, seguros, estadística y servicio médico

Orden de Comunicaciones declarando prohibida terminantemente la utilización de paracaídas, como número de exhibición o espectáculo público, sin la consiguiente licencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y el paracaídas de una certificación de utilidad de la Sección correspondiente del Servicio de Aviación Militar

Ilmo. Sr.: La frecuencia con que se realizan exhibiciones de Aviación en cuyos programas figuran lanzamientos de individuos provistos de paracaídas, y la conveniencia de prever en estos actos las mayores garantías de éxito y seguridad para la vida de quien los realiza, hace considerar la necesidad de reglamentarlos de acuerdo con los preceptos que su técnica aconseja.

En su consecuencia, de conformidad con la propuesta de esa Dirección General y del informe del Ministerio de la Guerra en lo que afecta al Servicio de Aviación Militar,

Este Ministerio ha dispuesto lo siguiente:

Artículo 1.º Queda terminantemente prohibida la utilización de paracaídas como número de exhibición o espectáculo público, a no ser que el que los utilice posea la consiguiente licencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y el paracaídas una certificación de utilidad de la Sección correspondiente del Servicio de Aviación Militar, en la que también constarán los números y marcas que se inserten en las partes de aquellos que para su comprobación se juzguen convenientes, y el visto bueno del Delegado aeronáutico oficial interventor en cada fiesta de esa clase.

Las referidas certificaciones serán valederas por un año y renovadas sucesivamente por iguales plazos, previos los reconocimientos consiguientes de los paracaídas a que afecten. Cuando en éstos se efectúe alguna reparación, también será necesaria nueva certificación.

De todos los certificados que se expidan, el Servicio de Aviación Militar enviará seguidamente copia autorizada a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Art. 2.º La licencia mencionada en la primera parte del artículo anterior será expedida cuando después de previo reconocimiento médico en el Servicio facultativo de esa Dirección General, con resultado satisfactorio, el interesado haya cursado en Aviación Militar las enseñanzas necesarias para poseer la técnica suficiente para los normales utilización y conservación de los paracaídas.

Art. 3.º Las expresadas enseñanzas durarán quince días, y comprenderán los temas siguientes:

Explicación de los paracaídas; de su funcionamiento en general y tipos que existen.—Plegado de paracaídas por el Profesor y explicación de los inconvenientes de un mal plegado.—

Plegado por el alumno, en presencia del Profesor.—Colocación del paracaídas y ajuste del mismo, efectuado por el Profesor y luego por el alumno.—Lanzamiento del alumno con el paracaídas tipo “Escuela”.—Idem, íd. con el tipo “Servicio”.

Cada alumno, para poder ser aprobado, tiene que haber plegado un mínimo de cinco paracaídas por sí solo, y haberse lanzado dos veces: una con el paracaídas “Escuela” y otra con el de “Servicio”.

Art. 4.º Todo aquel que desee dedicarse a lanzarse con paracaídas lo solicitará de este Ministerio, presentando al mismo tiempo: certificación de nacimiento del Registro Civil; ídem de buena conducta; ídem de Penales; y tener por lo menos veintitrés años de edad. También entregará 150 pesetas en metálico por derechos de matrícula.

Art. 5.º Esa Dirección General de Aeronáutica Civil, de acuerdo con el Servicio de Aviación Militar, anunciará la fecha en que haya de comenzar cada curso, fijando el número de individuos que puedan asistir y las demás condiciones a cumplir por los aspirantes. También expedirá las licencias de aptitud cuando los interesados hayan terminado las enseñanzas con resultado satisfactorio. De este resultado deberá certificar el Profesor encargado del curso correspondiente.

Art. 6.º Dicha Dirección General dispondrá lo conveniente para el cumplimiento de esta Orden.

Madrid, 3 de febrero de 1932.—P. D., *Angel Galarza*.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta del 4 de febrero de 1932.)

Decreto de Comunicaciones prohibiendo actuar como piloto aviador civil en España a todo individuo que no posea el correspondiente título oficial expedido por la Dirección General de Aeronáutica Civil

Los preceptos vigentes que regulan los títulos de Pilotos aviadores civiles y las normas sobre que se desenvuelve la enseñanza para los mismos necesita una reglamentación básica que contribuya a una mayor eficacia y que los armonice en lo posible con los similares de países extranjeros, íntimamente relacionados con el nuestro en materia aeronáutica.

