

Teniendo en cuenta la lógica unidad y coherencia global de un plan de estudios, es dado suponer que las Facultades, al proponer en su día los planes de estudios correspondientes del primer ciclo, contemplaron en su conjunto el contenido y alcance de esos estudios.

Por otra parte, dada la diversidad ya existente entre muchos de los primeros ciclos que están en funcionamiento y las distintas peculiaridades de cada Universidad y de su entorno socio-económico, parece natural que exista una razonable diversificación en las propuestas que se efectúen para el segundo ciclo de por sí definido como de especialización. Finalmente, se es consciente de que un plan de estudios debe estar periódicamente sometido a crítica, perfeccionamiento y actualización, todo ello sin que este proceso produzca trastornos graves y bruscos en la ordenación académica. Para ello, y previa consulta, se dictarán las correspondientes instrucciones.

En su consecuencia, y con el fin de tener preparado para el próximo curso académico todos los planes de los segundos ciclos de las Universidades que tienen ya establecido el primero, se ha considerado conveniente dictar directrices de carácter general y provisionales con la suficiente antelación, sobre la base de las circunstancias expuestas anteriormente, que a la vez que haga posible el establecimiento de planes de estudios, previas las consultas correspondientes a los Estamentos y Organos Colegiados previstos en los diferentes regímenes estatutarios de las Universidades, permita la puesta en marcha de éstos sin incidencias graves en la Ordenación Académica y sin que ello suponga un incremento del costo actual de su impartición.

En su virtud, y con el informe favorable de la Comisión Permanente de la Junta Nacional de Universidades,

Este Ministerio ha dispuesto lo siguiente:

Primero.—Las Universidades deberán elaborar, previas las consultas oportunas a sus Estamentos y Organos Colegiados siguiendo el procedimiento señalado en los Estatutos de cada Universidad, los planes de estudios correspondientes a los segundos ciclos de las Facultades universitarias para su refrendo por este Departamento, previo dictamen de la Junta Nacional de Universidades, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley General de Educación.

En cada una de las disciplinas que se incluyan en los mencionados planes de estudios deberá figurar una breve descripción de su contenido.

Toda propuesta de plan de estudios de segundo ciclo deberá llevar aneja una Memoria en la que se acredite y garantice que la implantación de los mismos no supondrá aumento de las dotaciones de personal, docente o no, ni de las consignaciones presupuestarias autorizadas actualmente a cada Universidad. Por tanto, solamente podrán implantarse el mismo número de Secciones y Especialidades que las actualmente autorizadas por este Ministerio.

No obstante, las propuestas de los planes de estudios podrán prever nuevas especialidades, que entrarán gradualmente en funcionamiento en la medida en que las Universidades puedan sufragarlas con las consignaciones disponibles, previa la autorización de este Ministerio.

Segundo.—Las mencionadas propuestas se elevarán al Ministerio de Educación y Ciencia, a través de la Dirección General de Universidades e Investigación —Subdirección General de Centros Universitarios—, antes del próximo 15 de mayo. Transcurrida dicha fecha se estará a lo dispuesto en el párrafo segundo del punto 1 del artículo 37 de la Ley General de Educación.

Tercero.—En tanto no se desarrollen los preceptos de la Ley General de Educación sobre los requisitos para el paso del primero al segundo ciclo y la validez de los títulos de Diplomados y de acuerdo con la disposición final primera y transitoria primera de la Ley General de Educación, así como por la incidencia del Decreto-ley 9/1975, de 10 de julio, podrán matricularse de cuarto curso de carrera los alumnos que hayan cursado los estudios de tercero en Facultades y Colegios Universitarios en la misma forma establecida en el momento actual para pasar de un curso a otro de la carrera.

Caso de que las Universidades estimaran necesaria la implantación de algún otro requisito para pasar de tercero a cuarto curso, cada Facultad lo deberá señalar expresamente en el plan de estudios que se proponga.

Cuarto.—Las asignaturas obligatorias señaladas por las Universidades para cada uno de los cursos que componen el plan de estudios no deberá sobrepasar el número de cinco, tendiéndose al mismo tiempo a que no resulte excesivamente elevado en su caso el número de materias optativas.

