

ÍNDICE

INFORMACION NACIONAL.—*Algunos artículos de***BOLETÍN OFICIAL**

DE LA

**Dirección General de Aeronáutica
Civil****(Ministerio de Comunicaciones)**

SECCION 1.ª — Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea.—Datos y proyectos de los aeropuertos de Zamora y Argamasilla de Alba.

SECCION 2.ª — Registro de matriculación, personal, registro, inspección de personal y material, estadísticas y servicio médico.—Orden de Comunicaciones disponiendo que cuando un fabricante nacional de aviones desee hacer en otros países de pruebas y demostraciones de propaganda para su tipo un certificado de matrícula de prueba (Gaceta del 4 de septiembre).—Matriculación de aeronaves concedidas durante el mes de septiembre.—Relación de títulos de piloto aviador y licencias de aptitud expedidos durante el mes de septiembre.—Relación de licencias de aptitud concedidas a los radiotelegrafistas civiles para que presten servicio en G. E. A. S. E. A.—Estadísticas de vuelos efectuados durante los meses de mayo, junio, julio y agosto.—Licencias de aptitud para turismo concedidas durante el mes de septiembre.

**Ediciones HERALDO DEPORTIVO****Abascal, 36. - Madrid**

El presente Boletín Oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil, publicado en el número 33 de la colección de Boletines de Aeronáutica Civil, contiene los datos de los vuelos realizados por los pilotos de la Fuerza Aérea de la Armada, el Ejército y la Armada, en el mes de agosto de 1931.

NOMBRE DEL PILOTO		SERVICIOS	KILOMETROS VOLADOS	TIEMPO EN VUELO	
PRIMER	SEGUNDO			H.	M.
Comando en Jefe de la Fuerza Aérea					
El Comandante en Jefe			2.120	35	30
Comandante de la 1.ª Brigada			1.240	45	30
Comandante de la 2.ª Brigada			1.000	35	30
Comandante de la 3.ª Brigada			1.000	35	30
Comandante de la 4.ª Brigada			1.000	35	30
Comandante de la 5.ª Brigada			1.000	35	30
Comandante de la 6.ª Brigada			1.000	35	30
Comandante de la 7.ª Brigada			1.000	35	30
Comandante de la 8.ª Brigada			1.000	35	30
Comandante de la 9.ª Brigada			1.000	35	30
Comandante de la 10.ª Brigada			1.000	35	30

Comandante de la 11.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 12.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 13.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 14.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 15.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 16.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 17.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 18.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 19.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 20.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 21.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 22.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 23.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 24.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 25.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 26.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 27.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 28.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 29.ª Brigada		1.000	35	30
Comandante de la 30.ª Brigada		1.000	35	30

ÍNDICE

INFORMACION NACIONAL.—*Asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales.*—Decreto constituyendo una Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España, y que ha de servir de base a la reorganización total de dicho Servicio. (*Gaceta* del 3 de septiembre).—Orden de Comunicaciones desestimando instancia de M. Edward Neele Johnston, sobre que le sea devuelta a la Casa Baüer y Cía. la fianza afecta a la construcción del Aeropuerto de Sevilla. (*Gaceta* del 3 de septiembre).—Orden circular de Guerra disponiendo se considere incrementada en un representante de los fabricantes de armamento para el servicio de aviones la Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España. (*Gaceta* del 11 de septiembre).—Orden de Comunicaciones anulando la subvención de 5.000 pesetas al Aero Club de Guipúzcoa, y disponiendo que dichas 5.000 pesetas, más las 10.000 sobrantes, se asignen, como subvención, a la Federación Aeronáutica Española. (*Gaceta* del 18 de septiembre.)

SECCION 1.ª — *Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea.*—Datos y croquis de los aeropuertos de Zamora y Argamasilla de Alba.

SECCION 2.ª—*Registro de matriculación, personal navegante, inspección de personal y material, seguros, estadística y servicio médico.*—Orden de Comunicaciones disponiendo que cuando un fabricante nacional de aviones desee hacer en ellos vuelos de prueba o demostraciones de propaganda para su venta, solicite un certificado de matrícula de prueba. (*Gaceta* del 4 de septiembre).—Matrículas de aeronaves concedidas durante el mes de septiembre.—Relación de títulos de piloto aviador y licencias de aptitud expedidos durante el mes de septiembre.—Relación de licencias de aptitud concedidas a los radiotelegrafistas civiles para que presten servicio en C. L. A. S. S. A.—Estadística de vuelos efectuados durante los meses de mayo, junio, julio y agosto.—Licencias de aptitud para turismo concedidas a pilotos militares durante el mes de septiembre de 1931.—Rela-

ción de las aeronaves que son bajas definitivas en el registro de matrícula.

SECCION 3.ª—*Industrias aeronáuticas, Laboratorios, Escuelas especiales.*—Orden de Comunicaciones disponiendo que de los fondos de la Caja del Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil se dediquen 48.000 pesetas con el fin de subvencionar por medio de primas la adquisición de avionetas de turismo de precio inferior a 30.000 pesetas. (*Gaceta* del 4 de septiembre).—Orden de Comunicaciones disponiendo que D. Arturo González Gil sea reintegrado en su destino de Profesor eventual de la Escuela Superior Aerotécnica y encargado de las asignaturas de Ensayo de aviones y Oficina de estudios. (*Gaceta* del 10 de septiembre).—Orden circular de Guerra relativa a destino de los alumnos de la Escuela Superior Aerotécnica que les corresponda servir en filas, como procedentes de reclutamiento forzoso. (*Gaceta* del 15 de septiembre).—Orden de Comunicaciones nombrando a D. Carlos de Haya y González Profesor de vuelos del curso de Navegantes aéreos de la Escuela Superior Aerotécnica. (*Gaceta* del 26 de septiembre.)

SECCION 4.ª—*Tráfico, policía y jurisdicción aérea.*—Ley declarando nulo y resuelto el contrato del Estado con la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. (C. L. A. S. S. A.). (*Gaceta* del 25 de Septiembre).—Orden de Comunicaciones disponiendo quede constituida, en la forma que se indica, la Comisión gestora para dar cumplimiento a la Ley de 29 de septiembre, por la que se declara nulo y resuelto el contrato celebrado entre el Estado y la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.). (*Gaceta* del 26 de septiembre).—Orden de Comunicaciones disponiendo quede integrada por los funcionarios que se mencionan la Comisión de incautación de todos los bienes que pertenezcan a la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.). (*Gaceta* del 26 de septiembre).—Orden de Comunicaciones disponiendo que el servicio de líneas aéreas empiece a desempeñarse por administración desde 1.º de octubre próximo. (*Gaceta* del 29 de septiembre).—Orden de Comuni-

caciones disponiendo quede integrada en la forma que se indica la Comisión liquidadora de todos los bienes que pertenezcan a la Compañía Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.). (*Gaceta* del 29 de septiembre.)—Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid, en el mes de septiembre.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.).—Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid, en el mes de septiembre.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.).—Resumen del

movimiento del tráfico en las distintas líneas aéreas españolas en el mes de septiembre.—Resumen de los pasajeros transportados por las distintas líneas aéreas españolas, clasificados por nacionalidades y sexos, en el mes de septiembre.—Servicios prestados por los pilotos de las distintas líneas aéreas españolas en el mes de septiembre.

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 agosto de 1931.—Derecho internacional.—Derecho aéreo interno. (Registro de aeronaves.) — Información. (Aviso a los navegantes aéreos.)

INFORMACIÓN NACIONAL

Asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales

Decreto constituyendo una Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España, y que ha de servir de base a la reorganización total de dicho Servicio

Con el propósito de reunir todos los elementos de juicio necesarios para resolver definitivamente los problemas orgánicos y técnicos pendientes en los distintos servicios de la Aviación del país, y antes de aplicar en la Aviación militar los preceptos del Decreto de 26 de junio último, el Gobierno de la República, a propuesta del Ministro de la Guerra, decreta lo siguiente:

Artículo 1.º Con la composición que se expresa en el art. 2.º se instituye una Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España, y que ha de servir de base a la reorganización total de estos servicios.

Las entidades de carácter particular cuyas representaciones figuran en la citada Comisión se considerarán invitadas por esta disposición para nombrar tales representantes dentro del plazo de ocho días, a partir de la publicación de este Decreto, y si en dicho plazo no los hubieran nombrado, se entenderá renuncian al derecho de formar parte de la Comisión informativa.

Art. 2.º La Comisión informativa a que se refiere el artículo anterior estará compuesta de 25 miembros, en la siguiente forma:

Dos representantes de la Dirección General

de Aviación Civil, tres representantes de las fábricas españolas de aparatos, motores y accesorios, uno de las líneas aéreas nacionales, dos de la Federación Aeronáutica Internacional (no militares), seis de la Aviación naval (con títulos de Piloto y Observador), seis de la Aviación militar (con títulos de Piloto y Observador), uno del Estado Mayor de la Armada, a ser posible, de Aeronáutica; otro del Estado Mayor Central del Ejército, a ser posible, de Aeronáutica; un Jefe especializado en guerra química; y un Jefe de Intendencia, designados por el Ministerio de la Guerra; y un Interventor del Ministerio de Marina.

