

INDICE

BOLETÍN OFICIAL

DE LA

Dirección General de Aeronáutica
Civil

(Ministerio de Comunicaciones)



Ediciones HERALDO DEPORTIVO

Abascal, 36. - Madrid

INDICE

INFORMACION NACIONAL.—*Asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales.*—Decreto disponiendo que la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos se denomine, en lo sucesivo, Dirección General de Aeronáutica Civil, conservando su estructura en la forma que se indica (*Gaceta* 5 junio 1931).—Orden disponiendo que el Auxiliar femenino de Correos doña Victoria Hidalgo Taranco, pase a prestar sus servicios a la Dirección General de Aeronáutica Civil de este Ministerio (*Gaceta* 5 julio).—Orden elevando a 1.500 pesetas la gratificación de 1.250 que disfrutaban las Mecanógrafas de la Dirección General de Aeronáutica Civil de este Ministerio (*Gaceta* 5 junio).—Orden concediendo las franquicias discrecionales a la Dirección General de Aeronáutica Civil (*Gaceta* 18 junio).—Decreto disponiendo que las facultades conferidas al Ministerio de la Gobernación acerca de las sobretasas para el servicio postal aéreo pasarán a ejercerse por el Ministerio de Comunicaciones (*Gaceta* 21 junio).—Decreto de Guerra creando el Cuerpo general de Aviación (*Gaceta* 21 junio).—Orden circular de Guerra disponiendo cese en el cargo de Jefe de Aeronáutica el Comandante de Infantería D. Ramón Franco Baamonde, quedando en situación de disponible (*Gaceta* 27 junio).

SECCION 1.*—Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea.—Orden adjudicando a D. Joaquín Gutiérrez Mantilla la construcción por contrata de un hangar en la parte sur del aeropuerto de Madrid, sito en Barajas (*Gaceta* 22 junio).—Datos y croquis de los aeropuertos de Bujaraloz y Maranchón.

SECCION 2.*—Registro de matriculación, personal navegante, inspección de personal y material, seguros, estadística y servicio médico.—Orden dictando reglas relativas a las pruebas y requisitos que han de cumplir los aspirantes a Pilotos aviadores (*Gaceta* 23 junio).—Orden rectificadora referente a condiciones para la obtención del título de Piloto aviador de transportes públicos (*Gaceta* 25 junio).—Estadística de vuelos efectuados durante el primer semestre de 1931.—Relación de los títulos de Piloto aviador y licencias de aptitud expedidas durante el mes de abril.—Orden de Marina manifestando las marcas de nacionalidad y matrícula que han sido asignadas

a los aparatos en servicio que en la actualidad tiene la Aeronáutica Naval.—Orden a los Delegados de los aeródromos de Getafe, Barajas, Prat del Llobregat, Tablada, Los Alcázares, Granada, León, Burgos y Logroño, comunicándoles el establecimiento por esta Dirección de permisos semestrales de aterrizaje para los aviones de turismo.—Modelo de autorizaciones concedidas para utilizar las estaciones telegráficas y telefónicas de aterrizaje forzoso.—Relación de autorizaciones concedidas para utilizar las estaciones telegráficas y telefónicas en caso de aterrizaje forzoso.

SECCION 3.*—Industrias aeronáuticas, Laboratorios, Escuelas especiales.—Orden otorgando el título de Ingeniero aeronáutico al Director de la Escuela Superior Aerotécnica, D. Emilio Herrera Linares, Teniente Coronel (*Gaceta* 18 junio).

SECCION 4.*—Tráfico, policía y jurisdicción aérea.—Orden disponiendo queden modificados en la forma que se indica los Estatutos de la C. L. A. S. S. A., aprobados por Real orden de 9 de febrero de 1929 (*Gaceta* 5 junio).—Orden resolviendo instancia de la Compañía General Aeropostal, solicitando que los Pilotos empleados en las líneas comerciales españolas posean un documento que les permita utilizar con prioridad y máxima rapidez los servicios de telégrafos y teléfonos (*Gaceta* 18 junio).—Decreto disponiendo que antes del 10 de julio próximo, la Compañía Transaérea Colón presente a la Dirección General de Aeronáutica Civil la solución concreta que demuestre que han de quedar evitados los inconvenientes que hasta ahora han impedido la terminación del aeropuerto (*Gaceta* 26 junio).—Orden disponiendo que cese en el cargo de Delegado del Gobierno en la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas el Capitán de Artillería, Piloto aviador, D. Antonio Rexach Fernández Parga (*Gaceta* 27 junio).—Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid en el mes de junio.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados en la línea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid, en el mes de junio.—Movimiento del tráfico en la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid, en el mes de junio.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados en la línea aérea Madrid-Sevilla, Se-

de nacionalidad y matrícula que han sido asignadas villa-Madrid, en el mes de junio.—Resumen del movimiento del tráfico en las distintas líneas aéreas en el mes de junio.—Resumen de los pasajeros transportados por las distintas líneas aéreas, clasificados por nacionalidades y sexos, en el mes de junio.—Servicios prestados por los Pilotos de las distintas líneas aéreas españolas en el mes de junio.

INFORMACION 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 junio de 1931.—Derecho internacional.—Derecho aéreo interno. (Registro de aeronaves. Lista de licencias concedidas).—Información.—Utilización de los aeropuertos de la "Ro-yal Air Force" por aeronaves civiles.

SECCION 3.—Industria aeronáutica. Laboratorios. Escuelas especiales.—Orden otorgando el título de Ingeniero aeronáutico al Director de la Escuela Superior Aeronáutica, D. Emilio Herrera Llanero, Teniente Coronel (Gaceta 13 junio).

SECCION 4.—Tráfico, policía y estadísticas aéreas.—Orden disponiendo quedan modificados en la forma que se indica los Estatutos de la C. I. A. S. A., aprobados por Real orden de 5 de febrero de 1929 (Gaceta 5 junio).—Orden resolviendo instancia de la Compañía General Aeronáutica, solicitando que los Pilotos empleados en las líneas comerciales españolas posean un documento que les permita utilizar con prioridad y máxima rapidez los servicios de telégrafos y teléfonos (Gaceta 13 junio).—Decreto disponiendo que antes del 19 de julio próximo, la Compañía Transaerías Colón presente a la Dirección General de Aeronáutica Civil la solución concreta que demuestre que han de quedar evitados los inconvenientes que hasta ahora han impedido la terminación del aeropuerto (Gaceta 26 junio).—Orden disponiendo que con el cargo de Delegado del Gobierno en la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas el Capitán de Artillería Piloto aviador D. Antonio Rexach Fernández Parra (Gaceta 27 junio).—Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid en el mes de junio.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados en la línea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid, en el mes de junio.—Movimiento del tráfico en la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid, en el mes de junio.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados en la línea aérea Madrid-Sevilla, Se-

SECCION 1.—Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea.—Orden adjudicando a D. Joaquín González Martínez la construcción por contrata de un hangar en la parte sur del aeropuerto de Madrid, sito en Barajas (Gaceta 22 junio).—Líneas y zonas de los aeropuertos de Bolinas y Maracaibón.

SECCION 2.—Registro de matriculación personal y regularización de personal y estatuto personal. Estadística y servicio médico.—Orden disponiendo relativas a las pruebas y requisitos que han de cumplir los aspirantes a Pilotos aviadores (Gaceta 22 junio).—Orden resolviendo instancia de un aviador para la obtención del título de Piloto aviador de transportes públicos (Gaceta 25 junio).—Estadística de los vuelos efectuados durante el primer semestre de 1931.—Relación de los títulos de Piloto aviador y licencias de aptitud expedidas durante el mes de abril.—Orden de Marina manifestando las matriculas de nacionalidad y matrícula que han sido asignadas

INFORMACIÓN NACIONAL

Asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales

Decreto disponiendo que la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos se denomine, en lo sucesivo, Dirección General de Aeronáutica Civil, conservando su estructura en la forma que se indica

Para delimitar las funciones del Consejo Superior de Aeronáutica de las correspondientes a la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos, y para dar cumplimiento al Decreto del Gobierno Provisional de la República disponiendo pasen a depender del Ministerio de Comunicaciones los servicios de los dos citados organismos, fecha 20 de mayo de 1931, se precisa organizar ambas dependencias con completa separación; y siendo por el momento de mayor urgencia la correspondiente a la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos, sin perjuicio de hacerlo con posterioridad del Consejo Superior de Aeronáutica, como presidente del Gobierno provisional de la República y a propuesta del Ministro de Comunicaciones,

Vengo en decretar:

Artículo 1.º La Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos se denominará en adelante Dirección General de Aeronáutica civil y conservará su estructuración de: un Director general, una Secretaría que se ocupará de asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales y de la que dependerá el Negociado de Propaganda y el Ar-

chivo y Biblioteca, y cinco Secciones, que serán las siguientes:

Primera. Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea.

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

Tercera. Industrias aeronáuticas, Laboratorios y Escuelas especiales.

Cuarta. Tráfico, policía y jurisdicción aérea.

Quinta. Contabilidad.

En la forma establecida por el Real decreto de 19 de diciembre de 1930 y Reglamento aprobado por Real orden de 10 de febrero de 1931, continuará funcionando dentro de la Dirección General de Aeronáutica civil la Junta Central de Aeropuertos.