Quinto.—Cada Universidad resolverá los expedientes de convalidación de estudios efectuados en las Universidades españolas siguiendo las normas señaladas en la Orden ministerial de 17 de mayo de 1969 y demás disposiciones vigentes, entendiéndose, en todo caso, que el alumno que tenga aprobado todo el primer ciclo de cualquier Facultad, le será convalidado automáticamente por ese mismo ciclo en otra Facultad de la misma denominación.

Sexto.—Teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 39.2 de la Ley General de Educación se hará figurar si al término de los estudios de segundo ciclo los alumnos deben realizar una Memoria de investigación, tesina o reválida, para la obtención del título de Licenciado, requisito que será, en todo caso, necesario para poder acceder a las enseñanzas del tercer ciclo.

Séptimo.—Por la Dirección General de Universidades e Investigación se adoptarán las medidas oportunas en orden a la ejecución de lo dispuesto en la presente Orden ministerial.

Octavo.—La presente Orden tiene carácter provisional y entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», quedando derogada la de 23 de septiembre de 1972 y demás disposiciones de igual o inferior rango en lo que se opongan a la presente.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 16 de marzo de 1976.

ROBLES PIQUER

Ilmo. Sr. Director general de Universidades e Investigación.

MINISTERIO DE TRABAJO

6941

CORRECCIÓN de errores de la Orden de 25 de febrero de 1976 por la que se modifica el anexo II de la Ordenanza de Trabajo para la Pesca Marítima en buques congeladores de 19 de diciembre de 1974.

Advertidos errores en el texto remitido para su publicación de la mencionada Orden, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 58, de fecha 8 de marzo de 1976, página 4795, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En el apartado 1.1.1. Puente y cubierta, donde dice: «Capitán ... 22.808», debe decir: «Capitán ... 22.810».

En el apartado 3.1. Especialista, donde dice: «Marinero Pescador (Pescamar) ... 9.965», debe decir: «Marinero Pescador (Pescamar) ... 9.695».

Donde dice: «Electricista ... 9.965», debe decir: «Electricista ... 9.695».

Donde dice: «Engrasador ... 9.965», debe decir: «Engrasador ... 9.695».

Donde dice: «Cabo de agua ... 9.965», debe decir: «Cabo de agua ... 9.695».

Donde dice: «Fontanero o Plomero ... 9.965», debe decir: «Fontanero o Plomero ... 9.695».

Y donde dice: «Redero de mar ... 9.965», debe decir: «Redero de mar ... 9.695».

En el apartado 4.2. donde dice: «Inspector ... 22.816», debe decir: «Inspector ... 22.810».

MINISTERIO DEL AIRE

6942

ORDEN de 26 de marzo de 1976 por la que se actualiza el Reglamento de Circulación Aérea.

El Reglamento de Circulación Aérea fue aprobado por Decreto 3033/1965. El artículo segundo de este Decreto faculta al Ministerio del Aire para introducir en el Reglamento las modificaciones que aconseje la evolución técnica de la materia regulada.

El citado Reglamento fue actualizado por Orden ministerial número 3157/1971, de 18 de octubre («Boletín Oficial del Minis-

terio del Aire» número 149, de 1971, y «Boletín Oficial del Estado» números 292, 293, 294, 295 y 296, de fechas 7, 8, 9, 10 y 11 de diciembre de 1971).

Desde su actualización, la Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.), a la que pertenece España, ha modificado sustancialmente algunos de sus artículos, modificaciones que se consideran necesarias introducir en la reglamentación española en lo que a circulación aérea se refiere.

En su virtud dispongo:

Artículo único.—A partir de la fecha de la publicación de la presente Orden entra en vigor el texto modificado de los artículos del Reglamento de Circulación Aérea, que en anexo se relacionan.

Madrid, 26 de marzo de 1976.

FRANCO

ANEXO QUE SE CITA

Modificaciones al articulado del Reglamento de Circulación Aérea

LIBRO I

«Autoridad ATS competente. La autoridad correspondiente designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.»

«Zona de parada. Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del extremo de la pista, en el sentido del despegue, designada y preparada por la autoridad competente como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en el caso de un despegue interrumpido.»

LIBRO II

2.1.1.2. Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o cuando se tenga permiso de la autoridad competente, las aeronaves no volarán sobre ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que se vuele a una altura que permita, en un caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o la propiedad que se encuentren en la superficie.

2.1.1.7. Vuelo acrobático.

A menos que se tenga el correspondiente permiso de la autoridad competente, no podrán efectuarse vuelos acrobáticos.