Art. 3.º La Comisión informativa, una vez hecho el estudio de los medios actuales de la Aviación, dará dictamen sobre los siguientes extremos:

Primero. Aviación civil. Industria Aeronáutica. (Presupuestos mínimos de la Industria. Elementos y primeras materias que se hayan de nacionalizar. Política de prototipos. Proyectos nacionales. Patentes extranjeras. Auxilios indirectos a la Industria. Inspección del Estado. Servicios técnicos aeronáuticos.) Campos de aterrizaje. Personal de distintas clases. Lí-

neas aéreas comerciales. Aviación de turismo.

Segundo. Aviación militar. Inventarios clasificados del material volante, rodado y fijo, clasificados de campos propiedad, arrendados o cedidos en usufructo. Estudio del presupuesto del Ejército y la Marina y proporción que debe asignarse a Aviación.

Art. 4.º La misma Comisión, para determinar los fines a que debe atender los servicios de Aviación, dará dictamen sobre los extremos siguientes:

Aviación militar. Clases de aviación (caza, bombardeo, reconocimiento). Fronteras a que hay que atender. Países con que hay que contar como apoyo. Organización de la defensa del territorio en vista de lo anterior. Número de unidades a organizar en vista de los medios y su distribución. Escalonamiento de tales unidades. Material volante, rodado y fijo de que debe dotárseles, según su finalidad. Reglamentos. (Directivas básicas para la redacción de Reglamentos de régimen interior, de adquisición, de contratación, tácticos y de especialidades.) Servicios auxiliares y especiales que deben existir. Su reglamentación. Condiciones a exigir al personal, según el servicio que hayan de prestar. Personal volante. Clases y jerarquías. Personal de especialistas. Personal auxiliar. Plantillas del personal indispensable a las unidades y plantilla general. Presupuesto resumen anual. Programa mínimo de Aviación militar y plazos de tiempo para desarrollarlo. Aviación naval. (Abarcará puntos análogos a la Aviación militar.) Estudio sobre la conveniencia eco-

nómica y militar de fundir las dos anteriores o deslinde de misiones en vista a evitar la duplicidad de servicios, material y funciones. Estudio sobre la conveniencia o no de crear un organismo superior que enlace todos los servicios aeronáuticos, civiles, militares y navales del país, teniendo en cuenta la importancia que a tales servicios se les conceda.

Art. 5.º Las entidades, tanto oficiales como particulares cuyos representantes hayan de formar parte de la Comisión informativa, darán cuenta a la Presidencia del Consejo de Ministros, en el plazo de ocho días, a partir de la publicación de este Decreto, del personal que ha de representarlas. La Comisión elevará su dictamen al Gobierno en el plazo máximo de tres meses, a partir de la fecha de la publicación de esta disposición.

Art. 6.º La Comisión designará de su seno un Presidente y un Secretario y se dividirá en ponencias para el estudio de los diversos puntos encomendados a su competencia. Las ponencias parciales serán llevadas al pleno de la Comisión para su examen y aceptación definitiva. Los acuerdos del pleno de la Comisión se tomarán por mayoría de votos.

Dado en Madrid a primero de septiembre de mil novecientos treinta y uno.—El Presidente del Gobierno de la República, *Niceto Alcalá-Zamora y Torres*.—El Ministro de la Guerra, *Manuel Azaña*.—El Ministro de Marina, *Santiago Casares Quiroga*.—El Ministro de Comunicaciones, *Diego Martínez Barrios*.

(Gaceta 3 de septiembre de 1931.)

Orden de Comunicaciones desestimando instancia de M. Erward Neele Johnston, sobre que le sea devuelta a la Casa Baüer y Cía. la fianza afecta a la construcción del Aeropuerto de Sevilla

Ilmo. Sr.: Vista la instancia elevada a este Ministerio por D. Edward Neele Johnston, ciudadano de los Estados Unidos, en fecha 7 de los corrientes, solicitando le sea devuelto total o parcialmente a la Casa de Banca Baüer y Compañía la fianza afecta a la construcción del Aeropuerto de Sevilla, por tener trabado, según

manifiesta el solicitante, un embargo sobre la garantía de 220.000 pesetas, depositada en la Casa de Banca antes citada por la Fox Brothers International Corporation, cantidad que sirvió para responder del valor efectivo de diversos títulos de la Deuda española, que la Casa Baüer depositó, según dice el solicitante, como fianza

para la construcción del Aeropuerto de Sevilla, en favor y en nombre de la Compañía Colón Transaérea Española; y

Considerando que las relaciones del Estado por la fianza constituida, no se refieren para nada y por ningún concepto con D. Edward Neele Johnston, es obvio que no puede admitirse la personalidad de dicho señor para pedir la devolución de la totalidad o parte de la misma.

Orden circular de Guerra disponiendo se considere incrementada en un representante de los fabricantes de armamento para el servicio de aviones la Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España

Excmo. Sr.: Se dispone que la Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de Aviación en España y que ha de servir de base a la reorganización total de estos servicios, a que hace referencia el Decreto de la Presidencia del Gobierno de la República de fecha 1.º del corriente mes (D. O. núm. 196), se considere incrementa-

Este Ministerio ha dispuesto sea desestimada la instancia elevada por el ciudadano de los Estados Unidos D. Edward Neele Johnston, en fecha 7 de agosto próximo pasado.

Madrid, 1.º de septiembre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.
(*Gaceta 3 de septiembre de 1931.*)

da en un representante de los fabricantes de armamento para el servicio de aviones.

Lo digo a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 9 de septiembre de 1931.—*Azaña.*

Señor...
(*Gaceta 11 de septiembre de 1931.*)

Orden de Comunicaciones anulando la subvención de 5.000 pesetas al Aero Club de Guipúzcoa, y disponiendo que dichas 5.000 pesetas, más las 10.000 sobrantes, se asignen, como subvención, a la Federación Aeronáutica Española

Ilmo. Sr.: Dispuesta por Orden de 10 de agosto próximo pasado (*Gaceta* del 11) la distribución del crédito de noventa mil pesetas (90.000) que para "Subvenciones a la Federación Aeronáutica Española" figura consignado en el capítulo adicional 2.º, art. 1.º, concepto 3.º de la Sección 17 del vigente presupuesto de gastos, en la que se asignaban cinco mil (5.000) pesetas para subvencionar al Aero Club de Guipúzcoa, y habiendo causado baja dicho Club, por propia petición, en la Federación,

He tenido a bien disponer quede anulada

aquella subvención, y al propio tiempo asignar las cinco mil pesetas (5.000), importe de la misma, más las diez mil (10.000) que figuraban sobrantes en la expresada distribución, como subvención a la Federación Aeronáutica Española para sus atenciones propias.

Lo digo a V. I. a los efectos oportunos. Madrid, 16 de septiembre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.
(*Gaceta 18 de septiembre de 1931.*)

SECCION 1.^a

Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea

Datos y croquis del aeródromo de Zamora

1.º CLASE:

Aeródromo militar, de socorro.

2.º SITUACIÓN:

Comarca: Pueblo de Coreses.

Latitud: 41° 32' N. Longitud: 4° 38' W.

Declinación magnética: 13° 20'.

Situación topográfica: A un kilómetro del pueblo de Coreses, y al SW. e inmediato a la carretera de Zamora a Tordesillas.

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

Naturaleza de los alrededores: Terrenos de labor y viña, bastante llanos.

3.º DESCRIPCIÓN:

Dimensiones máximas: 1.400 × 650 metros.

Altitud sobre el nivel del mar: 640 metros.

Condiciones del suelo: Prado llano y permeable.

4.º OBSTÁCULOS:

Por el S., siguiendo la carretera, árboles y una línea de alta tensión; y por el N., siguiendo la línea férrea, una línea telefónica y otra telegráfica.

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

Marcas para el aterrizaje de día: Un letrero que dice "Zamora", dentro de un círculo, en el centro; corchetes en los ángulos.

Indicador de viento: No tiene.

Marcas para el aterrizaje de noche: Ninguna.

6.º INSTALACIONES:

Hangares: No existen.

Alojamientos: Una casa de huéspedes en Coreses, y hoteles de varias clases en Zamora.