En su consecuencia, a propuesta del Ministerio de Comunicaciones, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Sin perjuicio de lo que especialmente determinan los Tratados internacionales para los extranjeros, queda prohibido actuar como Piloto aviador civil en España a todo individuo que no posea el correspondiente título oficial, expedido por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Los Pilotos con título militar o naval podrán dedicarse al turismo aéreo si obtienen de la mencionada Dirección General una licencia especial de aptitud.

Art. 2.º Los títulos de Pilotos civiles de avión e hidroavión serán de dos clases: “Piloto de turismo” y “Piloto de transportes públicos”. El primero será valedero para conducir aparatos de menos de cuatro pasajeros, siempre que no se trate de realizar servicios de transporte público. El segundo (de grado superior) facultará a su poseedor para efectuar toda clase de servicios y conducir cualquier aparato.

Art. 3.º Con el fin de garantizar la aptitud, cada título de Piloto deberá ir acompañado de la correspondiente licencia temporal, que será renovada periódicamente o después de cada accidente sufrido por su poseedor, previos reconocimiento médico y demostración de que conserva la destreza profesional. Los períodos normales de validez serán de un año para los Pilotos de turismo, y de seis meses para los de transportes públicos.

Art. 4.º El título de Piloto aviador de turismo se concederá a petición del interesado,

previa la justificación de que reúne las condiciones siguientes:

- a) Haber cumplido diecisiete años de edad.
- b) Si es menor de veintitrés años, poseer autorización escrita de su padre o representante legal.
- c) No haber estado procesado.
- d) Observar buena conducta.
- e) Ser declarado apto por el servicio médico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f) Haber efectuado un total mínimo de quince horas de vuelo (incluyendo los de doble mando), y treinta aterrizajes o amarajes estando solo a bordo. Las horas de vuelo se efectuarán (distribuyéndolas con la posible regularidad) dentro de un plazo no inferior a veinte días; y

g) Demostrar ante un Tribunal oficialmente constituido que posee la destreza y conocimientos profesionales necesarios, con arreglo a las normas reglamentarias que se determinan en esta disposición.

Art. 5.º Las condiciones a), b), c), d) y f) del artículo anterior, se justificarán presentando con la solicitud de petición del título (que deberá ir acompañada de la cédula personal) los documentos siguientes:

Certificación de nacimiento, del Registro Civil; autorización escrita del representante legal (con conocimiento); certificación de Penales; ídem íd. de buena conducta, y declaración escrita del Director de la Escuela correspondiente, en la que se haga constar que el alumno ha efectuado la enseñanza con aprovechamiento y que está en condiciones de ser examinado.

Los extranjeros presentarán la documentación equivalente de su país, visada por el representante diplomático correspondiente.

Art. 6.º El reconocimiento médico oficial se llevará a efecto cuando la oficina encargada de la tramitación del expediente para el título compruebe que la documentación cumple lo preceptuado.

Art. 7.º Cumplidos todos los preceptos anteriores, si el aspirante es declarado apto por el Servicio médico, efectuará ante un Tribunal formado por un Delegado de la Dirección General de Aeronáutica Civil, un Representante de la Federación Aeronáutica Española y un Profesor de la Escuela donde se haya instruido, las siguientes pruebas:

A) Un vuelo planeado desde 600 metros con el motor parado, encima del terreno de aterrizaje o zona de amaraje. El aterrizaje o amaraje se efectuará sin que el motor sea puesto nuevamente en marcha y en un radio de 150 metros, cuando más, alrededor de un punto fijo de antemano por los examinadores.

B) Un vuelo alrededor de dos postes (o dos boyas) situados a 500 metros uno de otro, describiendo una serie de cinco circuitos en forma de ocho. Este vuelo deberá hacerse a una altura inferior o igual a 200 metros sobre el suelo o sobre el agua.

El aterrizaje (o amaraje) se efectuará:

1.º Parando definitivamente el motor, lo más tarde, cuando la aeronave toque el suelo (o el agua).

2.º Parando definitivamente la aeronave a menos de 50 metros de un punto fijado por el mismo aspirante antes de la salida.