1) Sobre ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre reuniones de personas al aire libre.

2) Dentro de los espacios aéreos controlados.

3) Fuera del espacio aéreo controlado, a menos que durante toda la maniobra, incluida la entrada y recuperación de la misma, la aeronave permanezca en todo momento a una altura superior a 450 metros sobre el obstáculo más alto del área de terreno sobre la que aquélla se realice. En el caso de que la maniobra se efectúe sobre o por debajo de una capa de nubes, deberá mantenerse una separación vertical a las mismas de 450 metros.

4) Si la visibilidad en vuelo y el techo de nubes no son superiores a 10 kilómetros y 1.500 metros, respectivamente.

2.2.3. No se realizarán vuelos VFR en el período comprendido entre la iniciación del crepúsculo vespertino y el final del crepúsculo matutino, ni por encima del nivel de vuelo 200.

Asimismo tampoco se realizarán vuelos VFR a velocidades transónicas y supersónicas ni por aviones propulsados a reacción en los espacios aéreos controlados.

La dependencia ATS correspondiente podrá, no obstante, autorizar vuelos VFR nocturnos dentro de la Zona de Control de Aeródromo.

2.2.4. Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando se tenga permiso de la autoridad competente, los vuelos VFR no se efectuarán:

a) Sobre ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 metros (1.000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros (2.000 pies) desde la aeronave y en cualquier otra parte distinta de ésta, a una altura menor de 150 metros (500 pies) sobre tierra o agua, cuando se trate de aviones convencionales.

b) A una altura inferior a 2.000 pies sobre el suelo, en todos los casos, cuando se trate de aviones propulsados a reacción.

Tabla de mínimos meteorológicos.

2.1.5.5.2. *Fallo de las comunicaciones.*—Si el fallo de la radio impide cumplir con lo dispuesto en 2.1.5.5.1., la aeronave observará los procedimientos de fallo de las radiocomunicaciones que sean apropiadas de los párrafos 2.1.5.5.2.1, 2.1.5.5.2.2 y 2.1.5.5.3.

Además, la aeronave cuando forma parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.

2.1.5.5.3. *Fallo de Comunicaciones.*

2.1.5.5.3.1. Aire/Tierra.

2.1.5.5.3.1.1. Cuando una aeronave no puede establecer contacto radio con la estación correspondiente en la frecuencia designada, tratará de establecer contacto en otra frecuencia apropiada a la ruta. Si esta tentativa no da resultado, la aeronave tratará de establecer comunicación con otra aeronave u otras estaciones aeronáuticas, incluso con los barcos de estaciones oceánicas, donde sea aplicable, en las frecuencias apropiadas a la ruta. Además, la aeronave deberá observar en la frecuencia adecuada las llamadas de otras aeronaves.

2.1.5.5.3.1.2. Si fallasen los intentos especificados en 2.1.5.5.3.1.1., la aeronave transmitirá su mensaje dos veces tanto en la frecuencia principal como en la secundaria designadas, precedido de la frase «TRANSMITIENDO A CIEGAS», y, si fuera necesario, incluirá el destinatario o destinatarios del mensaje. Antes de cambiar de frecuencia deberá anunciar a qué frecuencia va a pasar.

2.1.5.5.3.2. Fallo de receptor.

2.1.5.5.3.2.1. Cuando una aeronave no puede establecer comunicación debido a fallo de receptor, transmitirá informes a las horas o posiciones previstas en la frecuencia apropiada, precedido de la frase «TRANSMITIENDO A CIEGAS DEBIDO A FALLO DE RECEPTOR». La aeronave transmitirá el mensaje seguido de una repetición completa. En este mensaje comunicará también la hora de su siguiente transmisión prevista.

2.1.5.5.3.2.2. Una aeronave a la que se proporcione control de tránsito aéreo o servicio de asesoramiento, además de cumplir lo que se estipula en 2.1.5.5.3.2.1., transmitirá información relativa a las intenciones del Comandante de la aeronave respecto a la continuación de su vuelo.

2.1.5.5.3.3. Tierra/Aire.

2.1.5.5.3.3.1. Si una estación aeronáutica no ha podido establecer contacto con una aeronave, después de haber llamado en las frecuencias principal y secundaria que se cree que la aeronave está utilizando, hará lo siguiente:

a) Solicitará de otras estaciones aeronáuticas, incluso de los barcos de estaciones oceánicas, cuando corresponda, que le presten ayuda llamando a la aeronave y retransmitiendo el tráfico, si fuera necesario.

b) Pedirá a otras aeronaves de la ruta que intenten establecer comunicaciones con la aeronave y retransmitan el tráfico si fuera necesario.