7.º REPARACIONES:

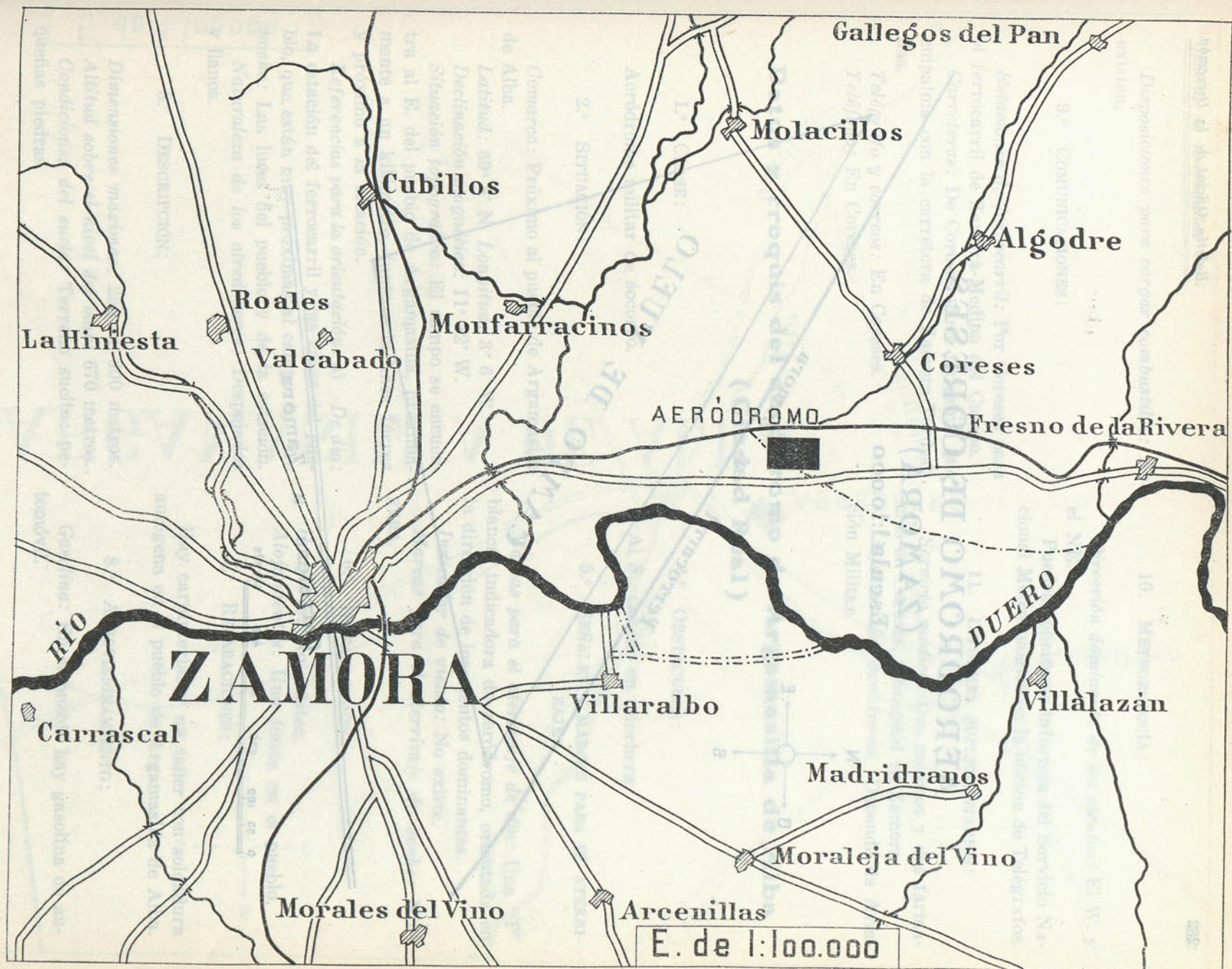
En Zamora, talleres de reparación de automóviles, con soldadura autógena, calderería, etcétera. En Coreses, hay carpinterías y herrerías.

8.º APROVISIONAMIENTO:

Gasolina: En Zamora, de automóvil.

Aceite: En Zamora.

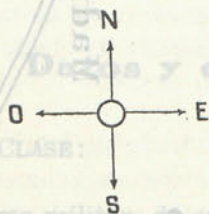
Gas para globos: No lo hay.



AERÓDROMO DE CORESES

(ZAMORA)

Escala 1:10.000



Ferrocarril a Zamora

CAMPO DE VUELO

Carretera a Zamora

0 50 100 200 300 400 500 mts

Disposiciones para cargar combustible: No existen.

9.º COMUNICACIONES:

Estaciones de ferrocarril: Por Coreses pasa el ferrocarril de Zamora-Medina del Campo.

Carreteras: De Coreses parte un ramal que empalma con la carretera de Zamora-Tordesillas.

Telégrafo y correos: En Coreses.

Teléfono: En Coreses.

10. METEOROLOGÍA:

Dirección dominante de los vientos: El W. y el NE.

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

11. INFORMES SUPLEMENTARIOS:

Servicio médico: Dos médicos y dos farmacias en Coreses, y hospital en Zamora.

Jefatura del aeródromo: Depende de Aviación Militar.

Datos y croquis del aeródromo de Argamasilla de Alba (Ciudad Real)

1.º CLASE:

Aeródromo militar de socorro.

2.º SITUACIÓN:

Comarca: Próximo al pueblo de Argamasilla de Alba.

Latitud: 39° 8' N. *Longitud:* 3° 6' W.

Declinación magnética: 11° 32' W.

Situación topográfica: El campo se encuentra al E. del pueblo de Argamasilla, próximamente a un kilómetro, junto a la línea férrea y próximo a la estación.

Referencias para la orientación: a) *De día:* La estación del ferrocarril y las casas del pueblo, que están muy próximas al campo. b) *De noche:* Las luces del pueblo y de la estación.

Naturaleza de los alrededores: Despejados y llanos.

3.º DESCRIPCIÓN:

Dimensiones máximas: 250 × 300 metros.

Altitud sobre el nivel del mar: 670 metros.

Condiciones del suelo: Terreno suelto; pequeñas piedras.

4.º OBSTÁCULOS:

Al S., camino en trinchera.

5.º SEÑALES Y MARCAS PARA EL ATERRIZAJE:

Marcas para el aterrizaje de día: Una "T" blanca, indicadora de aeródromo, orientada en la dirección de los vientos dominantes.

Indicador de viento: No existe.

Marcas para el aterrizaje de noche: Ninguna.

6.º INSTALACIONES:

Hangares: No existen.

Alojamientos: Una fonda en el pueblo.

7.º REPARACIONES:

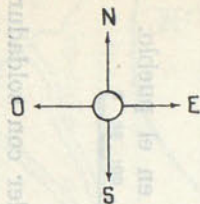
Hay carpinterías y un taller con soldadura autógena en el pueblo de Argamasilla de Alba.

8.º APROVISIONAMIENTO:

Gasolina: En el pueblo hay gasolina de automóvil.

ARGAMASILLA DE ALBA

E. de 1:100.000



Rio
Canal

Canal

de
Guadiana

AERÓDROMO

Alto

de
Guadiana

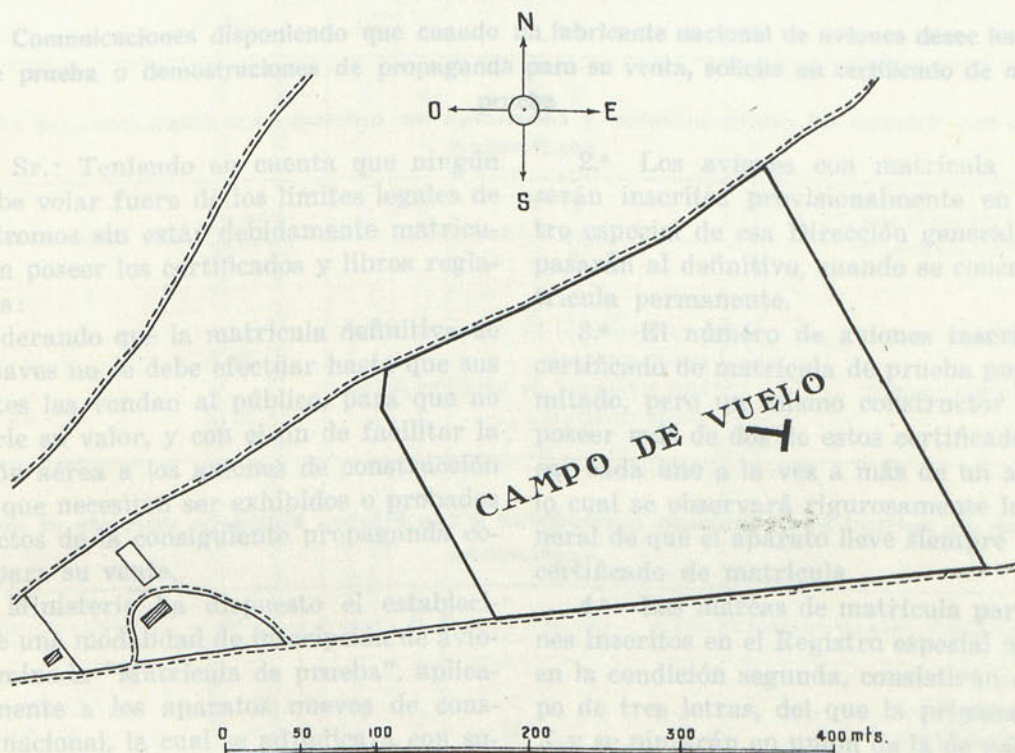
de
Tomelloso

Tomelloso

SECCION 2.º

AERÓDROMO DE ARGAMASILLA DE ALBA

Escala 1:5.000



Aceite: Idem.