C) Los de hidroavión efectuarán una prueba suplementaria consistente en correr sobre el rediente siguiendo un itinerario fijado de antemano; utilización del ancla flotante; amarar a una boya de cuerpo muerto; coger un remolque con el hidroavión en marcha y parado, y atracar a una embarcación fondeada.

En estas pruebas—A), B) y C)—, el aspirante debe ir solo a bordo del aparato.

Art. 8.º Además de las pruebas anteriores, los aspirantes efectuarán un examen oral, demostrativo de que conocen el Reglamento de luces y señales; las reglas de la circulación aérea sobre y en la proximidad de los aeródromos, y prácticas de la legislación aérea nacional e internacional.

Los de hidroavión se examinarán también de lo siguiente: marcha sobre el rediente; po-

sición de equilibrio de un hidroavión fondeado con ancla flotante; salida y amaraje con bueno y con mal tiempo; olas, mareas, corrientes marinas, etc.; lectura de cartas marinas; reglas para prevenir los abordajes en el mar; utilización de los elementos de salvamento y de las señales de auxilio, semáforos, maniobras y operaciones a efectuar en el hidroavión en caso de mar gruesa, calado de las alas, anclaje, ancla de fortuna, costear.

Art. 9.º Los aspirantes al título oficial de Piloto de turismo, que se hallen en posesión del de la Federación Aeronáutica Internacional, serán dispensados de las pruebas A) y B) del art. 7.º

Igualmente serán dispensados de dichas pruebas los que posean el título de Piloto militar o naval. A estos últimos y a los militares que sean Pilotos de hidroavión tampoco les serán exigidos, para el título correspondiente, la prueba C) y el examen técnico que se especifica en el segundo párrafo del art. 8.º

Art. 10. Todos los títulos oficiales civiles de Pilotos aviadores (elementales y de primera categoría) concedidos con arreglo a anteriores disposiciones, se considerarán equivalentes al de turismo que ahora se establece, y para evitar dudas serán estampillados en la Dirección General de Aeronáutica Civil, con un cajetín que diga: "Título de Piloto de Turismo".

Art. 11. El título de Piloto de transportes públicos se ajustará a los preceptos que para el mismo determinan las órdenes del Ministerio de Comunicaciones de 22 y 23 de junio de 1931, debiendo sustituirse el título básico (de primera categoría), exigido en el art. 3.º, apartado d), de la primera, por el actual de turismo.

Art. 12. La enseñanza de Pilotos civiles queda reservada exclusivamente a las Escuelas oficiales y a las particulares y de Clubs o Sociedades que estén autorizados para ello por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Art. 13. El régimen de concesión de autorizaciones a las Escuelas de pilotaje tendrá por bases generales las condiciones siguientes:

1.ª Dispondrán de terrenos e instalaciones apropiados o de autorización para utilizar los aeropuertos o los aeródromos oficiales, así como del material volante y auxiliar necesario.

2.ª Los Profesores serán competentes; poseerán título oficial de Piloto civil y necesitarán la aceptación previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil para ejercer sus cargos.

3.ª Los aviones estarán matriculados en España y cumplirán los requisitos legales correspondientes.

4.ª La enseñanza estará regulada en cada caso por un Reglamento, que será sometido previamente a la aprobación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el que se especificará todo lo referente a Profesores, alumnos, material, personal obrero y auxiliar, tarifas, contratos, etc., etc. Se ajustará en todo momento a los sistemas más modernos y eficaces que su técnica aconseje.

5.ª Para la calificación psicofisiológica, las Escuelas, antes de soltar a los alumnos para que vuelen solos, tendrán la obligación de remitir a la Dirección General de Aeronáutica Civil el correspondiente informe médico, suscrito por un facultativo e inserto en un formulario editado por el Servicio médico oficial de dicha Dirección General.

6.ª Las Escuelas estarán intervenidas e inspeccionadas por Delegados de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta fijará libremente en cada concesión las condiciones que estime oportunas, sus plazos de duración, sanciones y condiciones de caducidad.

7.ª Independientemente de las condiciones de cada concesión, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá suspender el funcionamiento de una Escuela cuando tenga razones suficientes. Sobre estas suspensiones cabrá siempre el recurso ante el Ministro de Comunicaciones.

Art. 14. A partir de 1.º de junio próximo, todas las Escuelas funcionarán con arreglo a lo preceptuado en este Decreto.