2.1.5.5.3.3.2. Las disposiciones de 2.1.5.5.3.3.1 también se aplicarán:

a) A petición de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo interesada.

b) Cuando no se haya recibido una comunicación esperada de una aeronave dentro de un período de tiempo tal que dé lugar a sospechar la ocurrencia de un fallo de comunicaciones. Este período de tiempo no será superior a cinco minutos.

2.1.5.5.3.3.3. La transmisión a ciegas de permiso o instrucciones de control de tránsito aéreo a que se refiere el 2.1.5.5.3.3.1 y 2.1.5.5.3.3.2 se efectuará a las aeronaves solamente a solicitud específica de la estación aeronáutica.

2.1.5.5.3.4. La estación de radio de control aeroterrestre notificará a la dependencia de los servicios de control de tránsito aéreo apropiada y a la Empresa explotadora todo fallo de comunicación aeroterrestre.

Incluir en el Reglamento de Circulación Aérea en el apéndice H, a continuación de la página H-1: la página H-2, con la «TABLA DE UNIDADES DE MEDIDA».

ANEXO 5. UNIDADES DE MEDIDA

Tabla de Unidades de Medida

Magnitudes	Unidades de la Tabla OACI	Unidades de la Tabla Azul
Distancia empleada en la navegación, notificación de posición, etc.—Por regla general, más de dos a tres millas marinas.	MILLAS MARINAS Y DECIMOS.	MILLAS MARINAS Y DECIMOS.
Distancias relativamente cortas, tales como las relativas a los aeródromos (por ejemplo, longitudes de pistas).	METROS.	METROS.
Altitudes, elevaciones y alturas.	METROS.	Pies.
Velocidad horizontal, incluso la velocidad del viento.	NUDOS.	NUDOS.
Velocidad vertical.	METROS POR SEGUNDO.	Pies por minuto.
Dirección del viento para el despegue y el aterrizaje.	GRADOS MAGNETICOS.	GRADOS MAGNETICOS.
Dirección del viento, excepto para el aterrizaje y despegue.	GRADOS GEOGRAFICOS.	GRADOS GEOGRAFICOS.
Visibilidad, incluso visibilidad de la pista.	KILOMETROS O METROS.	KILOMETROS O METROS.
Reglaje del altímetro.	MILIBARES.	MILIBARES.
Temperatura.	GRADOS CELSIUS (CENTIGRADOS).	GRADOS CELSIUS (CENTIGRADOS).
Peso.	TONELADAS METRICAS O KILOGRAMOS.	TONELADAS METRICAS O KILOGRAMOS.
Tiempo.	HORAS Y MINUTOS COMENZANDO EL DIA A MEDIANOCHE, HORA MEDIA DE GREENWICH.	HORAS Y MINUTOS COMENZANDO EL DIA A MEDIANOCHE, HORA MEDIA DE GREENWICH.

Millas marinas internacionales, cuya conversión a metros es de: una milla marina internacional = 1.852 metros.

NOTA.—Cuando las unidades son comunes a ambas tablas, en la Tabla Azul aparecen en letra mayúscula.

LIBRO III

3.2.3.3. Los permisos concedidos por las dependencias de control de tránsito aéreo proporcionarán separación:

- Entre vuelos IFR controlados.
- Entre vuelos IFR controlados y vuelos VFR controlados, incluyendo los vuelos VFR especiales.
- Entre vuelos VFR especiales.
- Cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente, entre vuelos VFR controlados en espacio aéreo controlado (instrumentos/visual).

3.2.4.1. La selección de las mínimas de separación que han de aplicarse en una parte dada del espacio aéreo se hará como sigue:

1. Las mínimas de separación se elegirán entre las que figuran en las disposiciones de los PANS-RAC y de los Procedimientos Suplementarios Regionales que sean aplicables a las circunstancias prevalentes, si bien cuando se utilicen tipos de ayudas o prevalezcan circunstancias que no estén previstas en las disposiciones vigentes de la OACI se establecerán otras mínimas de separación, según proceda, por:

— La autoridad ATS competente, previa consulta con los explotadores, respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro del espacio aéreo bajo la soberanía de un Estado.