Agua: En el pueblo.

Disposiciones para cargar combustible: No existen.

Teléfono: En el pueblo.

Telégrafos y correos: En el pueblo.

10. METEOROLOGÍA:

9.º COMUNICACIONES:

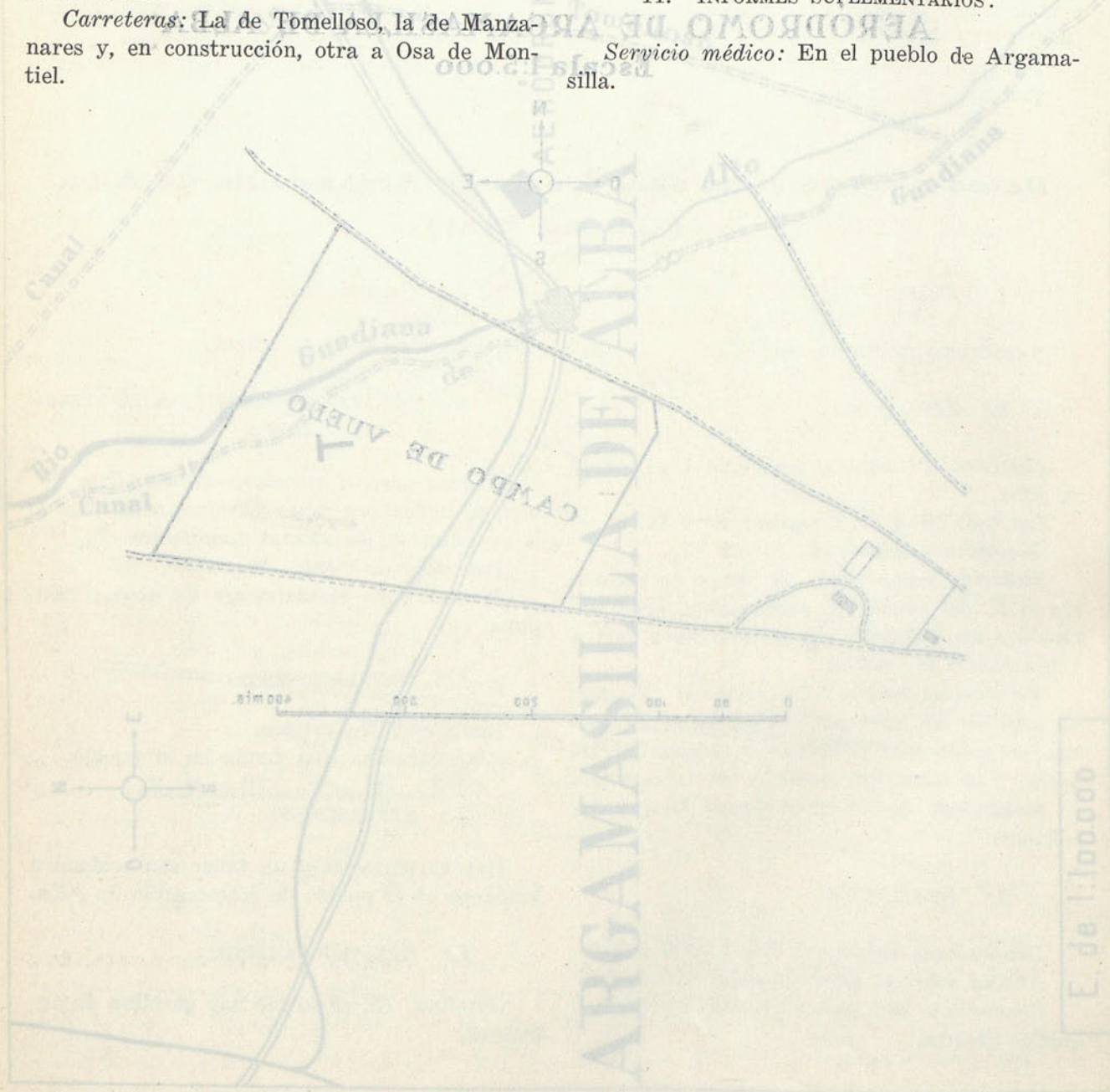
Estación de ferrocarril: La del ferrocarril al Tomelloso.

Carreteras: La de Tomelloso, la de Manzanares y, en construcción, otra a Osa de Montiel.

Pueden pedirse informes meteorológicos del Servicio Nacional en la oficina de Telégrafos.

11. INFORMES SUPLEMENTARIOS:

Servicio médico: En el pueblo de Argamasilla.



SECCION 2.ª

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

Orden de Comunicaciones disponiendo que cuando un fabricante nacional de aviones desee hacer en ellos vuelos de prueba o demostraciones de propaganda para su venta, solicite un certificado de matrícula de prueba

Ilmo. Sr.: Teniendo en cuenta que ningún avión debe volar fuera de los límites legales de los aeródromos sin estar debidamente matriculado y sin poseer los certificados y libros reglamentarios:

Considerando que la matrícula definitiva de las aeronaves no se debe efectuar hasta que sus fabricantes las vendan al público, para que no se deprecie su valor, y con el fin de facilitar la circulación aérea a los aviones de construcción nacional que necesiten ser exhibidos o probados a los efectos de la consiguiente propaganda comercial para su venta,

Este Ministerio ha dispuesto el establecimiento de una modalidad de inscripción de aviones denominada "Matrícula de prueba", aplicable solamente a los aparatos nuevos de construcción nacional, la cual se adjudicará con sujeción a las condiciones siguientes:

1.ª Cuando un fabricante nacional de aviones desee hacer con ellos vuelos de prueba o demostraciones de propaganda para su venta, solicitará un certificado de "Matrícula de prueba", en el que estarán reseñados los aparatos a que se deba aplicar y las marcas provisionales que a cada uno correspondan. Dicho certificado será expedido por esa Dirección general, en unión de los de navegabilidad y libros de a bordo reglamentarios.

2.ª Los aviones con matrícula de prueba serán inscritos provisionalmente en un registro especial de esa Dirección general, de donde pasarán al definitivo, cuando se conceda su matrícula permanente.

3.ª El número de aviones inscritos en un certificado de matrícula de prueba puede ser ilimitado, pero un mismo constructor no deberá poseer más de dos de estos certificados, ni aplicar cada uno a la vez a más de un avión, para lo cual se observará rigurosamente la regla general de que el aparato lleve siempre a bordo su certificado de matrícula.

4.ª Las marcas de matrícula para los aviones inscritos en el Registro especial mencionado en la condición segunda, consistirán en un grupo de tres letras, del que la primera será una X y se pintarán en unión de la de nacionalidad, en forma análoga a las definitivas, pero con pintura al agua, especial, para ser fácilmente borradas sin que se perjudique el barnizado del aparato.

En los certificados de navegabilidad y libros de a bordo se insertarán las marcas correspondientes y la palabra "Provisional".

5.ª Los certificados de matrícula de prueba serán valederos para el año natural de su fecha de expedición, pudiendo ser prorrogados los años siguientes, a juicio de esa Dirección general.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 3 de septiembre de 1931.-
Diego Martínez Barrios.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 4 de septiembre de 1931.)