Art. 15. El Ministro de Comunicaciones

dictará las órdenes necesarias que se deriven de esta disposición.

Art. 16. Quedan derogadas las disposiciones anteriores en cuanto se opongan a lo preceptuado en este Decreto.

Dado en Madrid a dieciséis de febrero de

mil novecientos treinta y dos.—NICETO ALCALÁ-ZAMORA Y TORRES. — El Ministro interino de Comunicaciones, *Santiago Casares Quiroga*.

(Gacetas del 21 y 24 de febrero de 1932.)

Transferencia de propiedad de la aeronave EC-MMA, de D. Augusto Puga González a D.^a Angela Sara González

Con fecha 19-2-1932, se transfirió la propiedad de la aeronave EC-MMA, de D. Augusto Puga González a doña Angela Sara González.

Baja en el Registro de matriculación de la avioneta EC-AAQ, con fecha de 26 de febrero de 1932

Con fecha 26-2-1932 se ha dado de baja en el Registro de matriculación a la avioneta EC-AAQ.

Relación de los Títulos de piloto aviador y Licencias de aptitud expedidos durante el mes de febrero 1932

Título y Licencia de aptitud expedidos al nombre de	Clase de Título	Número del Título	Fecha de expedición
D. Juan Antonio Ansaldo Vejarano. . .	Piloto aviador primera categoría . .	39	8 - 2 - 1932
D. ^a Pilar San Miguel Martínez Campos	Piloto elemental de aviación de segunda categoría	37	8 - 2 - 1932
D. José González Feo	Piloto elemental de aviación de segunda categoría	38	16 - 2 - 1932
D. José Canudas Busquets	Piloto aviador de Transportes Públicos	22	16 - 2 - 1932

Matrículas de aeronaves concedidas durante el mes de febrero de 1932

Letras de Matricula	NOMBRE DEL PROPIETARIO	Domicilio	Tipo de la aeronave — Número de fabricación	Aeródromo base	Fecha de la Matricula
EC - AAR. . . .	D. José Canudas Busquets	Avda. 14 de Abril, 465. Barcelona.	Farman F 154 n.º 4	Canudas. Prat-Barcelona . . .	4 - 2 - 1932

SECCION 3.ª

Industrias aeronáuticas, Laboratorios, Escuelas especiales

Orden de Comunicaciones concediendo a los ingenieros de Telecomunicación iguales derechos que a los poseedores de los demás títulos de ingenieros, a los efectos del ingreso en la Escuela Superior Aerotécnica

Ilmo. Sr.: Visto el informe de la Escuela Superior Aerotécnica, y de acuerdo con el de esa Dirección General de Aeronáutica,

Este Ministerio ha dispuesto que se concedan a los ingenieros de Telecomunicación iguales derechos que a los poseedores de los demás títulos de ingenieros, a los efectos del ingreso en la Escuela Superior Aerotécnica.

Lo digo a V. I. a los efectos oportunos. Madrid, 10 de febrero de 1932.—P. D., *Angel Galarza*.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta del 11 de febrero de 1932.)

SECCION 4.ª

Tráfico, policía y jurisdicción aérea

Orden de Comunicaciones disponiendo se utilicen para el envío de correspondencia-avión, y por mediación de la Administración de Correos de Francia, los servicios aéreos de diversas nacionalidades, denominados de la "Mala Aérea a las Indias", así como los demás servicios que, con los anteriores, ponen en comunicación aérea a Europa con los países de Asia que se indican

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo propuesto por esa Dirección General,

Este Ministerio se ha servido disponer lo siguiente:

1.º Que se utilicen para el envío de correspondencia-avión, y por mediación de la Administración de Correos de Francia, los servicios aéreos de diversas nacionalidades, denominados de la "Mala Aérea a las Indias", así como los demás servicios que, con los anteriores, ponen en comunicación aérea a Europa con los países de Asia que a continuación se indican, y los que, dirigiéndose al Africa Oriental inglesa, sirven los países de Africa, que también se indican.