— Acuerdo regional de navegación aérea respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro de espacio aéreo sobre alta mar o sobre áreas de soberanía indeterminada.

Los PANS-RAC (Doc 4444-RAC/501) y la Parte I de los Procedimientos Suplementarios Regionales (Doc 7030) describen detalladamente las mínimas de separación prescritas por la OACI.

2. La selección de las mínimas de separación se hará en consulta entre las autoridades ATS responsables del suministro de los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo adyacente cuando:

— El tránsito ha de pasar de uno a otro de los espacios aéreos adyacentes.

— Las rutas se hallen más próximas a la frontera común de los espacios aéreos adyacentes que las mínimas de separación aplicables según las circunstancias.

LIBRO IV

4.1.2.2.1.2. La presentación de plan de vuelo antes de la salida debe hacerse personalmente a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de salida. Si no hay tal oficina en el punto de salida, el plan de vuelo se transmitirá por teléfono o por teletipo, o si no se dispone de estos medios, por radio a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo designada para servir al aeródromo de salida.

4.3.1.3.9.1. Se transmitirá a la aeronave la información siguiente tan pronto como sea posible después de que la aeronave haya establecido comunicación con la dependencia que presta servicio de control de aproximación, excepto cuando se sepa que la aeronave ya la ha recibido:

- Pista en servicio.
- Información meteorológica, según se especifica en Libro Cuarto, Título Séptimo, Apartado 4.7.
- El estado actual de la superficie de la pista, cuando existan residuos de precipitación y otros peligros temporales.
- Las variaciones del estado operacional de las ayudas visuales y no visuales esenciales para la aproximación y el aterrizaje.

4.4.1.2.1.2. Las siguientes posiciones de las aeronaves en los circuitos de tránsito y de rodaje son aquellas en que las aeronaves reciben normalmente permisos de las torres de control. Ya se den por señales luminosas o por radio. Debe observarse cuidadosamente a las aeronaves a medida que se aproximan a estas posiciones para poder darles los permisos correspondientes sin demora. Siempre que sea posible, todos los permisos deben expedirse sin aguardar a que la aeronave los pida.

Posición 1. La aeronave pide permiso para iniciar el rodaje previo al despegue. Se le dan los permisos correspondientes al rodaje y pista en servicio.

Posición 2. Si existe tránsito que interfiera, la aeronave que vaya a salir se mantendrá en este punto. Normalmente se calentarán en él los motores.

Posición 3. Se da en este punto el permiso de despegue si no ha sido posible hacerlo en la posición 2.

Posición 4. Aquí se da el permiso de aterrizaje.

Posición 5. Aquí se da el permiso para rodar hasta los hangares o área de estacionamiento.

Posición 6. Cuando es necesario se da en esta posición la información para el estacionamiento.

(Véanse figuras V-1 y V-2.)

4.4.1.2.2. Elección de la pista en servicio.

4.4.1.2.2.1. La expresión «pista en servicio» se empleará para indicar la pista que la dependencia que suministra el servicio de control de aeródromo considera más adecuada, en un momento dado, para los tipos de aeronaves que se espera aterrizarán o despegarán en dicho aeródromo.

4.4.1.2.2.2. Normalmente, la aeronave aterrizará y despegará contra el viento, a menos que las condiciones de seguridad o de tránsito aéreo o la configuración de la pista determinen que es preferible una dirección diferente. Sin embargo, al elegir la pista en servicio, la dependencia que suministra el servicio de control de aeródromo tendrá en cuenta otros factores pertinentes, además de la velocidad y dirección del viento en la superficie, tales como los circuitos de aproximación y aterrizaje disponible.

4.4.1.2.2.3. Si el Comandante considera que la pista en servicio no es apropiada para la operación que tenga que realizar, podrá solicitar permiso para usar otra pista.

4.4.2.1.2.2. A fin de acelerar el tránsito aéreo, puede permitirse el rodaje de las aeronaves en la pista en servicio siempre que ello no entrañe riesgo ni demora para las demás aeronaves.