Matrículas de aeronaves concedidas durante el mes de septiembre

Letras de Matricula	NOMBRE DEL PROPIETARIO	Domicilio	Tipo de la aeronave — Número de fabricación	Aeródromo base	Fecha de la Matricula
EC - APA	D. Alfonso Casas Gutiérrez	Mayor, 86	Havilland número 1.075	Getafe	30 - 9 - 931

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

Título y Licencia de aptitud expedidos al nombre de	Clase de Título	Número del Título	Fecha de expedición
D. Juan Lerma León	Piloto elemental de aviación de segunda categoría	27	2 - 9 - 931
D. Ernesto Pantoja Jiménez	Piloto elemental de aviación de segunda categoría	28	21 - 9 - 931

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

Nombre y apellidos a quien fué extendida la licencia	N.º de la licencia	Fecha de expedición	Fecha de vencimiento
D. Rafael Llorente Sola	3	21 - 9 - 931	21 - 9 - 932
D. Ricardo Bellod Keller	4	21 - 9 - 931	21 - 9 - 932
D. Nemesio Alvarez Sánchez	5	21 - 9 - 931	21 - 9 - 932
D. Antonio Llorente Sola	6	21 - 9 - 931	21 - 9 - 932
D. Alberto González Boada	7	21 - 9 - 931	21 - 9 - 932
D. Antonio Campana Peinado	8	21 - 9 - 931	21 - 9 - 932
D. Gerardo Fernández Pérez	9	21 - 9 - 931	21 - 9 - 932
D. Leandro Cañete Heredia	10	21 - 9 - 931	21 - 9 - 932
D. Cándido Carpio Carpio	11	21 - 9 - 931	21 - 9 - 932
D. Juan Valenzuela Extremera	12	21 - 9 - 931	21 - 9 - 932
D. Juan Emilio Scala	13	22 - 9 - 931	22 - 9 - 932
D. Martín Elviro Berdaguer	14	22 - 9 - 931	22 - 9 - 932
D. Félix Sampis Fernández	15	22 - 9 - 931	22 - 9 - 932
D. Benito Franco Gastón	16	22 - 9 - 931	22 - 9 - 932
D. Joaquín Tasso Izquierdo	17	22 - 9 - 931	22 - 9 - 932
D. Rafael de la Guardia y Pascual del Pobre	18	23 - 9 - 931	23 - 9 - 932

ESCUELA DE PILOTOS AVIADORES CIVILES. „COMPAÑIA ESPAÑOLA DE AVIACION“. BARAJAS (MADRID)

Estadística de vuelos efectuados durante los meses de mayo, junio, julio y agosto

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.	P.	Núm.	H.	M.	Núm.	H.	M.	P.	Núm.	H.	M.	P.
Mayo				3		20				18	2	30	45				22	5	3	53	43	7	53	98
Junio.				1		8				94	11	58	237	38	2	27	54	18	46	94	187	33	19	331
Julio.	1		50	1		7				53	6	25	56	48	3	48	58	14	36	59	161	25	46	115
Agosto										13	1	48	14				12	3	14	12	25	5	2	26
	1		50	5		35				178	22	44	352	86	6	15	146	41	39	218	416	72	—	570

Relación de Licencias de aptitud concedidas a los radiotelegrafistas civiles para que presten servicio en „CLASA“

Nombre y apellidos a quien fué extendida la licencia	N.º de la licencia	Fecha de expedición	Fecha de vencimiento
D. Juan Mónico Sosa	1	12 - 9 - 931	12 - 9 - 932
D. Domingo García Corrales	2	12 - 9 - 931	12 - 9 - 932
D. Gerardo Ramírez de Arellano	3	12 - 9 - 931	12 - 9 - 932

Relación de las aeronaves que son bajas definitivas en el registro de matrícula

30 de septiembre de 1931

MARCAS	PROPIETARIO	MARCAS	PROPIETARIO
M-A. A. A. A.....	Hispano Británica, S. A.	M-A. G. A. G.....	Cía. Española del Tráfico Aéreo.
M-A. A. A. B.....	Hispano Británica, S. A.	M-A. G. G. G.....	Cía. Aero Marítima Mallorquina.
M-A. A. B. A.....	D. Gerardo Pérez Beneytez.	M-A. A. A. H.....	Cía. Aero Marítima Mallorquina.
M-A. B. A. A.....	D. Antonio Sanz González.	M-A. A. H. A.....	Cía. Aero Marítima Mallorquina.
M-A. A. B. B.....	Sociedad Otie.	M-A. H. A. A.....	Cía. Aero Marítima Mallorquina.
M-A. B. B. A.....	Sociedad Otie.	M-A. A. H. H.....	Cía. Aero Marítima Mallorquina.
M-A. B. A. B.....	Cía. Aero Marítima Mallorquina.	M-A. H. H. A.....	Cía. Aero Marítima Mallorquina.
M-A. B. B. B.....	D. Andrés Pascual.	M-A. H. A. H.....	D. Angel Orte Abad.
M-A. A. A. C.....	D. Luis O' Page.	M-A. H. H. H.....	D. José Alvarez de Bohorques.
M-A. A. C. A.....	D. Federico Morlan.	M-A. A. A. I.....	D. Angel Orte Abad.
M-A. C. A. A.....	D. Agustín Mañero.	M-A. A. I. A.....	Cía. Española del Tráfico Aéreo.
M-A. A. C. C.....	Sociedad Española de Navegación.	M-A. I. A. A.....	D. Antonio Ferreiro.
M-A. C. C. A.....	D. Antonio Sanz González.	M-A. I. I. A.....	D. Pedro Oscar Carballo.
M-A. C. A. C.....	Cía. Aero Marítima Mallorquina.	M-A. A. I. I.....	D. Rafael Comer Darder.
M-A. C. C. C.....	Sociedad Funicular de Archanda.	M-A. I. A. I.....	Cía. Española de Aviación.
M-A. A. A. D.....	Sociedad Funicular de Archanda.	M-A. I. I. I.....	D. José Canudas Bousquet.
M-A. A. D. A.....	Sociedad Otie.	M-A. A. A. J.....	Unión Aérea Española.
M-A. D. A. A.....	Sociedad Otie.	M-A. A. J. A.....	D. José Canudas Bousquet.
M-A. A. D. D.....	Sociedad Otie.	M-A. J. A. A.....	Unión Aérea Española.
M-A. D. D. A.....	D. Pedro Oscar Carballo.	M-A. A. J. J.....	D. José Canudas Bousquet.
M-A. D. A. D.....	D. Angel Orta Abad.	M-A. J. J. A.....	D. Ernesto Navarro Márquez.
M-A. D. D. D.....	D. Pedro Oscar Carballo.	M-A. J. A. J.....	Unión Aérea Española.
M-A. A. A. N.....	D. Jerónimo Martos.	M-C. A. A. A.....	D. Jorge Lóring Martínez.
M-A. E. A. A.....	Sociedad Monte Archanda.	M-C. A. A. B.....	D. Jorge Lóring Martínez.
M-A. A. E. E.....	D. Alberto Mayo.	M-C. A. B. A.....	D. Jorge Lóring Martínez.
M-A. E. E. A.....	D. Luis O' Page.	M-C. B. A. A.....	D. Jorge Lóring Martínez.
M-A. A. A. F.....	Sociedad Otie.	M-C. A. B. B.....	Unión Aérea Española.
M-A. A. F. A.....	Sociedad Funicular.	M-C. B. B. B.....	Iberia, Cía. Aérea de Transportes.
M-A. F. F. A.....	Sociedad Otie.	M-C. A. A. C.....	Iberia, Cía. Aérea de Transportes.
M-A. F. A. F.....	Cía. Española del Tráfico Aéreo.	M-C. C. C. C.....	Iberia, Cía. Aérea de Transportes.
M-A. F. F. F.....	Sociedad Otie.	M-C. A. A. D.....	Unión Aérea Española.
M-A. A. A. G.....	Cía. Española del Tráfico Aéreo.	M-C. A. D. D.....	Iberia, Cía. Aérea de Transportes.
M-A. A. G. A.....	Cía. Española del Tráfico Aéreo.	M-C. E. A. E.....	"C. A. S. A."
M-A. G. A. A.....	Cía. Española del Tráfico Aéreo.	M-C. A. F. F.....	Líneas Aéreas Subvencionadas.
M-A. A. G. G.....	Cía. Española del Tráfico Aéreo.	M-C. A. A. K.....	D. F. José Habsburgo Borbón.
M-A. G. G. A.....	D. Joaquín Cayón.	M-C. K. A. A.....	D. Antonio Habsburgo Borbón.

SECCION 3.^a

Industrias aeronáuticas, laboratorios, escuelas especiales

Orden de Comunicaciones disponiendo que de los fondos de la Caja del Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil se dediquen 48.000 pesetas con el fin de subvencionar por medio de primas la adquisición de avionetas de turismo de precio inferior a 30.000 pesetas

Ilmo. Sr.: El progreso cada vez mayor de las actividades aeronáuticas en todos los países no ha sido hasta hoy señalado en el nuestro, debido principalmente a la poca preocupación que en popularizar este medio de transporte han demostrado los gobernantes.

Es de necesidad indiscutible para la defensa nacional la formación de una reserva de personal aeronáutico, y el medio de lograrlo es multiplicar el número de aviones en vuelo; procedimiento menos costoso que hacer pilotos y sostener su entretenimiento en aparatos de guerra. Los pequeños aviones recientemente creados, ya muy difundidos y extraordinariamente prácticos, conocidos con el nombre de avionetas, pueden llenar esta necesidad.

En su vista, y teniendo en cuenta la grave crisis de la industria aeronáutica española en el momento actual, el brillante resultado obtenido en el extranjero con las subvenciones al material de turismo, y las disponibilidades correspondientes de la Caja del Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Este Ministerio ha dispuesto:

Artículo 1.º De los fondos de la Caja del Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil se dedicarán durante lo que resta de año 48.000 pesetas a subvencionar por medio de primas la adquisición de aviones de turismo de precio inferior a 30.000 pesetas, de completa fabricación nacional, y los que sólo tengan indistintamente célula de precio inferior a 18.000

pesetas o motor inferior a 12.000, también de construcción nacional.