2.º Que los sobreportes que la referida correspondencia ha de devengar por 20 gramos de peso, las cartas, impresos, periódicos, papeles de negocios y muestras de comercio, por cada tarjeta postal sencilla y cada parte de la tarjeta postal con respuesta pagada, y por cada giro postal, sean los siguientes:

Grecia y Corfú	1,25 Ptas.
Castelrosso (isla de Rodas) o Castellorizzo e islas del Mar Egeo...	1,75 —
Egipto	1,75 —
Arabia	2,00 —

Siria	2,00 Ptas.
Palestina	2,35 —
Irak	2,35 —
Persia	4,00 —
India británica	4,50 —
Siam	5,50 —
Indochina	5,50 —
Estados malayos y Establecimientos de los Estrechos	5,50 —
Indias neerlandesas	6,00 —
Afganistán	4,00 —
Mongolia	4,00 —
Sudán	1,75 —
Kenia	2,50 —
Uganda	2,50 —
Tanganika	2,50 —

3.º Queda esa Dirección General autorizada para organizar el servicio, poniéndose de acuerdo con la Administración francesa, que servirá de intermediaria para la expedición de dicha correspondencia.

Lo que comunico a V. I. a los efectos procedentes. Madrid, 12 de febrero de 1932.—P. D., A. Galarza.

Señor Director general de Correos.

(Gaceta del 15 de febrero de 1932.)

Orden de Comunicaciones autorizando a los señores que se indican para el comienzo de la explotación de la línea aérea de Andorra a Barcelona, con escala facultativa en Seo de Urgel

Ilmo. Sr.: Con fecha 3 del actual fué elevada a la Dirección General de Aeronáutica Civil una instancia suscrita por D. Gabriel Montserrat Beunasar y D. José Canudas Busquets, como representante legal, el primero, de los herederos de D. Jaime Nadal Maimó, concesionario de la línea aérea de Andorra a Barcelona, con escala en Seo de Urgel, y el segundo, como Director técnico de dicha Empresa, en la que solicitan la oportuna autorización para comenzar la explotación, con carácter particular, de dicha línea.

Cumplidas las disposiciones contenidas en Orden de la Dirección General de Aeronáutica Civil de fecha 29 de enero próximo pasado, este Ministerio ha dispuesto se autorice a los interesados el comienzo de la explotación de la línea Andorra a Barcelona, con escala facultativa en Seo de Urgel, ateniéndose a las siguientes normas:

1.^a El Piloto responsable de este servicio será D. José Canudas Busquets, que se halla en posesión del título de Piloto de transportes públicos.

2.^a La línea se explotará, por el momento, con un aparato "Farman", capaz para cuatro pasajeros, y varios aviones biplazas, todos ellos debidamente matriculados en el Registro nacional de Aeronaves.

3.^a Las salidas y llegadas de Barcelona se verificarán en el aeródromo nacional provisional del Prat del Llobregat, y en Seo de Urgel, en el aeródromo particular de aquella localidad, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

4.^a Quedan aprobadas las siguientes tari-

fas propuestas por la entidad concesionaria: 75 pesetas por pasajero y viaje sencillo entre Barcelona y Seo de Urgel, o viceversa; 2 pesetas por kilogramo de aeropaquetes.

5.^a La línea no tendrá carácter de exclusividad, pudiendo la Dirección General de Aeronáutica Civil modificarla o suspenderla cuando lo estime oportuno, conforme aconseje la práctica, o por cualquier otra razón.

6.^a Hasta tanto la línea no lleve dos meses de regular funcionamiento, y éste se verifique con carácter diario durante un mes, no se autorizará el transporte postal. Llegado este momento, el concesionario deberá depositar una fianza que asegure la persistencia del servicio postal durante un plazo de seis meses, siguiendo las disposiciones que a tal efecto dictará la Dirección General de Aeronáutica Civil.

7.^a La Dirección General de Aeronáutica Civil nombrará un inspector de la línea que vigilará el servicio, así como el material y personal empleados en el mismo. Los gastos que origine esta inspección serán de cuenta de la Compañía.

8.^a La explotación de esta línea habrá de verificarse ateniéndose a todas las disposiciones generales que sobre tráfico aéreo hay vigentes en España, o puedan dictarse en lo futuro.

Lo que manifiesto a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 18 de febrero de 1932.—P. D., *Angel Galarza*.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta del 19 de febrero de 1932.)

Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid - Barcelona en el mes de febrero de 1932

En explotación por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas
Kilómetros de la línea: 520

VIAJES EFEC- TUADOS	Horas de vuelo		Kiló- metros reco- rridos	PASAJEROS					CORREO (Comprendidos impresos y paquetes postales)						PERIÓ- DICOS — Kgs.	EQUIPAJE				MERCANCÍAS			OBSERVACIONES
	H.	M.		Tari- fa ente- ra	Tari- fa redu- cida	Gra- tuita	Pases ofi- ciales	TO- TAL	Corres- ponden- cia ordinaria		Corres- ponden- cia de la empresa		TOTAL			De los pasajeros		De la dota- ción — Kgs.	TOTAL — Kgs.	De pago — Kgs.	Gra- tuita — Kgs.	TOTAL — Kgs.	
									Máximo autori- zado gratuito — Kgs.	Exceso de pago — Kgs.	Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.									

25	82	35	13000	54	7		45	106	945	671	2	227	947	898	1097	681	27	190	898	464		464	
----	----	----	-------	----	---	--	----	-----	-----	-----	---	-----	-----	-----	------	-----	----	-----	-----	-----	--	-----	--

Clasificación, por nacionalidades y sexos, de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas en la línea aérea Madrid-Barcelona en el mes de febrero de 1932

NACIONALIDAD	S E X O		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	85	12	97
ALEMANA	3	1	4
AUSTRIACA	1	»	1
FRANCESA	1	»	1
INGLESA	1	1	2
NORTEAMERICANA	1	»	1
TOTALES	92	14	106

Movimiento del tráfico de la línea aérea Barcelona - Madrid en el mes de febrero de 1932

En explotación por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas
Kilómetros de la línea: 520

VIJES EFEC- TUADOS	Horas de vuelo		Kiló- metros reco- rridos	PASAJEROS					CORREO (Comprendidos impresos y paquetes postales)						PERIÓ- DICOS — Kgs.	EQUIPAJE				MERCANCIAS			OBSERVACIONES
	H.	M.		Tari- fa ente- ra	Tari- fa redu- cida	Gra- tuita	Pases ofi- ciales	TO- TAL	Corres- ponden- cia ordinaria		Corres- ponden- cia de la empresa		TOTAL			De los pasajeros		De la dota- ción — Kgs.	TOTAL — Kgs.	De pago — Kgs.	Gra- tuita — Kgs.	TOTAL — Kgs.	
									Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.		Máximo autori- zado gratuito	Exceso de pago						
25	82	20	13000	59	3		57	119	1893	767	1	315	1895	082		622	50	209	881	350		350	

Clasificación, por nacionalidades y sexos, de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas en la línea aérea Barcelona-Madrid en el mes de enero de 1932

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	105	14	119
TOTALES	105	14	119

Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid - Sevilla en el mes de febrero de 1932

En explotación por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas
Kilómetros de la línea: 400

VIJES EFEC- TUADOS	Horas de vuelo		Kiló- metros reco- rridos	PASAJEROS					CORREO (Comprendidos Impresos y paquetes postales)						PERIÓ- DICOS — Kgs.	EQUIPAJE				MERCANCIAS			OBSERVACIONES
	H.	M.		Tari- fa ente- ra	Tari- fa redu- cida	Gra- tuita	Pases ofi- ciales	TO- TAL	Corres- ponden- cia ordinaria		Corres- ponden- cia de la empresa		TOTAL			De los pasajeros		De la dota- ción — Kgs.	TOTAL — Kgs.	De — Kgs.	Gra- tuita — Kgs.	TOTAL — Kgs.	
									Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.		Máximo autori- zado gratuito — Kgs.	Exceso de pago — Kgs.						

26	70	03	10400	43	4		17	64	1187	930	18	542	1206	472		464	19	205	688	409			409	
----	----	----	-------	----	---	--	----	----	------	-----	----	-----	------	-----	--	-----	----	-----	-----	-----	--	--	-----	--

Clasificación, por nacionalidades y sexos, de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas en la línea aérea Madrid-Sevilla en el mes de febrero de 1932

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	54	5	59
ALEMANA	1	»	1
FRANCESA	1	»	1
NORTEAMERICANA	3	»	3
TOTALES	59	5	64

Movimiento del tráfico de la línea aérea Sevilla - Madrid en el mes de febrero de 1932

En explotación por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas
Kilómetros de la línea: 400