Artículo 2.º Las misiones encomendadas a la Dirección General de Aeronáutica civil serán las siguientes: a) Asuntos generales, política aérea y relaciones internacionales con las Aeronáuticas de otros países, Derecho aéreo nacional e internacional, legislación aérea nacional e internacional y de salvamento de náufragos

aéreos. *b)* Construcción, explotación y regulación de los aeropuertos civiles; construcción y regulación de las infraestructuras de líneas aéreas; instalación y servicio de redes radioteorológicas y radiogoniométricas de protección a la navegación aérea nacional e internacional; balizado de rutas aéreas para vuelos nocturnos. *c)* Registro de matriculación, personal navegante, inspección de personal y material, seguro aéreo y estadística, reglamentación de los títulos de Piloto civil, reglamentación e inspección de las Escuelas civiles de Pilotos. *d)* Industrias aeronáuticas, Laboratorios, dirección de la Escuela Superior Aerotécnica y reglamentación de los títulos de Ingeniero aeronáutico, especialista de motores de aviación, especialista de células de aeroplano y de navegantes aéreos. *e)* Tráfico y líneas aéreas, subvenciones a las líneas aéreas comerciales y servicio de taxis aéreos, subvenciones a los Aero Clubs y organizaciones deportivas análogas, primas para la adquisición de avionetas y aviones nacionales particulares para turismo, regulación del tráfico aéreo comercial y de turismo.

Art. 3.º La Caja del Tráfico Aéreo, creada por Real decreto de 9 de enero de 1928, dependerá directa y exclusivamente, con la organización y Reglamento por que se rige, de la Dirección General de Aeronáutica civil, quedando modificado en este sentido cuanto se oponga a esta disposición.

Art. 4.º Todo el personal que pertenecía a la Secretaría técnica del Consejo Superior de Aeronáutica y a las Secciones de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos pasará a prestar sus servicios, dentro del Ministerio de Comunicaciones, en la Dirección General de Aeronáutica civil, continuando en la situación actual con respecto a sus Cuerpos o dependencias de origen y percibiendo la misma remuneración que hasta la fecha.

Dado en Madrid a tres de junio de mil novecientos treinta y uno.—*Niceto Alcalá-Zamora y Torres*. El Ministro de Comunicaciones, *Diego Martínez Barrios*.

(Gaceta 5 de junio de 1931.)

Orden disponiendo que el Auxiliar femenino de Correos, doña Victoria Hidalgo Taranco, pase a prestar sus servicios a la Dirección General de Aeronáutica Civil de este Ministerio

Ilmo. Sr.: He tenido a bien disponer que el Auxiliar femenino de Correos, doña Victoria Hidalgo Taranco, pase a prestar sus servicios a la Dirección General de Aeronáutica civil de este Ministerio con la gratificación anual de 1.500 pesetas, con cargo a los créditos de la expresada Dirección General en el presupuesto

de este Departamento, continuando percibiendo su sueldo por su destino de plantilla.

Lo comunico a V. I. a los efectos oportunos. Madrid, 4 de junio de 1931.—*Martínez Barrios*. Señores Directores generales de Aeronáutica civil y de Correos.

(Gaceta 5 de junio de 1931.)

Orden elevando a 1.500 pesetas la gratificación de 1.250 que disfrutaban las Mecnógrafas de la Dirección General de Aeronáutica Civil de este Ministerio

Ilmo. Sr.: He tenido a bien disponer que la gratificación de 1.250 pesetas anuales que disfrutaban las Mecnógrafas de la Dirección general de Aeronáutica civil de este ministerio, doña Tomasa Arzá Logroño y doña Victoria Gil Sobejano, sea elevada a 1.500 pesetas a partir de la fecha de esta disposición, con cargo a los

créditos de la expresada Dirección General en el presupuesto de este Departamento.

Lo comunico a V. I. a los efectos oportunos. Madrid, 4 de junio de 1931.—*Martínez Barrios*.

Señor Director general de Aeronáutica civil.

(Gaceta 5 de junio de 1931.)

Orden concediendo las franquicias discrecionales a la Dirección General de Aeronáutica Civil

Ilmo. Sr.: Teniendo en cuenta que los servicios encomendados a la Dirección General de Aeronáutica civil requieren en todo momento facilidades para ponerse en relación con las Autoridades, he acordado conceder al referido organismo el uso de las franquicias discrecionales de este Ministerio.

De Orden ministerial lo digo a V. I. a los efectos oportunos. Madrid, 16 de junio de 1931.
Diego Martínez Barrios.

Señores Directores generales de Correos y Telégrafos y Teléfonos.

(Gaceta 18 de junio de 1931.)

Decreto disponiendo que las facultades conferidas al Ministerio de la Gobernación acerca de las sobretasas para el servicio postal aéreo pasarán a ejercerse por el Ministerio de Comunicaciones

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

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Las facultades conferidas al Ministerio de la Gobernación por el Decreto-ley de 18 de enero de 1924 acerca de las sobretasas para el servicio postal aéreo (disposición

que se declara subsistente) pasarán a ejercerse por el Ministro de Comunicaciones.

Dado en Madrid a dieciocho de junio de mil novecientos treinta y uno.—*Niceto Alcalá-Zamora y Torres.* El Ministro de Comunicaciones, *Diego Martínez Barrios.*

(Gaceta 21 de junio de 1931.)

Decreto de Guerra creando el Cuerpo general de Aviación

A propuesta del Ministro de la Guerra, el Gobierno provisional de la República decreta:

Artículo 1.º Se crea el Cuerpo General de Aviación, que se complementará con la organización de los Servicios Técnicos Aeronáuticos y con la Reserva Civil de Aviación.

Art. 2.º La Oficialidad del Cuerpo General de Aviación se reclutará por medio de una Academia especial cuyo Reglamento y organización se detallarán oportunamente.

Art. 3.º A) El Escalafón inicial del Cuerpo General de Aviación se constituirá con los Jefes y Oficiales que actualmente se hallen en posesión del título de Piloto y Observador de aeroplano, siendo condición indispensable, tanto para ingresar en el Cuerpo como para permanecer en él, hasta el pase a la primera reserva, acreditar en la forma que se determine aptitud para pilotar aviones de guerra.

B) A los Jefes y Oficiales que sólo posean el título de Piloto, y los de la Escala de Reser-

va que se encuentren actualmente en estas condiciones, se les facilitará la asistencia a cursos de instrucción en los que adquirirán los conocimientos necesarios para completar los que posean y obtener el título de Observador en iguales condiciones que los de la Escala activa, siendo entonces clasificados e incorporados a la Escala general del Cuerpo, con arreglo a la clasificación general.

Los que fueren suspendidos en estos cursos quedarán en la situación que determina el Real decreto de 23 de marzo de 1926 o pasarán al Arma de origen.

C) A los Suboficiales Pilotos, que continuarán ascendiendo con arreglo a la legislación vigente, se darán facilidades para el ingreso y permanencia en la Academia de Aviación, donde recibirán la instrucción complementaria para poder formar parte de la Oficialidad del Cuerpo General de Aviación.

D) Los Oficiales aviadores de complemento

a quienes por sus méritos y servicios se les considere acreedores al ingreso en el Cuerpo General de Aviación, previos los exámenes, cursos y prácticas que se fijen, serán clasificados con arreglo a las normas generales, pero no podrán ocupar, al ingresar en el Cuerpo, puesto superior al que ocupan los procedentes de la Escala de reserva de su misma antigüedad de ingreso en filas.

E) Los Oficiales procedentes del Tercio de Extranjeros se equiparán a los de la Escala de reserva y se clasificarán en la misma forma.

F) Las clases de complemento continuarán con arreglo a sus Reglamentos actuales, pasando a la Academia de Aviación, en la forma que se determine, para poder formar parte del Cuerpo General de Aviación.

Ingresarán en la Academia al mismo tiempo que las clases de tropa de su misma antigüedad en filas.

Art. 4.º Las diversas categorías del Cuerpo General de Aviación y su asimilación con las de la Armada y del Ejército serán las siguientes:

Categorías aeronáuticas.—Alumno aviador: Marina, Guardia marina; Ejército, Alumno o Alférez alumno.

Oficial aviador: Marina, Alférez de Navío; Ejército, Teniente.

Jefe de Escuadrilla: Marina, Teniente de Navío; Ejército, Capitán.

Jefe de grupo: Marina, Capitán de Fragata; Ejército, Comandante.

Jefe de escuadra: Marina, capitán de Navío; Ejército, Coronel.

Jefe de base: Marina, Contralmirante; Ejército, General de brigada.

La mayor categoría con que se podrá ingresar en el Escalafón inicial del Cuerpo General de Aviación, en relación con el empleo que en el momento de la publicación de este Decreto se tenga en el Ejército, será el siguiente:

Empleo actual en el Ejército.—Comandante o Teniente Coronel. Empleo máximo con que se puede ingresar en el Cuerpo General de Aviación, Jefe de escuadra.

Capitán, Jefe de grupo.

Oficial, Jefe de escuadrilla.

La mínima categoría con que se ingresará en el Escalafón del Cuerpo es la que a continuación se expresa:

Empleo del Ejército.—Comandante o Teniente Coronel. Categoría mínima de ingreso en el Cuerpo General de Aviación, Jefe de grupo.

Capitán y Oficial, Oficial Aviador.

Art. 5.º El Cuerpo General de Aviación usará uniforme especial, cuyos modelos reglamentarios se publicarán oportunamente.

Art. 6.º Las situaciones militares serán las siguientes: activo, disponible (forzoso o gubernativo), supernumerario, primera reserva y retirado.

Art. 7.º Las edades para el pase a la primera reserva serán las siguientes:

A los cuarenta y cinco años, Oficiales aviadores.

A los cuarenta y ocho años, Jefes de escuadrilla.

A los cincuenta y un años, Jefes de grupo.

A los cincuenta y cuatro años, Jefes de escuadra.

A los cincuenta y ocho años, Jefes de base.

Art. 8.º Los ascensos se regirán por antigüedad, previa la clasificación de aptitud, que se reglamentará oportunamente.