Art. 2.º Las cantidades con que se subvencionarán estos aparatos, serán: 8.000 pesetas por avión completo; 4.800 pesetas cuando el aparato tenga célula nacional, y 3.200 pesetas cuando lo sea el motor.

Art. 3.º Los elementos de fabricación española podrán ser subvencionables siempre que se demuestre que son completamente nuevos y adquiridos directamente de nuestras fábricas o por medio de sus representantes oficiales, por individuo o entidad jurídica españoles.

Art. 4.º Para ser comprador de estos aviones es condición indispensable ser ciudadano español, y si es una entidad, que ésta se dedique a actividades aeronáuticas.

Cuando la demanda excediese de las posibilidades del presupuesto que para subvenciones se ha señalado en el art. 1.º, tendrá preferencia el que poseyese el título de Piloto sobre cualquier otra persona, entidad o Corporación que se dedique a fines industriales aeronáuticos. A estos efectos se estudiarán reunidas las demandas de compra que se formulen dentro de cada mes.

Art. 5.º Ningún avión subvencionado total o parcialmente podrá ser vendido o cedido libremente antes de cumplirse un plazo de dos años, durante los cuales el Estado será copropietario del avión. Y en ningún modo gravarlo o hipotecarlo.

La venta o cesión dentro de este plazo traerá consigo el previo reintegro a la Caja del Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de las cantidades siguientes: Si la operación se efectúa dentro del primer año, "el importe total de la subvención", y si es entre el primero y segundo año, "la mitad de la misma".

Art. 6.º Las subvenciones se otorgarán mediante expedientes de este Ministerio, dentro de la cifra disponible, siempre que se cumplan las condiciones que se especifican a continuación.

Art. 7.º Todo comprador de aviones subvencionables con arreglo a esta disposición, tratará con la fábrica correspondiente la adquisición del aparato que desee, condicionando la compra definitiva a la concesión de la subvención que este Ministerio pudiera otorgarle y fijando el plazo en que el vendedor reserve el derecho de compra, que no será inferior a un mes en cada caso.

A los efectos de la posible subvención se otorgará un solo contrato por comprador y avión.

Art. 8.º La subvención que se desee la solicitará el comprador por medio de instancia, presentada dentro de la primera decena de cada mes, y a ella se acompañará: Contrato con la fábrica, declaración jurada del constructor o constructores de que el avión, su célula o su motor han sido fabricados por él o adquiridos nuevos para su acoplamiento en las fábricas nacionales donde fueron construídos, y, por último, documentación acreditativa de la nacionalidad española del comprador, y además su situación legal en caso de entidad jurídica.

Art. 9.º El expediente de este Ministerio se tramitará con la celeridad suficiente para que en caso de concederse la subvención pueda surtir efectos dentro del plazo de opción de compra.

Art. 10. En el caso de concederse subvención, ésta será entregada cuando el solicitante justifique, mediante acta de entrega ante testigos e intervenida por un delegado de la Dirección de Aeronáutica civil, que ha entrado en po-

sesión del avión en cuestión y que ha abonado al fabricante el importe total de la compra o la diferencia entre la subvención y el total; en el primer caso, dicha subvención la percibirá el comprador, y en el segundo, el fabricante vendedor. En ambos casos se levantará acta justificativa del percibo de dicha cantidad, suscrita por los dos interesados y el representante oficial de la mencionada Dirección General, a la que unirán un inventario detallado del avión y sus accesorios.

Art. 11. Será condición precisa para poder percibir la subvención el previo cumplimiento de los requisitos para la matrícula del avión y expedición de la documentación correspondiente.

Art. 12. Ningún miembro del Consejo de Administración ni empleados de fábricas o talleres de construcción de aviones o motores de Aviación podrá ser beneficiario de las subvenciones objeto de esta Orden.

Art. 13. Los aviones subvencionados deberán cumplir, como todos los demás, los preceptos reglamentarios de la legislación aérea, de cuyo cumplimiento responderán su propietario o su tripulación, según los casos.

Art. 14. El incumplimiento de los preceptos de esta Orden dentro de los dos años marcados para las obligaciones de la subvención lleva consigo la incautación temporal o definitiva, por la Dirección General de Aeronáutica Civil, del material subvencionado y la formación de expediente administrativo para el resarcimiento de la prima otorgada por la Caja del Tráfico Aéreo, siguiendo el procedimiento más rápido y eficaz, sin perjuicio de sancionar las responsabilidades a que hubiese lugar. Si no fuesen suficientes los procedimientos administrativos se apelará a los Tribunales de justicia.

Art. 15. Se podrá denegar la concesión de toda subvención solicitada siempre que haya razones para ello, a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Art. 16. Toda subvención concedida que, por causas ajenas a la Administración Pública, no haya podido hacerse efectiva dentro de los

treinta días siguientes a la fecha de concesión, se considerará tácitamente caducada.

Art. 17. En el plazo de los dos años en que el Gobierno es copropietario de todo avión subvencionado queda excluido de las responsabilidades que por daños y perjuicios se causen a bienes, personas o cosas.

Orden de Comunicaciones disponiendo que D. Arturo González Gil sea reintegrado en su destino de Profesor eventual de la Escuela Superior Aerotécnica y encargado de las asignaturas de Ensayo de aviones y Oficina de estudios

Ilmo. Sr.: Visto el informe de la Dirección General de Aeronáutica Civil, favorable a que se acceda a lo solicitado por el Director de la Escuela Superior Aerotécnica, en el sentido de que sea repuesto en su cargo de profesor eventual de dicha Escuela el Ingeniero aeronáutico D. Arturo González Gil, destituido por Real orden de 28 de febrero de este año,

Este Ministerio, teniendo en cuenta que su destitución fué debida a encontrarse el citado profesor emigrado en Francia, por haber tomado parte activa en la sublevación de Cuatro Vientos de 15 de diciembre último, precursora

Orden circular de Guerra relativa a destino de los alumnos de la Escuela Superior Aerotécnica que les corresponda servir en filas, como procedentes de reclutamiento forzoso

Excmo. Sr.: He tenido a bien disponer que los alumnos de Escuela Superior Aerotécnica que les corresponda servir en filas como procedentes del reclutamiento forzoso, sean destinados: los pertenecientes a los cupos de filas para la Península e islas e instrucción, a las tropas del Aeródromo de Cuatro Vientos, y los pertenecientes al grupo de filas para Africa, a las de Aviación de dicho territorio, aun cuando las Cajas a que los interesados pertenezcan no faciliten reclutas de servicio ordinario de las re-

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 3 de septiembre de 1931.—
Diego Martínez Barrios.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 4 de septiembre de 1931.)

del advenimiento de la República española, ha dispuesto sea reintegrado D. Arturo González Gil en su destino de profesor eventual de la Escuela Superior Aerotécnica y encargado de las asignaturas de Ensayo de aviones y Oficina de estudios, que le estaban encomendadas con anterioridad.

Madrid, 9 de septiembre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 10 de septiembre de 1931.)

feridas tropas, y sin que sean tenidos en cuenta los pertenecientes al servicio reducido para la evaluación de los que puedan recibir con arreglo al art. 5.º del Decreto de 20 de agosto de 1930 (C. L. núm. 393).

Lo comunico a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 14 de septiembre de 1931.—*Azaña.*

Señor...

(Gaceta 15 de septiembre de 1931.)

Orden de Comunicaciones nombrando a D. Carlos Haya y González Profesor de vuelos del curso de Navegantes aéreos de la Escuela Superior Aerotécnica

Ilmo Sr.: Como consecuencia del resultado del concurso dispuesto por orden de este Ministerio, de 13 de agosto último, para cubrir una plaza de profesor de vuelos del curso de Navegantes Aéreos de la Escuela Superior Aerotécnica, y a propuesta de la Dirección General de Aeronáutica Civil, he dispuesto sea nombrado D. Carlos de Haya y González para desem-

ñar el cargo de profesor en dicha Escuela.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 25 de septiembre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 26 de septiembre de 1931.)

SECCION 4.ª

Tráfico, policía y jurisdicción aérea.

Ley declarando nulo y resuelto el contrato del Estado con la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. (C. L. A. S. S. A.)

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ESPAÑOLA,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:

QUE LAS CORTES CONSTITUYENTES, en funciones de Soberanía Nacional, han decretado y sancionado la siguiente

L E Y

Artículo 1.º Se declara nulo y resuelto el contrato celebrado entre el Estado y la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, Sociedad Anónima (C. L. A. S. S. A.), aprobado por Real decreto de 23 de noviembre de 1929.