VIAJES EFEC- TUADOS	Horas de vuelo		Kiló- metros reco- rridos	PASAJEROS					CORREO (Comprendidos impresos y paquetes postales)						PERIÓ- DICOS — Kgs.	EQUIPAJE				MERCANCÍAS			OBSERVACIONES	
	H.	M.		Tari- fa ente- ra	Tari- fa redu- cida	Gra- tuita	Pases ofi- ciales	TO- TAL	Corres- ponden- cia ordinaria		Corres- ponden- cia de la empresa		TOTAL			De los pasajeros		De la dota- ción — Kgs.	TOTAL — Kgs.	De pago — Kgs.	Gra- tuita — Kgs.	TOTAL — Kgs.		
									Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.		Kgs.	Kgs.							Exceso de pago — Kgs.

26	72	35	10400	40	8		28	76	231	955	2	048	234	003		619	88	219	926	278	9	287	
----	----	----	-------	----	---	--	----	----	-----	-----	---	-----	-----	-----	--	-----	----	-----	-----	-----	---	-----	--

Clasificación, por nacionalidades y sexos, de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas en la línea aérea Sevilla-Madrid en el mes de febrero de 1932

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALFS
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	56	8	64
NORTEAMERICANA	7	3	10
PORTUGUESA	2	»	2
TOTALES	65	11	76

Resumen de los pasajeros transportados por las distintas líneas aéreas españolas, clasificados por nacionalidades y sexos, en el mes de febrero de 1932

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	300	39	339
ALEMANA	4	1	5
AUSTRIACA	1	»	1
FRANCESA	2	»	2
INGLESA	1	1	2
NORTEAMERICANA	11	3	14
PORTUGUESA	2	»	2
TOTALES	321	44	365

Resumen del movimiento del tráfico en las distintas líneas aéreas españolas en el mes de febrero de 1932

LINEA AEREA	ENTIDAD EXPLOTADORA	Longitud kilométrica de la línea	Viajes efectuados	Horas de vuelo		Kilómetros recorridos	PASAJEROS					CORREO (Comprendidos impresos y paquetes postales)						PERIODICOS	EQUIPAJE				MERCANCIAS			
							Tarifa entrada	Tarifa reducida	Gratuita	Pasajeros oficiales	TOTAL	Correspondencia ordinaria		Correspondencia de la empresa		TOTAL			De los pasajeros		De la dotación	TOTAL	De pago	Gratuita	TOTAL	
																			Máximo autorizado gratuito	Exceso de pago						TOTAL
				Kgs.	Gs.							Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.									
Madrid-Barcelona .	Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas.	520	25	82	35	13000	54	7		45	106	945	671	2	227	947	898	1097	681	27	190	898	464		464	
Barcelona-Madrid .	Idem	520	25	82	20	13000	59	3		57	119	1893	767	1	315	1895	082		622	50	209	881	350		350	
Madrid-Sevilla . . .	Idem	400	26	70	03	10400	43	4		17	64	1187	930	18	542	1206	472		464	19	205	688	409		409	
Sevilla-Madrid . . .	Idem	400	26	72	35	10400	40	8		28	76	231	955	2	048	234	003		619	88	219	926	278	9	287	
TOTALES. . .		1840	102	307	33	46800	196	22		147	365	4259	323	24	132	4283	455	1097	2386	184	823	3393	1501	9	1510	

Servicios prestados por los pilotos de las distintas líneas aéreas españolas en el mes de febrero de 1932

NOMBRE DEL PILOTO	ENTIDAD DONDE PRESTA SUS SERVICIOS	KILOMETROS VOLADOS	TIEMPO EN VUELO	
			H.	M.
D. Luis Ruano	Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas	6.560	40	25
» Joaquín Gou	Idem.	5.800	39	45
» Eduardo Soriano.	Idem.	4.480	28	25
» Francisco Torre Marín	Idem.	5.280	35	38
» Joaquín Cayón	Idem.	5.920	38	35
» Francisco Coterillo	Idem.	6.560	43	—
» Pedro Tonda	Idem.	6.160	42	15
» Eduardo Lasterra	Idem.	6.040	39	30
TOTALES		46.800	307	33

INFORMACIÓN EXTRANJERA

Resumen de la Información de la "Commission Internationale de Navigation Aérienne" (C. I. N. A.) en sus "Bulletins de Renseignements" durante el mes de febrero de 1932

DERECHO INTERNACIONAL

Lista de aeródromos aduaneros en 1.º de enero de 1932.