Durante el primer año podrá proveerse por elección el 25 por 100 de las vacantes de cada empleo entre los situados en el primer tercio de cada escala.

Los ascensos de Jefe de escuadra a Jefe de base serán por elección y en la misma forma que se efectúan para sus similares del Ejército, formando parte de la Junta clasificadora para el ascenso un Jefe de base.

Art. 9.º Los Oficiales observadores se reclutarán entre los Oficiales de las distintas Armas combatientes del Ejército y Marina que deseen poseer este título, mediante concurso, los cuales, después de haber terminado el curso especial en la Academia y cumplido el tiempo de prácticas que se fije, regresarán a sus Cuerpos, ya que normalmente no deben estar afectos

a las unidades de Aviación sino con motivo de campaña, maniobras o prácticas periódicas.

Art. 10. El mando de aeródromos y de cualquier unidad de Aviación recaerá siempre en un Oficial del Cuerpo General de Aviación. En ausencia de Oficiales del Cuerpo General de Aviación, el mando recaerá en la clase más caracterizada del citado Cuerpo.

Los mandos de Escuadra serán conferidos por el Gobierno.

Art. 11. El personal de Jefes y Oficiales que, perteneciendo a la disuelta escala del servicio de Aviación no reúna condiciones para formar parte del Cuerpo General de Aviación y tampoco reúna las que se establecen para formar parte de los servicios auxiliares de Aeronáutica, podrán seguir en el servicio de Aviación desempeñando aquellos destinos administrativos o técnicos que, a juicio del Jefe de Aviación, y mientras la falta de personal del Cuerpo General de Aviación y auxiliares lo permitan, sin dificultar el normal desarrollo de sus escalas, ocupen actualmente.

Los Jefes y Oficiales con el título de Observadores destinados actualmente en Aeronáutica podrán desempeñar en el servicio de Instrucción y en los aeródromos y unidades aquellos destinos propios de su especialidad y méritos, mientras la falta de personal del Cuerpo General de Aviación o la intensidad de las actividades aeronáuticas (cursos, maniobras, etc.) lo aconsejen.

Los actuales Oficiales de la escala de reserva de las diversas Armas y Cuerpos destinados en Aeronáutica seguirán en ésta hasta su ascenso a Capitán los Oficiales y a Comandantes los Capitanes, siempre que no dificulten el normal desarrollo de la escala de tropas de Aviación y la falta de personal de la misma lo aconseje.

Art. 12. Quedan separados los servicios de Aviación y Aerostación, pasando el segundo a depender del Arma de Ingenieros.

Art. 13. Se suprime el cargo de Jefe superior de Aeronáutica, pasando a la Jefatura de Aviación la oficina de Mando, Negociado de Contabilidad y demás organismos afectos a la

Jefatura Superior suprimida (Comandancia Exenta y Cartografía). Los Negociados de Aviación y Aerostación quedan afectos al Ministerio de la Guerra.

Art. 14. Se crea el cargo de Inspector general de Aviación, cuyas funciones, por lo que respecta a la Aviación independiente, serán las mismas que las de los otros Inspectores generales, y en lo que atañe a la Aviación divisionaria, las de orden administrativo e instrucción del personal.

Art. 15. Al Jefe de Aviación corresponde el mando de todas las tropas y servicios del Cuerpo, sobre el que ejercerá las facultades directoras, inspectoras y administrativas. Dependerá del Ministro de la Guerra. Las facultades administrativas abarcarán:

a) La inspección de todas las cuentas, gastos y adquisiciones.

b) La autorización de los gastos mensuales que tengan presupuesto aprobado.

c) La autorización, en casos de urgencia, de presupuestos y gastos hasta la cantidad de 15.000 pesetas, siempre que tenga crédito consignado.

d) El proponer a la Superioridad las transferencias de ampliaciones de créditos asignados a las partidas del presupuesto de cada ejercicio cuando sea necesario para el entretenimiento y funcionamiento de las distintas unidades y organismos del servicio.

e) El proponer la adquisición de aviones, motores y elementos que no sean de repuesto, primeras materias, accesorios y material auxiliar, oyendo antes a la Junta técnica.

Cuando se pongan a disposición de las unidades, dependencias o establecimientos del Ejército, elementos, tropas o servicios de Aviación que hayan de auxiliarle en ejercicios, maniobras o campañas, tales elementos seguirán dependiendo, en su parte técnica, del Jefe de Aviación.

Art. 16. La Jefatura de Aviación se compondrá de los siguientes Negociados: Contabilidad (Detall, Intervención, Pagaduría y Depósito), Instrucción, Cartografía, Protección de

vuelo, Armamento, Transportes, Paracaídas, Servicio Sanitario y Fotográfico y Comandancia Exenta.

Dispondrá, además, de una Oficina de Mando o Plana Mayor de la Jefatura y una Junta técnica.

Los servicios cartográficos, radioeléctricos, fotográficos y armamento, se regirán por sus correspondientes Reglamentos, siéndoles por ahora de aplicación las disposiciones vigentes.

La Junta Técnica es órgano consultivo de la Jefatura en todo lo referente a adquisición, ensayos y modificaciones del material, debiendo informarla constantemente de los progresos que experimente la Aviación en todos los países y el mejor empleo del material desde el punto de vista técnico.

Será Presidente el Jefe de Aviación y se compondrá de una Comisión permanente, una Asesora y un Secretario.

La Comisión Permanente la compondrán los Jefes de Servicios. La Comisión Asesora de composición variable estará formada por Jefes y Oficiales destinados de plantilla, sin que pueda su número exceder de ocho.

Será Secretario el más moderno de inferior categoría. El Presidente podrá delegar en el más caracterizado.

La Junta Técnica redactará una Memoria anual en la que se expondrán todos los trabajos y progresos alcanzados en ese período y las reformas que en el material y servicios técnicos deban implantarse. Esta Memoria será elevada al Estado Mayor Central.

La Comandancia exenta tendrá a su cargo todo lo relativo a proyectos y ejecución de las obras precisas al Servicio.

Los referidos proyectos serán informados, tramitados y resueltos por el Ministerio de la Guerra.

Art. 17. Se procederá a crear la Academia de Aviación, que se nutrirá con clase de tropa que lo deseen, teniendo preferentes ventajas las clases especialistas procedentes de Aviación. Para el ingreso en esta Academia, se determinarán oportunamente las condiciones y progra-

mas, señalándose asimismo el sueldo que deban percibir los que obtengan plaza.

Art. 18. El Servicio de Instrucción tendrá a su cargo cuanto se relacione con la Academia del Arma, Escuela de Especialistas y las enseñanzas tácticas y técnicas de vuelo y observación de las Unidades Aéreas y cursos de Oficiales, correspondiéndole asimismo todos los asuntos de bibliografía, información, correspondencia técnica y relación de Memorias.

Los servicios de Especialistas se nutrirán con arreglo a las normas que marque el servicio de instrucción, y siempre con el personal procedente de la Academia o Escuela correspondiente; por tanto, el ingreso en la Aviación será precisamente como alumno.

Art. 19. Las fuerzas aéreas se dividirán en Aviación independiente y Aviación divisoria o de cooperación, estando constituidas por el número de escuadras que se determinen. Cada escuadra estará compuesta de grupos. El grupo de escuadrillas, la escuadrilla de secciones y la sección tendrá el número de aviones que determinen los Reglamentos. La unidad administrativa y táctica inferior será la escuadrilla. El grupo será equivalente al batallón, y la escuadra al regimiento. El personal de tropa de los servicios en tierra se reclutará en la misma forma en que se viene haciendo para las demás Armas y Cuerpos del Ejército.

Art. 20. La Aviación independiente constará de escuadras de bombardeo nocturno, diurno y de caza distribuidas en Sevilla, León, Madrid y Zaragoza.

Art. 21. Como Aviación de cooperación, cada Ejército dispondrá de una escuadra mixta de dos grupos de reconocimiento (uno de Ejército y otro para las Divisiones) y un grupo de bombardeo diurno y de otra escuadra de tres grupos de caza.

Art. 22. El Servicio del Material dependerá directamente del Jefe de Aviación, teniendo este Servicio a su cargo los talleres que normalmente se dediquen a reparaciones del material de cualquier clase que sea, la inspección de fábricas, pruebas de admisión y adquisición, com-

pra y recepción de material, así como los de los parques encargados de la distribución del mismo, despachando los Jefes directamente con el de Aviación.

Art. 23. Siendo conveniente que exista buen número de Oficiales con el título de Observadores, tanto para prestar sus servicios como tales Observadores en maniobras y guerra, como por la conveniencia de que en los mandos del Ejército exista personal con conocimientos aéreos para la debida aplicación de las fuerzas auxiliares de Aviación, se convocarán cursos de Observadores todos los años, y una vez terminados, los Oficiales que obtengan el título pasarán a prestar sus servicios en práctica durante un año en las unidades aéreas, pasando después a sus Cuerpos de procedencia.

Quedarán agregados al Cuerpo de Aviación aquellos Observadores que actualmente presten

sus servicios en el mismo, no cubriéndose en lo sucesivo las vacantes que ocurran.

Art. 24. Los servicios de tierra se ocuparán por los Jefes y Oficiales del Cuerpo de Aviación retirados del servicio activo de vuelo durante cinco años, y al final de los cuales quedarán definitivamente en situación de retirados.

Artículo transitorio. Una vez publicado el Escalafón del Cuerpo General de Aviación, el personal del mismo tendrá un plazo de veinte días para solicitar su baja en aquél y su pase al Arma de procedencia o el retiro en las condiciones del Decreto de 25 de Abril último y demás disposiciones complementarias.