Art. 2.º En el plazo de tres meses se procederá a la liquidación definitiva, con sujeción a las siguientes bases:

a) El Estado recibirá todas las propiedades, valores, instalaciones, material de todas clases y bienes en que la Sociedad hubiere invertido su capital social, sus reservas, beneficios u otros fondos de su pertenencia, incluyéndose en la categoría de valores los gastos de establecimiento que no hubieren sido amortizados.

b) La Sociedad percibirá del Estado una cantidad equivalente a la diferencia entre las sumas invertidas y las amortizaciones realizadas y cargadas en la cuenta de explotación.

c) Consiguientemente, el aumento de valor que con relación al costo de adquisición hubieren experimentado las propiedades, valores, ins-

talaciones, material y bienes de la Sociedad beneficiará al Estado, sin que pueda la Sociedad alegar, respecto a la *plus valía*, derecho alguno. La valoración nunca podrá ser inferior a la de la adquisición o costo, con la única deducción de las cantidades amortizadas y las que pudieran significar la falta del debido entretenimiento, así como todas las depreciaciones voluntarias y culposas; todo ello sin perjuicio de las responsabilidades de todo orden que fueran procedentes.

d) Serán, sin embargo, de cargo de la Sociedad las multas pendientes que, no siendo ya susceptibles de recurso alguno, tengan la condición de firmes, como cualquiera otra responsabilidad que le corresponda.

e) Para esta liquidación, la Compañía nombrará su representación, con arreglo a los Estatutos, y el Estado la suya, de acuerdo con lo que disponga el Ministro de Comunicaciones, a propuesta del Director general de Aeronáutica Civil.

f) El saldo acreedor que deba percibir la Sociedad se satisfará mediante una ampliación de crédito en el presupuesto en ejercicio o, de no ser ésta posible, en el presupuesto más próximo.

Art. 3.º Al efecto de que pueda seguirse prestando el servicio que en la actualidad realiza la C. L. A. S. S. A., y en tanto se estudia la fórmula más conveniente, se nombra una Comisión gestora, compuesta de los siguientes miembros:



Como Presidente, el Director general de Aeronáutica Civil; como Vicepresidente, un funcionario del Ministerio de Comunicaciones que tenga la categoría de Jefe superior de Administración, designado por el Ministerio del Ramo; como Vocales: el Delegado del Gobierno en la Compañía, el Jefe de la Sección de Tráfico de la Dirección General, un representante de la Dirección General de Correos, nombrado libremente por su Director; dos, designados por el Director general de Aeronáutica Civil entre el elemento administrativo de la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A., y un Secretario, sin voz ni voto, nombrado entre los funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica.

Art. 4.º Por la Dirección General de Aeronáutica se procederá, desde luego, previo inventario, a la incautación de todos los bienes que pertenezcan a la Compañía, reconociendo a la misma el derecho al 5 por 100 de la cantidad que, como consecuencia de la liquidación, pueda corresponderle desde el día en que la incautación se verifique hasta el en que se entregue el saldo de la liquidación.

Art. 5.º La Comisión gestora tomará sus acuerdos por mayoría de votos, siendo voto de calidad para decidir los empates el del Presidente, y siendo precisa para que los acuerdos sean válidos la asistencia de cuatro miembros.

Art. 6.º Serán funciones de la Comisión:

a) Garantizar, por cuantos medios estén a su alcance, la no interrupción del servicio.

b) Acordar los gastos que sean necesarios para el cumplimiento de su gestión.

c) Dirigir el personal de las líneas de la manera más amplia, asumiendo su jefatura; resolviendo los conflictos que surjan y acordando las gratificaciones que correspondan en la forma que se viene aplicando por la Compañía.

d) Procurar el desarrollo del transporte de la correspondencia aérea.

e) Relacionarse con los demás Centros y oficinas públicas que sea necesario para el mejor cumplimiento de sus fines.

Art. 7.º Para el cumplimiento de todo lo anterior, se entregarán inventariados por la Dirección General de Aeronáutica Civil a la Comisión gestora los bienes pertenecientes a C. L. A. S. S. A., la que pasará a realizar los servicios con el personal obrero y técnico de que hoy dispone esta Compañía, sin que éstos adquieran derechos a ser funcionarios públicos, respetando las condiciones de trabajo que en la actualidad tienen y con amplia facultad para reorganizar los servicios en la forma más conveniente, acordando las cesantías que sean necesarias.

Art. 8.º Los gastos que se originen por la explotación de este servicio, incluso las dietas de la Comisión gestora, no podrán exceder de la cantidad consignada en Presupuestos para subvención de las líneas.

Art. 9.º Previa la intervención por el Interventor general del Ministerio, la Comisión gestora podrá proponer al Ministro la adquisición directa del material que sea preciso en el servicio de la línea que no exceda de 50.000 pesetas. Las piezas que sean reposición de las inutilizadas en el servicio, en el material de procedencia extranjera, previo informe de la Dirección General de Aeronáutica de que tales piezas no se fabrican en España, podrán adquirirse en el extranjero y por gestión directa.

Art. 10. La gestión quedará reducida a la administración de las líneas en servicio, sin que puedan ampliarse ni crearse otras nuevas, excepto la línea a Canarias, que podrá ser acordada por el Ministro.

Art. 11. Por la Dirección General de Aeronáutica se procederá con toda urgencia al estudio de estos servicios aeronáuticos, proponiendo la fórmula más conveniente para el Estado.

Art. 12. El Ministro de Comunicaciones, a propuesta de la Dirección General de Aeronáutica, dictará las disposiciones complementarias para el mejor cumplimiento de esta ley.

Por tanto:

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta ley, así como a to-

dos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid, veintitrés de septiembre de mil novecientos treinta y uno.—*Niceto Alcalá-Zamora*

ra y Torres.—El Ministro de Comunicaciones, *Diego Martínez Barrios.*

(*Gaceta* 25 de septiembre de 1931.)

Orden de Comunicaciones disponiendo quede constituida, en la forma que se indica, la Comisión gestora para dar cumplimiento a la Ley de 23 de septiembre, por la que se declara nulo y resuelto el contrato celebrado entre el Estado y la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.)

Ilmo. Sr.: Para dar cumplimiento a la ley de 23 de septiembre de 1931, en la que se declara nulo y resuelto el contrato celebrado entre el Estado y la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.), y a lo preceptuado en su art. 3.º,

He dispuesto que la Comisión gestora quede constituida en la forma siguiente:

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

Vicepresidente, Jefe superior de Administración civil de este Ministerio, D. Rumualdo Rodríguez de Vera.

Vocales: D. Antonio Gudín Fernández, delegado del Gobierno en la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.).

D. José Galán Guerra, Jefe de la Sección de

Tráfico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

D. Jesús Rubio Paz, representante de la Dirección General de Correos.

D. César Gómez de Lucía, Director de Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A.; y

D. Francisco Coterillo, Piloto de la misma. Secretario, D. José Gutiérrez García, funcionario de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 24 de septiembre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Sr. Director general de Aeronáutica Civil.

(*Gaceta* 26 de septiembre de 1931.)

Orden de Comunicaciones disponiendo quede integrada por los funcionarios que se mencionan la Comisión de incautación de todos los bienes que pertenezcan a la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.)

Ilmo. Sr.: Para dar cumplimiento a la Ley de 23 de septiembre de 1931, en la que se declara nulo y resuelto el contrato celebrado entre el Estado y la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.), y a lo preceptuado en su art. 4.º,

He dispuesto que la Comisión de Incautación de todos los bienes que pertenezcan a la Compañía quede compuesta por los funcionarios siguientes:

Delegado del Estado en dicha Compañía,

D. Antonio Gudín Fernández; y Jefes de Sección de la Dirección General de Aeronáutica Civil, D. José María Labrador Santos y don Alejandro Arias Salgado.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 24 de septiembre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(*Gaceta* 26 de septiembre de 1931.)

Orden de Comunicaciones disponiendo que el servicio de líneas aéreas empiece a desempeñarse por administración desde 1.º de octubre próximo

Ilmo. Sr.: En virtud de las facultades que me confiere el art. 12 de la Ley de 23 del actual, y para el mejor cumplimiento de la misma, he tenido a bien disponer:

1.º El servicio de las líneas aéreas empezará a desempeñarse por administración, en la forma dispuesta en la ley, desde 1.º de octubre próximo.

2.º La Comisión de incautación comenzará el día 30 sus tareas, procediendo desde luego a incautarse del material y efectos necesarios del material y efectos necesarios para asegurar el servicio. Con la mayor celeridad posible seguirá incautándose de la C. L. A. S. S. A., hasta completar el total, en cuyo momento cesará en su misión.

3.º La Comisión gestora irá recibiendo sucesivamente el material que le entregue la Comisión incautadora.

4.º El material de que se haga cargo el Estado deberá haber sido pagado totalmente por la C. L. A. S. S. A.

5.º El que no lo estuviera, se requisará asimismo, pero haciendo constar que el Estado no se hace cargo de otras obligaciones que las correspondientes a la parte de precio ya abonada o que se abone en lo sucesivo antes de la liquidación, quedando la Compañía en la obligación de pagar por su cuenta y directamente los saldos que resten.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 28 de septiembre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 29 de septiembre de 1931.)