Bol. 497, pág. 1.

Francia-Bélgica. — Convenio entre los Gobiernos francés y belga para el establecimiento y explotación de una línea aérea Bélgica-Francia-Congo.

Bol. 498, pág. 1.

Grecia-Polonia.—Convenio entre la República griega y la República polaca relativos a la explotación de líneas de comunicación aérea regular. (Firmado el 22 de abril de 1931.)

Suiza.—Zona de vuelo prohibida a las aeronaves.—Región fortificada de St. Gothard. (Decreto de 26 de enero de 1932.)

Bol. 499, pág. 1.

Reservas y restricciones concernientes al transporte aéreo comercial de personas y mercancías. (1.º enero 1932.)

Bol. 500, pág. 1.

Italia.—Lista de aeródromos aduaneros.

Bol. 500, pág. 7.

DERECHO AEREO INTERNO

Registro de aeronaves

Australia.—Cambios durante el mes de noviembre de 1931.

Bol. 497, pág. 12.

Canadá.—Idem noviembre 1931.

Bol. 497, pág. 13.

Polonia.—Lista de las aeronaves matriculadas desde 1.º de enero a 31 de diciembre de 1931.

Bol. 498, pág. 8.

Italia.—Modificaciones durante el mes de diciembre de 1931.

Bol. 499, pág. 6.

Holanda.—Registro de aviones matriculados hasta 1.º de enero de 1932.

Bol. 499, pág. 8.

Grecia.—Registro de aeronaves matriculadas hasta 1.º de enero de 1932.

Bol. 500, pág. 11.

Canadá.—Cambios durante diciembre 1931.

Bol. 500, pág. 8.

INFORMACION

Aviso a los navegantes aéreos

ARGELIA

Sidi-Bel-Abber.—Terreno arcilloso.

Bol. 497, pág. 15.

Ain-Arnat (Setij).—Trabajos.

Bol. 499, pág. 12.

ALEMANIA

Aeródromos de Aix-be-Chapelle-Gladbach-Rheydt, Wüzzburg.—Trabajos de nivelación.

Línea aérea de Hanovre.—Frontera occidental. Faro aeronáutico. Indicación de los vientos reinantes.

Bol. 498, pág. 12.

Aeródromo de Berlín (Tempelhof).—Trabajos.

Aeródromo de Neisse.—Modificaciones.

Instalación de faros en la línea nocturna de Berlín-Königsberg.

Bol. 499, pág. 12.

FRANCIA

Mont Afrique.—Faro fuera de servicio.

Tours-Saint Symphonien.—Trabajos.

Cherburg-Querqueville.—Terreno ocupado por formaciones militares.

Bol. 497, pág. 15.

Marseille-Marignane.—Dispositivo de bali-zaje para el amaraje nocturno en Marignane.

Orleans-Teran.—Trabajos.

Bol. 498, pág. 13.

Valenciennes-La Bignette.—Pasto de cor-de-ros.

Villeneuve-Orly.—Trabajos de riego.

Bol. 499, pág. 15.

Beauvais-Tille.—Pasto de corderos.

St. Quentin-Roupy.—Trabajos.

Bol 500, pág. 15.

GRAN BRETAÑA

Instrucciones para la navegación aérea del año 1931.

Bol. 497, pág. 16.

Vuelos a lo largo de la costa septentrional de Africa.

Aeropuerto de Croydon.—Construcción de mástiles de radiofaro.

Lympne.—Instalación de una "T" de aterri-zaje.

Bol. 497, pág. 17.

Marcas que deben llevar las aeronaves.

Bol. 500, pág. 13.

PAÍSES BAJOS

Ejercicios de tiro de Artillería en Den Hel-der. Reglamento del servicio de observaciones para la navegación aérea.

Bol. 498, pág. 14.

Ejercicios de tiro de Artillería en Fles-singue.

Bol. 500, pág. 15.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Estadísticas del tráfico aéreo del año 1930.

Bol. 497, pág. 19.

BÉLGICA

Servicio de transmisiones radioeléctricas. Supresión de la estación de T. S. H. de Os-tende O. N. N.

Bol. 498, pág. 12.

YUGOESLAVIA

Estadística del tráfico aéreo del año 1930.

Bol. 500, pág. 17.