Dado en Madrid a veintiséis de julio de mil novecientos treinta y uno.—El Presidente del Gobierno provisional de la República, *Niceto Alcalá-Zamora y Torres*. — El Ministro de la Guerra, *Manuel Azaña*.

(Gaceta 27 de junio de 1931.)

Orden circular de Guerra disponiendo cese en el cargo de Jefe de Aeronáutica el Comandante de Infantería D. Ramón Franco Baamonde, quedando en situación de disponible

Excmo. Sr.: Suprimido por Decreto de esta fecha el cargo de Jefe Superior de Aeronáutica, cesa en dicho cometido el Comandante de Infantería D. Ramón Franco Baamonde, quedando en situación de disponible forzoso en esta capital.

Lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 26 de junio de 1931.—
Azaña.

Señor...

(Gaceta 27 de junio de 1931.)

SECCION 1.ª

Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea

Orden adjudicando a D. Joaquín Gutiérrez Mantilla la construcción por contrata de un hangar en la parte Sur del aeropuerto de Madrid, sito en Barajas

Ilmo. Sr.: De conformidad con la propuesta presentada por la Junta Central de Aeropuertos, acordando en sesión celebrada el día 30 de mayo último, he dispuesto se adjudique, con carácter definitivo, a D. Joaquín Gutiérrez Mantilla la construcción, por contrata de un hangar en la parte Sur del aeropuerto de Madrid (sito en Barajas) por la cantidad de *cuatrocientas treinta y ocho mil novecientos noventa y nueve pesetas y noventa y nueve céntimos* (438.999,99), cifra por la que resultó rematante dicho señor

en la subasta pública celebrada en Madrid el día 25 de mayo de 1931 (anunciada en la *Gaceta* del día 25 de abril próximo pasado).

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

Señor Director general de Aeronáutica civil, Presidente de la Junta Central de Aeropuertos.

(*Gaceta* 22 de junio de 1931.)

Datos y croquis del aeródromo de Bujaraloz (Zaragoza)

1.º CLASE:

Aeródromo militar, eventual o de socorro.

2.º SITUACIÓN:

Comarca: Bujaraloz.

Latitud: 41º 29' N. Longitud: 0º 10' W. (Greenwich).

Declinación magnética: 12º W.

Situación topográfica: Al sur y extramuros del pueblo de Bujaraloz.

Referencias para la orientación: a) *De día:* Su situación con respecto al pueblo y una laguna al sur del campo. b) *De noche:* Ninguna.

Naturaleza de los alrededores: Terrenos llanos, aptos para aterrizajes forzosos.

3.º DESCRIPCIÓN:

Dimensiones máximas: 400 × 200 metros.

Altitud sobre el nivel del mar: 327 metros.

Condiciones del suelo: Muy buenas.

4.º OBSTÁCULOS:

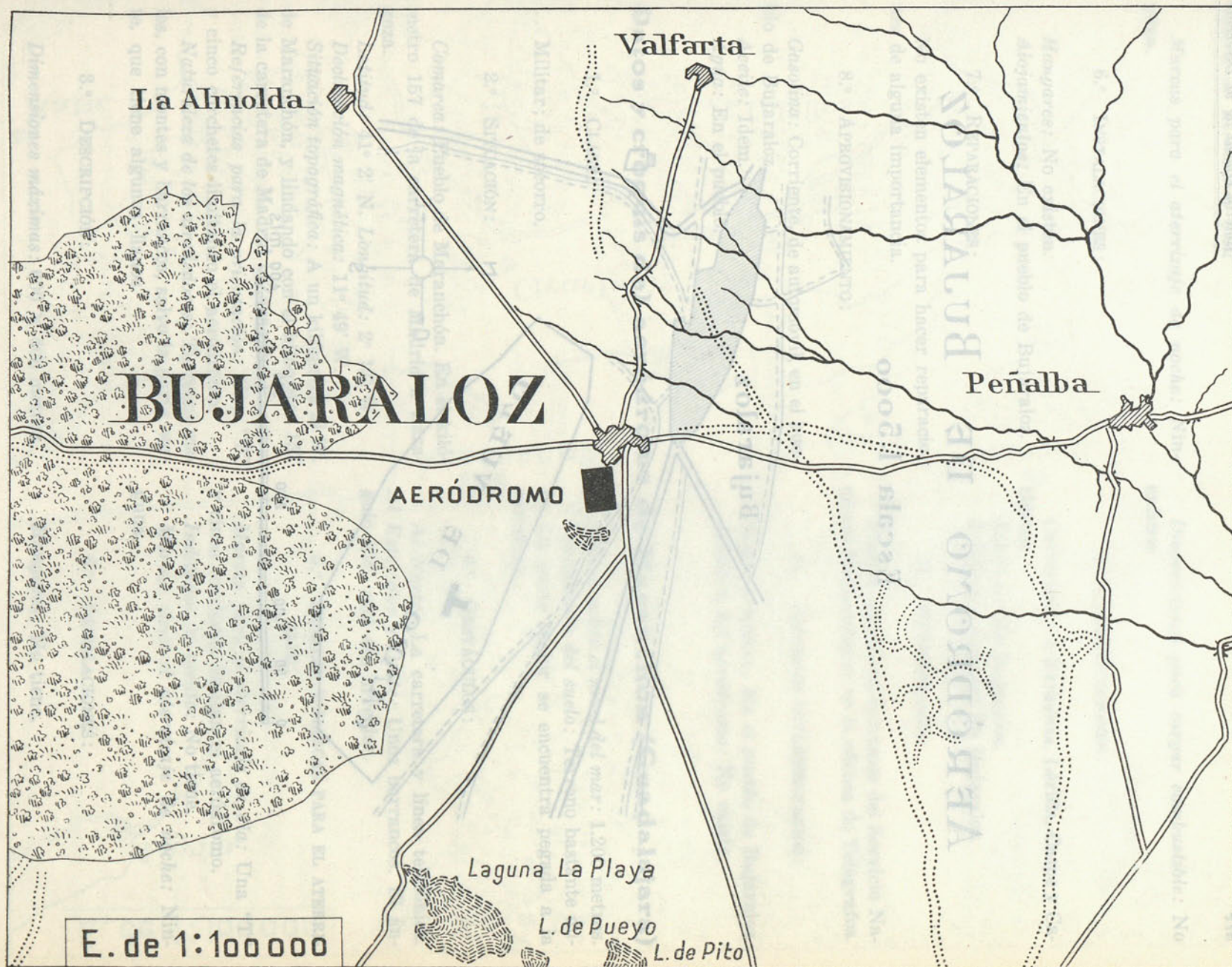
Al N., el pueblo y la carretera a Zaragoza; al E., la carretera de Caspe.

5.º SEÑALES Y MARCAS PARA EL ATERRIZAJE:

Marcas para el aterrizaje de día: Una "T" blanca en el centro del campo.

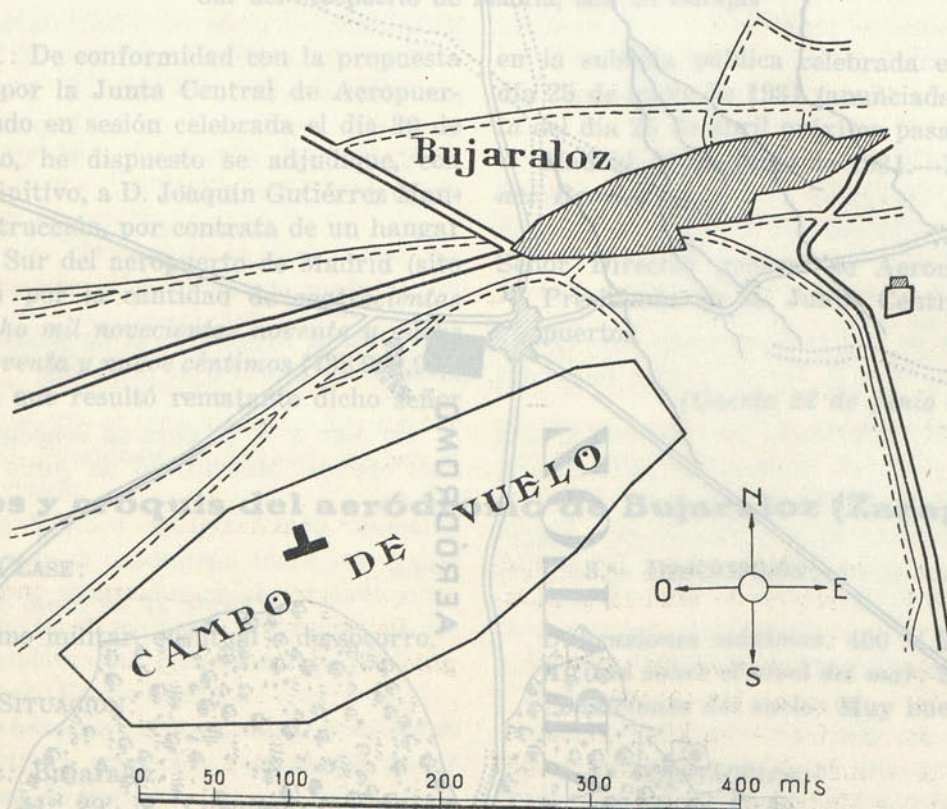
Indicador de viento: No lo hay.

N O R T E



AERÓDROMO DE BUJARALÓZ

Escala 1:5000



Marcas para el aterrizaje de noche: Ninguna.

6.º **INSTALACIONES:**

Hangares: No existen.

Alojamientos: En el pueblo de Bujaraloz.

7.º **REPARACIONES:**

No existen elementos para hacer reparaciones de alguna importancia.