Orden de Comunicaciones disponiendo quede integrada, en la forma que se indica, la Comisión liquidadora de todos los bienes que pertenezcan a la Compañía Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.)

Ilmo. Sr.: Para dar cumplimiento a la Ley de 23 de septiembre de 1931, en la que se declara nulo y resuelto el contrato celebrado entre el Estado y la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.), y a lo preceptuado en su artículo 2.º, he dispuesto que la Comisión Liquidadora de todos los bienes que pertenezcan a la Compañía, quede compuesta por los funcionarios siguientes:

Delegado del Estado en dicha Compañía, don Antonio Gudín Fernández.

Ingeniero aeronáutico, Profesor de la Escuela Superior Aerotécnica, D. Arturo González Gil.

Abogado del Estado, Jefe de la Asesoría Jurídica de este Ministerio, D. Porfirio Silván.

Interventor-Delegado de la Intervención general del Estado, del Cuerpo Pericial de Contabilidad del Estado, D. Carlos Renshaw Darmannin.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 28 de septiembre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 29 de septiembre de 1931.)

Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid - Barcelona, Barcelona - Madrid, en el mes de septiembre 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	MERCANCIAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
	H.	M.			Kilos	Gramos	Kilos	Gramos
60	202	20	31.200	311	6.113	990	63	932

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 septiembre de 1931

NACIONALIDAD	S E X O		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	271	26	297
ALEMANA	3	»	3
COLOMBIANA	1	»	1
FRANCESA	3	»	3
HUNGARA	1	»	1
HOLANDESA	1	»	1
INGLESA	2	1	3
SUIZA	2	»	2
TOTALES	284	27	311

Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid, en el mes de septiembre de 1931

En explotación por la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, „CLASSA“

Kilómetros de la línea: 400

Viajes efectuados	TIEMPO EN VUELO		Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	MERCANCIAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
	H.	M.			Kilos	Gramos	Kilos	Gramos
60	153	45	24.000	237	372	462	1	720

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 septiembre de 1931

NACIONALIDAD	S E X O		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	178	24	202
AUSTRIACA	1	1	2
ALEMANA	1	»	1
COLOMBIANA	1	»	1
FRANCESA	7	1	8
GUATEMALTECA	2	»	2
INGLESA	5	2	7
ITALIANA	1	»	1
NORTEAMERICANA	3	»	3
PORTUGUESA	6	1	7
SUIZA	2	»	2
URUGUAYA	1	»	1
TOTALES	208	29	237

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

LINEA AEREA	ENTIDAD EXPLOTADORA	Longitud kilométrica de la línea	Viajes efectuados	TIEMPO EN VUELO		Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	MERCANCIAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
				H.	M.			Kilos	Grs.	Kilos	Grs.
Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid.	Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, „CLASSA“	520	60	202	20	31.200	311	6.113	990	63	932
Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid. . .	Idem	400	60	153	45	24.000	237	372	462	1	720
TOTALES		920	120	356	05	55.200	548	6.486	452	65	652

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

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	449	50	499
ALEMANA	4	>	4
AUSTRIACA	1	1	2
COLOMBIANA	2	>	2
FRANCESA	10	1	11
GUATEMALTECA	2	>	2
HUNGARA	1	>	1
HOLANDESA	1	>	1
INGLESA	7	3	10
ITALIANA	1	>	1
NORTEAMERICANA	3	>	3
PORTUGUESA	6	1	7
SUIZA	4	>	4
URUGUAYA	1	>	1
TOTALES	492	56	548

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

NOMBRE DEL PILOTO	ENTIDAD DONDE PRESTA SUS SERVICIOS	KILOMETROS VOLADOS	TIEMPO EN VUELO	
			H.	M.
D. Luis Ruano	Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas «CLASSA»	7.080	46	05
> Pedro Tonda	Idem.	5.560	34	15
> Joaquín Cayón	Idem.	6.880	45	05
> Eduardo Lasterra.	Idem.	6.480	40	45
> Joaquín Gou	Idem.	9.560	63	35
> Francisco Torre Marín	Idem.	6.320	39	25
> Francisco Coterillo	Idem.	6.800	45	>
> Eduardo Soriano.	idem.	6.520	41	55
TOTALES		55.200	356	05

Resumen de los servicios transportados por las distintas líneas aéreas españolas, clasificadas por nacionalidad y sexo, en el mes de septiembre de 1931

En líneas aéreas españolas en el mes de septiembre de 1931

EXTRACTO

Nacionalidad	Varones	Mujeres	Totales
ESPAÑOLA	1.402	384	1.786
FRANCESA	1.402	384	1.786
ITALIANA	1.402	384	1.786
PORTUGUESA	1.402	384	1.786
GRUATMALTECA	1.402	384	1.786
INGLESA	1.402	384	1.786
AMERICANA	1.402	384	1.786
OTRAS	1.402	384	1.786
TOTALES	1.402	384	1.786

Resumen de los servicios transportados por las distintas líneas aéreas españolas en el mes de septiembre de 1931

Nacionalidad	Varones	Mujeres	Totales
ESPAÑOLA	1.402	384	1.786
FRANCESA	1.402	384	1.786
ITALIANA	1.402	384	1.786
PORTUGUESA	1.402	384	1.786
GRUATMALTECA	1.402	384	1.786
INGLESA	1.402	384	1.786
AMERICANA	1.402	384	1.786
OTRAS	1.402	384	1.786
TOTALES	1.402	384	1.786

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 agosto de 1931

DERECHO INTERNACIONAL

Austria-Yugoeslavia.—Convenio entre Austria y Yugoslavia sobre navegación aérea regular entre los dos países (1 de marzo 1930).

Bol. 472, pág. 1.

Polonia-Checoslovaquia. — Vuelos sobre la frontera de dichos países.

Bol. 472, pág. 6.

Rodesia del Sur.—Zona en que está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Bol. 472, pág. 7.

España -Francia.—Convenio especial entre Francia-España para el establecimiento de líneas aéreas españolas a Cabo Juby y Guinea, enlazando con las de Canarias, Barcelona a Génova y Madrid-París, y de líneas francesas Perpignan-Dakar, con bifurcación Alicante - Orán-Marsella-Argel y París-Madrid (22 de marzo de 1928).

Bol. 473, pág. 1.

DERECHO AEREO INTERNO

Registro de aeronaves

Gran Bretaña.—Modificaciones en los certificados que se insertan introducidas en marzo de 1931.

Bol. 472, pág. 8.

Italia.—Modificaciones introducidas en marzo de 1931.

Bol. 472, pág. 13.

Canadá.—Cambios sufridos durante el mes de marzo de 1931.

Bol. 473, pág. 4.

Holanda.—Idem, id., id.

Bol. 473, pág. 7.

INFORMACION

Aviso a los navegantes aéreos

Bélgica. — Aeródromo de Bruselas.—Servicio de transmisiones radioeléctricas.

Bol. 472, pág. 14.

Francia. — Cherburgo.—Terrenos ocupados por formaciones militares.

Bol. 472, pág. 14.

Gran Bretaña. — Portsmouth.—Utilización del aeródromo con ocasión de las pruebas de la Copa Schneider.

Bol. 472, pág. 15.

Pruebas de la Copa Schneider.—Disposiciones para las aeronaves de paso.

Bol. 472, pág. 17.

Idem, id., id.—Vuelos de entrenamiento.

Bol. 472, pág. 18.

Faro aeronáutico de Cranbrook.—Modificaciones de características.

Vuelos sobre el Irak.

Bol. 472, pág. 19.

Italia.—Informaciones sobre las condiciones de aterrizaje en los aeródromos de este país.

Bol. 472, pág. 19.

Vuelos sobre el Irak.

Bol. 372, pág. 21.

Alemania.—Aeródromo de Plauen.—Trabajos en ejecución.

Bol. 473, pág. 12.

Francia. — Chalons-Bouy.—Desplazamiento de la "T" orientable.

Bol. 473, pág. 13.

Inglaterra.—Instalación de un proyector de aterrizaje en el aeródromo de Lympne.

Bol. 473, pág. 13.

Italia.—Montserrato.—Peligro de aterrizaje.

Bol. 473, pág. 14.

Países Bajos.—Flesinga.—Obstáculos en el aeródromo.

Bol. 473, pág. 14.

Faro aeronáutico de Harderwijk.—Información.

Bol. 473, pág. 14.

Faro aeronáutico de Muiderberg.

Bol. 473, pág. 15.

Aeródromo de Waalhaven. — Indicación de la dirección del viento en tiempos cerrados.

Bol. 473, pág. 15.

España.—El Ministerio de Estado comunica las condiciones y requisitos necesarios para que los aviones particulares extranjeros puedan volar y aterrizar en territorio de Estonia.

Agosto 1931.