8.º **APROVISIONAMIENTO:**

Gasolina: Corriente, de automóvil, en el pueblo de Bujaraloz.

Aceite: Idem.

Agua: En el pueblo.

Disposiciones para cargar combustible: No existen.

9.º **COMUNICACIONES:**

Carreteras: A Zaragoza, Lérida, Caspe y Ca-
riñena.

Teléfono: En Bujaraloz.

Teléfono y correos: En Bujaraloz.

10. **METEOROLOGÍA:**

Pueden solicitarse informes del Servicio Nacional Meteorológico en la oficina de Telégrafos.

11. **INFORMES SUPLEMENTARIOS:**

Servicio médico: En el pueblo de Bujaraloz.

Jefatura del aeródromo: No existe.

Datos y croquis del aeródromo de Maranchón (Guadalajara)

1.º **CLASE:**

Militar; de socorro.

2.º **SITUACIÓN:**

Comarca: Pueblo de Maranchón. En el kilómetro 157 de la carretera de Madrid a Zaragoza.

Latitud: 41° 2' N. *Longitud:* 2° 13' W.

Declinación magnética: 11° 49' W.

Situación topográfica: A un kilómetro al W. de Maranchón, y lindando con el kilómetro 157 de la carretera de Madrid a Zaragoza.

Referencias para la orientación: Una "T" y cinco corchetes limitando el aeródromo.

Naturaleza de los alrededores: Terrenos malos, con montes y barrancos, salvo la parte norte, que tiene algunos llanos.

3.º **DESCRIPCIÓN:**

Dimensiones máximas: 600 × 400 metros.

Altitud sobre el nivel del mar: 1.200 metros.

Condiciones del suelo: Terreno bastante duro. La parte mejor se encuentra pegada a la carretera.

4.º **OBSTÁCULOS:**

Al Norte: La carretera y línea telefónica.

Al Este, Sur y Oeste: Unos barrancos. El ángulo SW. está sin arreglar.

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

Marcas para el aterrizaje de día: Una "T" y cinco corchetes limitan el aeródromo.

Indicador de viento: No tiene.

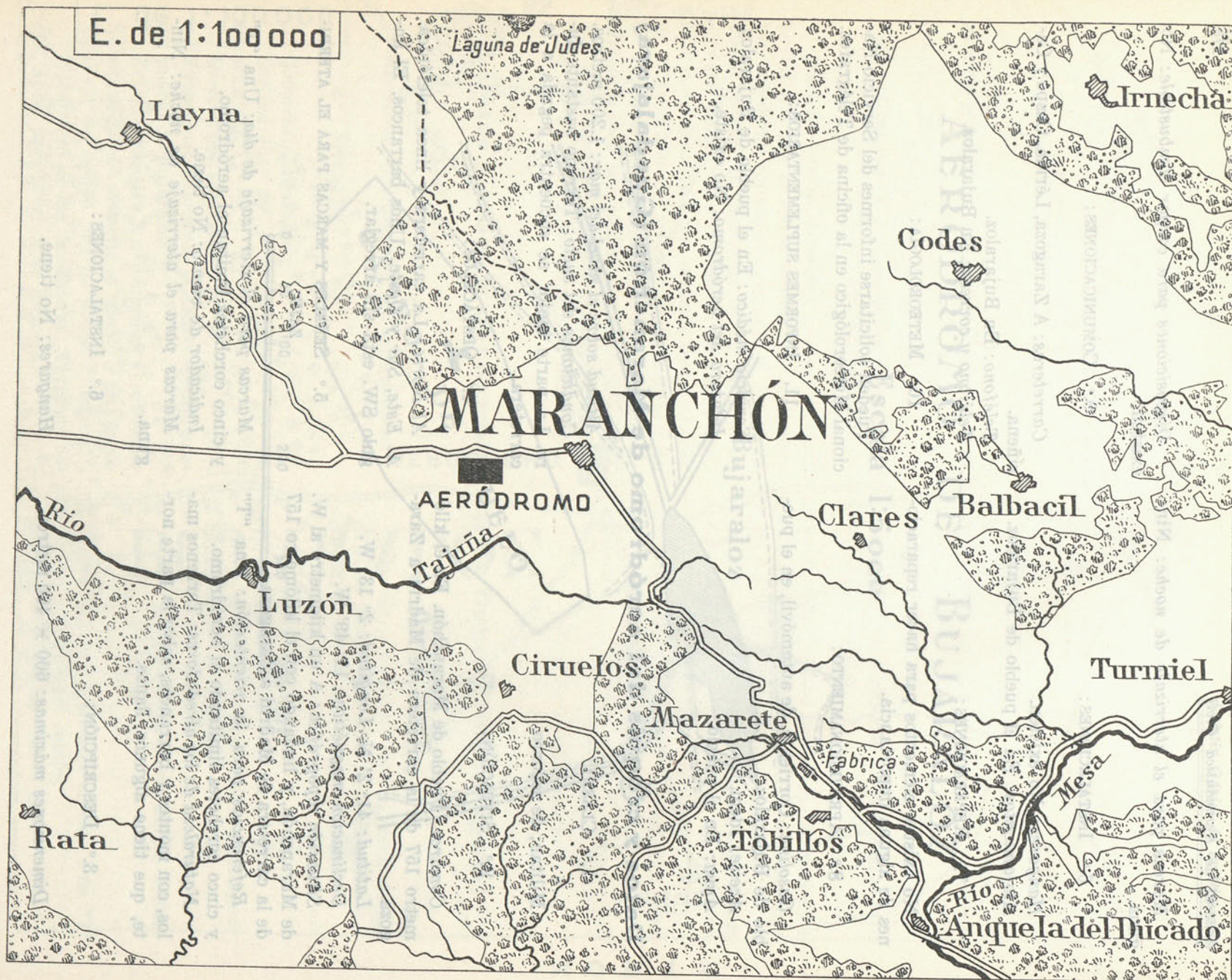
Marcas para el aterrizaje de noche: Ninguna.

6.º **INSTALACIONES:**

Hangares: No tiene.

NORTE

E. de 1:100 000



Alojamientos: Dos fondas en el pueblo.

7.º REPARACIONES:

No hay talleres de reparaciones.

8.º APROVISIONAMIENTO:

Gasolina: En el pueblo.

9.º COMUNICACIONES:

Carreteras: De Madrid a Tarragona.

Telégrafo, correos y teléfono: En el pueblo.

10. METEOROLOGÍA:

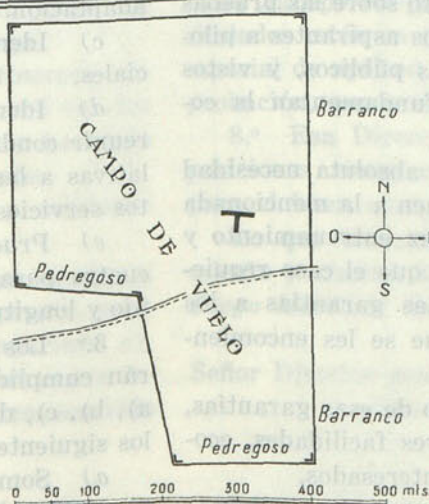
Pueden pedirse informes meteorológicos en la oficina de Telégrafos.

Vientos dominantes del W. Clima muy frío;

AERÓDROMO DE MARANCHÓN

Escala 1:10000

C^a de Alcolea a Maranchón



Aceite: En el pueblo.

Agua: En el pueblo.

Disposiciones para cargar combustible: No existen.

frecuentes nieves.

11. INFORMES SUPLEMENTARIOS:

Servicio médico: En el pueblo.

SECCION 2.ª

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

Orden dictando reglas relativas a las pruebas y requisitos que han de cumplir los aspirantes a Pilotos aviadores

Ilmo. Sr.: Visto el expediente incoado con motivo de revisar lo dispuesto sobre las pruebas y requisitos a cumplir por los aspirantes a pilotos aviadores de transportes públicos, y vistos los informes técnicos que fundamentan la correspondiente propuesta:

Considerando que es de absoluta necesidad que los pilotos que se dediquen a la mencionada especialidad posean un eficaz entrenamiento y los conocimientos especiales que el caso requiere para ofrecer las máximas garantías a los servicios públicos aéreos que se les encomienden; y

Considerando que, dentro de esas garantías, deben procurarse las mayores facilidades, económicas y prácticas a los interesados,

Este Ministerio ha dispuesto lo siguiente:

1.º Los pilotos aviadores que conduzcan aviones adscritos a servicios de transportes públicamente anunciados, bien sean líneas regulares, eventuales o de taxis aéreos, siempre que aquéllos sean capaces para cuatro o más pasajeros con su carga útil proporcionada, necesitarán estar en posesión de un título especial, expedido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2.º Las condiciones y requisitos exigibles para la expedición del título de piloto de transportes públicos comprenderán:

a) Demostración, por reconocimiento, de aptitud psicofisiológica.

b) Pruebas prácticas de entrenamiento de adaptación.

c) Idem teóricas de conocimientos especiales.

d) Idem documentales, demostrativas de reunir condiciones que garanticen aptitudes relativas a las responsabilidades inherentes a estos servicios públicos; y

e) Prueba definitiva de viaje con avión de cuatro pasajeros como mínimo, con itinerario fijo y longitud mínima limitada.

3.º Los requisitos anteriores se considerarán cumplidos, en cada uno de sus apartados a), b), c), d) y e), realizando correlativamente los siguientes:

a) Someterse ante todo a un reconocimiento médico eliminatorio, en el servicio facultativo de esa Dirección general, de conformidad con los preceptos internacionales sobre la materia.

b) Presentar la certificación de haber efectuado noventa horas de vuelo como segundo piloto en viajes regulares de transportes en Compañías reglamentadas intervenidas, treinta de ellas por lo menos en avión multimotor.

c) Sufrir examen teórico de las materias especificadas en la tercera de las condiciones mínimas requeridas en el decreto núm. 437, de 1.º de marzo de 1928, para el título especialización de transportes públicos.

Estos exámenes se verificarán, ante el Tri-

bunal competente que designe esa Dirección general, en convocatoria que anuncien con cuatro meses de antelación, así como los programas, de conformidad con los adelantos de las diversas materias.

d) Justificar documentalmente: Que se está en posesión del título de Piloto aviador (primera categoría), expedido con dos años de antelación, por lo menos, y que ha realizado un mínimo de trescientas horas de vuelo desde que obtuvo su primer título de piloto aviador (sea cual fuere la categoría de éste); que es varón, español, con edad no inferior a veintiún años ni superior a los treinta y cinco; que observa buena conducta y que no ha sido procesado; y

e) Efectuar una prueba práctica de viaje, conduciendo como primer piloto un avión de cuatro pasajeros como mínimo y carga.

Este viaje se hará sobre un itinerario de 300 kilómetros de longitud mínima, con sus dos aterrizajes en aeropuertos públicos y haciendo los despachos reglamentarios normales.

Esta prueba será intervenida y calificada por técnicos oficiales.

4.º Todos los requisitos podrán realizarse en cualquier época y orden, pero la prueba práctica definitiva, determinada en el apartado a), será la última, y se completará con un nuevo reconocimiento médico si el tiempo transcurrido

entre ella y el examen médico a) es superior a seis meses.

5.º Los Pilotos militares y navales en servicio activo aeronáutico que presenten certificación de sus respectivas Jefaturas de tener el suficiente entrenamiento y aptitud física serán dispensables de las pruebas y requisitos a) y d). También serán dispensados de aquellas materias técnicas del apartado c) que tengan cursadas en sus servicios.

6.º Las pruebas indicadas en b) se podrán efectuar gratuitamente en las Empresas subvencionadas por este Ministerio, dentro de las posibilidades de sus servicios y de conformidad con lo que disponga esa Dirección general.

7.º Para el ejercicio profesional del pilotaje de transportes públicos será necesario que los titulados estén en posesión de una certificación especial de aptitud, previa la consiguiente comprobación, que será renovada cada seis meses.

8.º Esa Dirección general dictará las disposiciones complementarias que se necesiten para el buen cumplimiento de esta orden.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 22 de junio de 1931.
Diego Martínez Barrios.

Señor Director general de Aeronáutica civil.
(Gaceta 23 de junio de 1931.)

Orden rectificadora referente a condiciones para la obtención del título de Piloto aviador de transportes públicos

Ilmo. Sr.: Habiendo aparecido un error de copia en el apartado d) del art. 3.º de la Orden de este Ministerio de 22 de junio de 1931, referente a condiciones para obtención del título de Piloto aviador de transportes públicos, comunico a V. I. que dicho apartado debe entenderse redactado en la forma siguiente:

"d) Justificar documentalmente: que se está en posesión del título de Piloto aviador (primera categoría), expedido con dos años de antelación, por lo menos, y que ha realizado un mínimo de trescientas horas de vuelo desde que

obtuvo su primer título de Piloto aviador (sea cual fuere la categoría de éste); que es varón, español, con edad no inferior a veintiún años ni superior a los cuarenta y cinco; que observa buena conducta y que no ha sido procesado."

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 23 de junio de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica civil.

(Gaceta 25 de junio de 1931.)

ESCUELA DE PILOTOS AVIADORES CIVILES „CANUDAS“ - PRAT DEL LLOBREGAT (BARCELONA)

Estadística de vuelos efectuados durante el primer semestre de 1931

MESES	Vuelos de Fotografía			Vuelos de Prueba			Vuelos de Entrenamiento			Vuelos de Bautismo del aire			Vuelos de Escuela			Vuelos de Turismo			TOTALES		
	Núm.	H.	M.	Núm.	H.	M.	Núm.	H.	M.	Núm.	H.	M.	Núm.	H.	M.	Núm.	H.	M.	Núm.	H.	M.
Enero	4	2	1	23	2	46	87	11	11	126	14	2	444	39	10	49	9	37	733	78	47
Febrero	1	1	16	7		47	93	11	56	133	12	24	248	26	39	23	6	13	505	59	15
Marzo				20	2	16	62	6	37	111	9	14	254	30	7	27	49	23	474	97	37
Abril				14	2		60	6	59	67	5	50	670	45	30	97	37	33	908	97	52
Mayo	1	1	45	11	1	42	56	4	17	118	10	23	594	30	4	271	54	22	1.051	102	33
Junio				18	2	5	55	4	34	64	6	3	885	61		27	13	28	1.049	87	10
	6	5	2	93	11	36	413	45	34	619	57	56	3.095	232	30	494	170	36	4.720	523	14

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

Título y Licencia de aptitud expedidos al nombre de	Clase de Título	Número del Título	Fecha de expedición
D. Enrique Vázquez Bonllado	Piloto aviador de primera categoría. .	31	1 - 6 - 931

Orden de Marina manifestando las marcas de nacionalidad y matrícula que han sido asignadas a los aparatos en servicio que en la actualidad tiene la Aeronáutica Naval

Cumpliendo orden ministerial del Gobierno provisional de la República de fecha 18 de abril del corriente, tengo el gusto de manifestarle que las marcas de nacionalidad y matrícula que le han sido asignadas a los aparatos en servicio que en la actualidad tiene la Aeronáutica Naval son las siguientes:

DORNIER

EA-AAB. EA-AAC. EA-AAD. EA-AAE.
EA-AAF. EA-AAG.

SAVOIA

EA-BAA. EA-BAB. EA-BAC. EA-BAD.

MACCHIS 18

EA-CAA. EA-CAB. EA-CAC. EA-CAD. EA-CAH. EA-CAI. EA-CAE. EA-CAF. EA-CAG.

MARTINSYDE

EA-EAB. EA-EAC. EA-EAD. EA-EAE.
EA-EAF. EA-EAG. EA-EAH. EA-EAI. EA-EAJ.

AVROS

EA-FAA. EA-FAB. EA-FAC. EA-FAD.
EA-FAE. EA-FAG. EA-FAI. EA-FAF. EA-FAH.

BLACKBUERN

EA-GAA.

DIRIGIBLES

EA-DAA y EA-DAB.

GLOBOS LIBRES

De 2.300 metros cúbicos, marca: EA-DIA.

De 900 metros cúbicos, marca: EA-DLB.

De 900 metros cúbicos, marca: EA-DLC.

De 500 metros cúbicos, marca: EA-DLD.

Periódicamente, se le manifestará las modificaciones que estas marcas experimenten.

Madrid, 23 de junio de 1931.—El Director de Aeronáutica, *Luis de Castro* (Rubricado).

Ilmo. Sr. Director general de Aeronáutica Civil.

Orden a los Delegados de los aeródromos de Getafe, Barajas, Prat del Llobregat, Tablada, Los Alcázares, Granada, León, Burgos y Logroño, comunicándoles el establecimiento por esta Dirección de permisos semestrales de aterrizaje para los aviones de turismo.

Por orden ministerial de 30 de mayo último, publicada en la *Gaceta* del 2 del corriente, se ha establecido en esta Dirección la expedición de permisos semestrales de aterrizaje para los aviones de turismo mediante el pago de una cantidad reducida, con los cuales las aeronaves de turismo que las adquieran tendrán la libertad de aterrizar en aeródromos nacionales abiertos al tráfico aéreo sin pagar el derecho reglamentario en cada toma de tierra.

Estos permisos son valederos durante semestres naturales, y sólo sirven para los vuelos exclusivamente de turismo, quedando descartados todos los casos correspondientes a fines comerciales, ya sea la explotación de líneas, servicios de taxis aéreos, escuelas, anuncios, fiestas de exhibición de Aeronáutica, etc., es decir, de aquello en que se persiga un lucro. Por consiguiente, tanto en estos últimos casos como con los aviones que no estén provistos del correspondiente permiso semestral, seguirá V. S., sin

excepción alguna, las normas reglamentarias establecidas para el pago de derechos por cada aterrizaje.

Al mismo tiempo, le recomiendo que ponga en conocimiento de los aviadores de turismo esta nueva disposición sobre permisos semestrales, haciéndoles saber que el importe de cada uno de ellos por estos plazos es de 0,50 pesetas por cada caballo de potencia del motor de su avión, con lo que obtendrán un importante beneficio.

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 16 de junio de 1931.—El Director general, *Arturo Alvarez Builla* (Rubricado).

Señores Delegados de esta Dirección en los aeródromos de Getafe, Barajas, Prat del Llobregat, Tablada, Los Alcázares, Granada, León, Burgos y Logroño.

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

MINISTERIO DE COMUNICACIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En virtud de lo dispuesto en la orden ministerial de Comunicaciones de 16 de junio de 1931 (*"Gaceta"* del 18, páginas 1473-74), autorizo al piloto aviador D., que presta servicio en la Compañía, para que, mediante el pago de la tasa correspondiente, utilice con carácter de máxima urgencia los servicios telegráficos y

telefónicos nacionales, en los casos de aterrizaje forzosos, pudiéndose abrir a estos efectos las estaciones limitadas. Los despachos autorizados serán: en demanda de socorro o para actos necesarios a la garantía del servicio.

Se ruega a los funcionarios públicos encargados de las estaciones telegráficas y telefónicas, que den las máximas facilidades al poseedor de esta autorización.

Madrid, de de 193...

EL DIRECTOR GENERAL,

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



*Compagnie Générale Aéropostale

M. Andrault, Pierre.

„ Antoine, Leon.

„ Arin, Emmanuel.

„ Bedrignans, Adrien.

„ Catin, Omer.

„ Chansel, Jean Roger.

„ Couret, Jean.

„ Dedieu, Pierre Heri.

„ Deiaunay, Henry.

„ Delpech, Calixte.

„ Dubourdieu, André.

„ Durand, Joseph.

„ Etienne, Victor.

„ Guerrero, Laurent.

„ Guillaumet, Henri.

„ Mac Leod, Raoul.

„ Mare, Lucien.

„ De Marmier, Lionel.

„ Mermoz, Jean.

„ Millou, Jean Baptiste.

„ Morfaux, Henri.

„ Parizot, Fernand.

„ Ferrier, Joseph.

„ Ronnelle, André.

M. Baile, Alexandre.

„ Dupuy, Roger.

„ Emler, Paul Jacques.

„ Gambade, Lucien.

„ Goret, Marcel.

„ Pinot, Albert.

„ Riguelle, René.

„ Vidal, Joseph.

„ Julien, Pierre.

„ Martin Jaubert, Marie Joseph.

„ Petraud, Paul.

„ Demougeot, François.

„ Lambert, Henri.

Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. (C. L. A. S. S. A.)

D. Francisco Coterillo Llano.

„ Joaquín Cayón Gutiérrez.

„ Eduardo Soriano Sánchez.

„ Pedro Tonda Bueno.

„ Francisco Torres-Marín Rodríguez.

„ Manuel Gayoso Suárez.

„ Eduardo Lasterra Vidaurre.

„ Luis Ruano Beltrán.

„ Joaquín Gou Vilella.

(Gaceta de 5 de junio de 1931.)

Orden resolviendo instancia de la Compañía General Aéropostal, solicitando que los Pilotos empleados en las líneas comerciales españolas posean un documento que les permita utilizar con prioridad y máxima rapidez los servicios de telégrafos y teléfonos

Hmo. Sr.: Vista la instancia elevada por la Compañía General Aéropostal, solicitando que los pilotos empleados en las líneas comerciales españolas posean un documento que les permita utilizar con prioridad y máxima rapidez los servicios de Telégrafos y Teléfonos, aunque éstos no estén dedicados al servicio público o fuera de las horas de recepción, y visto el informe de la Dirección General de Aeronáutica Civil,

conforme con dicha petición fundamentándose en la necesidad de proporcionarse en la mayoría de las veces socorros urgentes en los aterrizajes forzados y con frecuencia servicios médicos, cuando dichos aterrizajes son violentos, y teniendo en cuenta la protección mutua que preside el espíritu de los Convenios Internacionales de Navegación Aérea,

Este Ministerio ha dispuesto:

SECCION 3.^a

Industrias aeronáuticas, laboratorios, escuelas especiales

Orden otorgando el título de Ingeniero aeronáutico al Director de la Escuela Superior Aerotécnica, don Emilio Herrera Linares, Teniente coronel

Ilmo. Sr.: Vista la instancia presentada por los Profesores de la Escuela Superior Aerotécnica, de fecha 16 de mayo, y de acuerdo con el informe de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de 10 del corriente, he tenido a bien disponer que por la notoriedad indiscutible de sus méritos reconocidos universalmente, se otorgue el título de Ingeniero aeronáutico al Direc-

tor de la Escuela Superior Aerotécnica, Teniente coronel D. Emilio Herrera Linares.

Madrid, 16 de junio de 1931.—Diego Martínez Barrios.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta de 18 de junio de 1931.)

MINISTERIO DE COMUNICACIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En virtud de lo dispuesto en la orden ministerial de Comunicaciones de 18 de junio de 1931 ("Gaceta" del 18, páginas 1473-74), autorizo al piloto aviador D. que presta servicio en la Compañía para que, mediante el pago de la tasa correspondiente, utilice con carácter de máxima urgencia los servicios telegráficos y

telefónicos nacionales en caso de aterrizaje forzoso, pudiéndose abrir a estos efectos las estaciones correspondientes. Los despachos autorizados serán en demanda de socorro o para otros necesarios a la garantía del servicio.

Se ruega a los funcionarios públicos encargados de las oficinas telegráficas y telefónicas, que den las debidas facilidades al poseedor de esta autorización.

Madrid, de de 1931.
El Director General.

SECCION 4.ª

Tráfico aéreo, policía y jurisdicción aérea.

Orden disponiendo queden modificados, en la forma que se indica, los Estatutos de la C. L. A. S. S. A., aprobados por Real orden de 9 de febrero de 1929

Ilmo. Sr.: En vista de la propuesta formulada al Gobierno por acuerdo unánime de la Junta general de la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. (C. L. A. S. S. A.), celebrada el 11 de mayo de 1931, el Gobierno Provisional de la República dispone que queden modificados los Estatutos de la C. L. A. S. S. A., aprobados por Real orden de 2 de febrero de 1929, en la forma siguiente:

Adición al artículo 36: "Si el Consejo lo estima conveniente, podrá también designar en cualquier momento Vicepresidente segundo, cuyo nombramiento se someterá asimismo a la aprobación del Gobierno."

El artículo 44 será reformado así:

"Artículo 44. El Vicepresidente primero sustituirá al Presidente, con todas las atribuciones que a éste correspondan, en los casos que

por cualquier circunstancia no actúe, y el Vicepresidente segundo, en iguales circunstancias sustituirá al primero."

El párrafo primero del artículo 45 será reformado de este modo:

"Artículo 45. El Consejo de Administración elegirá de su seno un Comité ejecutivo, compuesto de siete miembros, además del Presidente y de los Vicepresidentes del Consejo de Administración, teniendo quien presida la reunión, para caso de empate, voto de calidad."

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 4 de junio de 1931.—Martínez Barrios.

Señor Director general de Navegación y Transportes Aéreos.

(Gaceta de 5 de junio de 1931.)

Orden resolviendo instancia de la Compañía General Aeropostal, solicitando que los Pilotos empleados en las líneas comerciales españolas posean un documento que les permita utilizar con prioridad y máxima rapidez los servicios de telégrafos y teléfonos

Ilmo. Sr.: Vista la instancia elevada por la Compañía General Aeropostal, solicitando que los pilotos empleados en las líneas comerciales españolas posean un documento que les permita utilizar con prioridad y máxima rapidez los servicios de Telégrafos y Teléfonos, aunque éstos no estén dedicados al servicio público o fuera de las horas de recepción, y visto el informe de la Dirección General de Aeronáutica Civil,

conforme con dicha petición fundamentándose en la necesidad de proporcionarse en la mayoría de las veces socorros urgentes en los aterrizajes forzosos y con frecuencia servicios médicos, cuando dichos aterrizajes son violentos, y teniendo en cuenta la protección mutua que preside el espíritu de los Convenios Internacionales de Navegación Aérea,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Se concede a los pilotos aviadores españoles, con título de Transportes públicos, y a los pilotos extranjeros que presten servicio en las líneas regulares convenidas, que crucen el territorio nacional, el derecho a utilizar mediante abono de la tarifa correspondiente, los servicios telegráficos y telefónicos nacionales, con carácter de máxima urgencia, en los casos de aterrizajes forzosos, pudiéndose abrir a estos efectos las estaciones limitadas con arreglo al art. 574 del Reglamento, siempre que los despachos cursados sean para solicitar demandas de socorro o para actos del servicio necesarios para garantizar el mismo.

2.º A los fines del artículo anterior, por la Dirección General de Aeronáutica Civil se ex-

pedirán las debidas autorizaciones nominales, quedando obligadas las Compañías a devolver cada autorización en el caso de que el piloto a cuyo nombre esté expedida cese de prestar servicio en las mismas.

3.º En los casos de uso indebido de las autorizaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá recoger las que correspondan, sin perjuicio de aplicar las sanciones correspondientes a las responsabilidades contraídas.

Madrid, 16 de junio de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señores Directores generales de Aeronáutica Civil, Telégrafos y Teléfonos.

(Gaceta 18 de junio de 1931.)

Decreto disponiendo que antes del 10 de julio próximo, la Compañía Transaérea Colón presente a la Dirección General de Aeronáutica Civil la solución concreta que demuestre que han de quedar evitados los inconvenientes que hasta ahora han impedido la terminación del aeropuerto

La instancia presentada por el señor Consejero Delegado de la Compañía Transaérea "Colón", D. Jorge Loring, solicitando le sea concedida una prórroga de dos años en el plazo marcado por el art. 5.º del Real decreto de 16 de octubre de 1929, para la entrega de la primera parte de las obras del aeropuerto de Sevilla, 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.

En su consecuencia, el Gobierno Provisional de la República ha tenido a bien disponer:

Primero. Que con anterioridad al día 10 del próximo mes de julio, la citada Compañía presente a la Dirección General de Aeronáuti-

ca Civil la solución concreta mediante la cual, y con la garantía de entidades oficiales o particulares de suficiente solvencia, que acepten las responsabilidades subsidiarias, demuestre que han de quedar evitados los inconvenientes que hasta ahora han impedido la terminación del aeropuerto.

Segundo. Que según la solución presentada y las garantías ofrecidas, el Gobierno apreciará si es o no conveniente la concesión de la prórroga solicitada.

Dado en Madrid a veintitrés de junio de mil novecientos treinta y uno.—El Presidente del Gobierno Provisional de la República, *Niceto Alcalá-Zamora y Torres*.—El Ministro de Comunicaciones, *Diego Martínez Barrios*.

(Gaceta 26 de junio de 1931.)

Orden disponiendo que cese en el cargo de Delegado del Gobierno en la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A., el Capitán de Artillería, Piloto aviador, D. Antonio Rexach Fernández Parga

Ilmo. Sr.: He tenido a bien disponer cese en el cargo de Delegado del Gobierno en la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. (C. L. A. S. S. A.), el Capitán de Artillería, Piloto aviador, D. Antonio Rexach Fernández Parga.

Lo que manifiesto a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 26 de junio de 1931.—
Diego Martínez Barrios.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.
(Gaceta 27 de junio de 1931.)

Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid - Barcelona, Barcelona - Madrid, en el mes de junio 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
52	179	35	27.040	335	5.403	335	37	509

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 junio de 1931

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	254	47	301
ALEMANA	10	2	12
BRASILEÑA	1	»	1
CUBANA	1	»	1
HOLANDESA	1	»	1
INGLESA	9	»	9
NORTEAMERICANA	5	1	6
SUIZA	4	»	4
TOTALES	285	50	335

Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid, en el mes de junio 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	MERCANCÍAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
	H.	M.			Kilos	Gramos	Kilos	Gramos
54	144	25	21.600	260	637	080	1	312

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 junio de 1931

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	226	22	248
ALEMANA	5	»	5
BELGA	1	»	1
CHECOESLOVACA	1	»	1
FRANCESA	2	»	2
INGLESA	1	»	1
MEJICANA	1	»	1
TURCA	1	»	1
TOTALES	238	22	260

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

LINEA AEREA	ENTIDAD EXPLOTADORA	Longitud kilométrica de la línea	Viajes efectuados	TIEMPO EN VUELO		Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	MERCANCÍAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
				H.	M.			Kilos	Grs.	Kilos	Grs.
Madrid-Barcelona.	Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, „CLASSA“	520	52	179	35	27.040	335	5.403	335	37	509
Madrid-Sevilla. . .	Idem	400	54	144	25	21.600	260	637	080	1	312
TOTALES		920	106	324		48.640	595	6.040	415	38	821

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

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	480	69	549
ALEMANA	15	2	17
BELGA	1	»	1
BRASILEÑA	1	»	1
CUBANA	1	»	1
CHECOESLOVACA	1	»	1
FRANCESA	2	»	2
HOLANDESA	1	»	1
INGLESA	10	»	10
MEJICANA	1	»	1
NORTEAMERICANA	5	1	6
SUIZA	4	»	4
TURCA	1	»	1
TOTALES	523	72	595

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

NOMBRE DEL PILOTO	ENTIDAD DONDE PRESTA SUS SERVICIOS	KILOMETROS VOLADOS	TIEMPO EN VUELO	
			H.	M.
D. Pedro Tonda	Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas «CLASA»	6.320	42	20
» Eduardo Soriano.	Idem.	5.920	39	30
» Joaquín Cayón	Idem.	5.600	37	05
» Francisco Torre Marín.	Idem.	6.560	43	20
» Joaquín Gou	Idem.	6.160	42	30
» Luis Ruano	Idem.	6.560	41	55
» Eduardo Lasterra.	Idem.	6.320	43	05
» Francisco Coterillo.	Idem.	5.200	34	15
TOTALES		48.640	324	

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 junio de 1931

DERECHO INTERNACIONAL

España.—Utilización de los aeródromos situados en la zona del Protectorado de Marruecos por los aviones privados o de turismo.

Bol. 461, pág. 1.

Indias Neerlandesas.— Mapa indicando las zonas provisionales prohibidas cerca de Sourabaya.

Bol. 461, pág. 2.

Gran Bretaña.—Vuelos sobre aglomeraciones. Riesgos. Ausencia de seguridad.

Bol. 464, pág. 1.

Uganda.—Reglas de navegación aérea 1929 y Reglamento de Navegación Aérea de 1929.

Bol. 462, pág. 1.

China.—Contrato firmado en 8 de julio de 1930 por la Compañía americana Curtiss y el Ministro chino de Comunicaciones, y ulteriormente ratificado por el Consejo de Estado del Gobierno nacional.

Bol. 463, pág. 1.

DERECHO AEREO INTERNO

Registro de aeronaves

Gran Bretaña.— Modificaciones en diciembre de 1930.

Bol. 461, pág. 3.

Italia.—Modificaciones de enero de 1931.

Bol. 462, pág. 31.

Canadá.—Modificaciones de enero de 1931.

Bol. 463, pág. 3.

Australia.— Cambios sufridos durante el mes de enero de 1931.

Bol. 464, pág. 2.

LISTA DE LICENCIAS CONCEDIDAS

(Pilotos, navegantes, mecánicos, etc.)

Gran Bretaña.—Lista de las licencias de Pilotos de avión expedidas en diciembre de 1930.

Bol. 462, pág. 32.

INFORMACION

ALEMANIA

Aeródromo de Nurnberg-Furth.

Trabajos de nivelación.— A 250 metros, aproximadamente, al oeste del horno de humos se está nivelando una ondulación del terreno. Se recomienda prudencia al despegar y al aterrizar. El emplazamiento está balizado por medio de faros rojos y blancos.

Datos del aeródromo de d'Essen-Mulheim.

Bol. 461, pág. 8.

Berlín-Hanovre.—Línea aérea de noche, a partir del 12 de mayo de 1931, y a título de ensayo. Han sido puestos en servicio de nuevo los faros aeronáuticos de Fahrland y de Ketzin.

Bols. 462, pág. 45; 463, pág. 5.

Aeródromo de Chemnitz. — Se recomienda prudencia y cuando se planea para aterrizar en la dirección sur-norte, encima de los edificios rodeados de árboles en el ángulo sur del terreno y cuando se despegue en esta dirección por encima de estos obstáculos. Cuando se disponga aterrizar, observar siempre la dirección de la "T" de aterrizaje.

Aeródromo de Plauen.—En razón de las dimensiones actualmente restringidas del aeródromo, es peligroso volar y aterrizar con los aviones siguientes: "B. FW. M20", "Focke-Wulf A 17", Möwe-Junkers F 24".

FRANCIA

Angulema Bel Air.—Se están efectuando actualmente en este aeródromo trabajos de iluminación.

Nîmes-Courbessac.—Idem íd.

Mulhouse-Habsheim.—Una "T" orientable y no luminosa acaba de ser puesta en servicio en el ángulo norte del campo de este aeródromo.

Cazaux.—El área de aterrizaje está delimitada por señales provisionales en tela pintada de blanco. Estas telas presentan un cierto relieve. Evitar estropearlas al aterrizar o rodando por el suelo.

Se están efectuando trabajos para iluminación en los campos siguientes: Clermont-Ferrand, Metz-Frescaty, Thionville-Basse, Yutz, Tours Saint Lymphorien, Agen La Garenne, Poitiers - Biard, Strasbourg - Entzheim, Dijon-Longvic.

BÉLGICA

Limpieza de campos en el aeródromo de Anvers y de Zoute.

Aeródromo de Ostende.—Servicio de transmisiones radioeléctricas.

Horas de apertura del puesto de T. S. H. de Middelkerke.

Bol. 463, pág. 10.

ESTADOS UNIDOS

Condiciones de navegabilidad contenidas en los Reglamentos sobre navegación aérea comercial para motores y hélices.

Bol. 462, pág. 46.

Lista revisada de los horarios de las transmisiones de informaciones meteorológicas para las líneas aéreas.

Bol. 463, pág. 6.

CANADÁ

Estadística del tráfico aéreo. Años 1927, 1928 y 1929.

Bol. 463, pág. 22.

INDIA

Organización de los servicios meteorológicos. Bol. 463, pág. 18.

Facilidades de radiocomunicación acordadas para las aeronaves de la India.

Bol. 464, pág. 14.

SUIZA

Aeródromo de Altenrhein.—Sobre este punto, y especialmente en la parte media, se están efectuando actualmente trabajos de allanamiento. Los obstáculos son marcados en rojo. Se recomienda maniobrar sobre este aeródromo con mucha prudencia.

Copa Schneider.—Los ejercicios de vuelo en vista de la Copa Schneider han tenido lugar encima del Solent, dentro de la zona delimitada por Calshot-Castle, en la base de hidroaviones de este nombre; Stone Point, Egypt-Point y Chilling, y se continuarán hasta el 12 de septiembre.

Los pilotos de aeronaves civiles son prevenidos de no poder entrar en esta zona a una altura inferior a 1.500 pies, a menos que vengán de las bases de hidroaviones de Calshot o de Lee-on-the-Solent, o que ellos vayan allí.

Las aeronaves que se dirijan o vuelvan de estas bases deberán volar lo menos posible en la zona de ejercicios y tomar muchísimas pre-

cauciones al aterrizar y despegar desde que sea visible la referencia designada después.

Cuando los ejercicios de vuelo estén en curso, habrá una referencia en el suelo en forma de una cruz blanca, que mide 18 × 18 pies, y será visible en la extremidad de Calshot Spit y en la parte norte de la base de hidroaviones de Lee-on-the-Solent.

Utilización de los aeropuertos de la Royal Air Force por aeronaves civiles

1) Los pilotos de aeronaves civiles que

utilicen un aeródromo o una base de hidroaviones de la Royal Air Force deberán llevar suficiente dinero para pagar todos los gastos que les pueda incumbir, y la suma deberá ser entregada al oficial contable de la unidad de la Royal Air Force, antes de partir el aparato.

2) Párrafo 52 de *The Air Pilot*, volumen 1.

Este párrafo, que trata de las condiciones en las cuales los aeródromos de la Royal Air Force pueden ser utilizados por las aeronaves civiles, se encuentra enmendado conforme al contenido del párrafo anterior.