4.4.2.1.2.3. Con excepción de lo dispuesto en 4.4.2.1.3, o a menos que otra cosa prescriba la autoridad competente, las aeronaves no se mantendrán esperando a una distancia de la pista en servicio inferior a:

- a) La de un punto de espera en rodaje, cuando tal punto haya sido establecido y sus marcas sean visibles; o
- b) Cuando no se hayan establecido puntos de espera en rodaje o sus marcas no sean visibles
- i) Cincuenta metros respecto al borde de la pista, cuando la longitud de la pista sea de 900 metros o más.
- ii) Treinta metros respecto al borde de la pista, cuando la longitud de la pista sea inferior a 900 metros.

No se permitirá a las aeronaves que esperen en el extremo de aproximación de la pista en servicio mientras otra aeronave está efectuando un aterrizaje, hasta que esta última haya pasado del punto previsto para la espera.

Véase figura V-4.

4.4.2.1.3.3. Mientras una aeronave está aterrizando o despegando, no se permitirá que los vehículos esperen, respecto a la pista en servicio, a una distancia inferior a:

- a) La de un punto de espera en rodaje, cuando tal punto haya sido establecido y sus marcas sean visibles, o
- b) Cuando no se hayan establecido puntos de espera en rodaje o sus marcas no sean visibles:
- i) Cincuenta metros respecto al borde de la pista, cuando la longitud de la pista sea de 900 metros o más.
- ii) Treinta metros respecto al borde de la pista, cuando la longitud de la pista sea inferior a 900 metros.

4.4.2.1.4.3. Se expide permiso a una aeronave para entrar en el circuito de tránsito cuando se desea que ésta se aproxime al área de aterrizaje de acuerdo con los circuitos de tránsito en uso, y las condiciones de tránsito sean tales que no sea posible autorizar el aterrizaje inmediato. Con el permiso de entrada en el circuito de tránsito, se da la información concerniente a la dirección del aterrizaje o pista en servicio, para que el Comandante de aeronave pueda planear correctamente su entrada en el circuito de tránsito.

4.4.2.1.5.1. Excepto como se especifica en 4.4.2.1.5.1.1, en general, no se permitirá que inicie el despegue ninguna aeronave dispuesta para partir hasta que la aeronave siguiente que la preceda haya cruzado el extremo de la pista en servicio, o haya iniciado un viraje, o hasta que todas las aeronaves que hayan aterrizado antes estén fuera de dicha pista.

Véase figura V-5.

4.4.2.1.5.4. Sujeto a lo dispuesto en 4.4.2.1.5.3, el permiso de despegue se expedirá cuando la aeronave esté dispuesta para el despegue y en la pista en servicio o acercándose a ella y la situación del tránsito lo permita.

4.4.2.1.6.1. Excepto como se especifica en 4.4.2.1.6.1.1, en general, no se permitirá cruzar el comienzo de la pista, en su aproximación final, a ninguna aeronave que vaya a aterrizar

hasta que la aeronave saliente que la preceda haya cruzado el extremo de la pista en servicio, haya iniciado un viraje, o hasta que todas las aeronaves que hayan aterrizado antes estén fuera de dicha pista.

Véase figura V-5.

Figura V-1.

Figura V-4.

Figura V-5.

4.2.1.9.4. Nada de lo que se dispone en 4.2.1.8 y 4.2.1.9 impide que la autoridad aeronáutica correspondiente establezca:

- a) Otras mínimas para uso en circunstancias no prescritas, o
- b) Condiciones adicionales a las prescritas para el uso de una mínima determinada, siempre que se mantenga en todo momento el nivel de seguridad inherente a las disposiciones detalladas que figuran en 4.2.1.8 y 4.2.1.9.

4.3.1.3.9.3. Al comienzo de la aproximación final, se transmitirá a las aeronaves la información siguiente:

a) Cambios significativos en la dirección y velocidad del viento medio en la superficie.

Los cambios significativos se especifican en el apéndice R. Sin embargo, si el Controlador posee información del viento en forma de componentes, los cambios significativos son:

- Valor medio de la componente frontal: 10 nudos.
- Valor medio de la componente de cola: 2 nudos.
- Valor medio de la componente transversal: 5 nudos.

b) La información más reciente, caso de haberla, sobre la cortante vertical del viento y/o la turbulencia en el área de aproximación final.

c) La visibilidad existente, representativa de la dirección y sentido de la aproximación y el aterrizaje o, cuando se facilite, el valor o valores actuales del alcance visual en la pista y, si es factible, la tendencia complementada por el valor o valores del alcance visual oblicuo, si se proporciona.

4.4.1.4.1.1. Antes de iniciar el rodaje para el despegue, se notificará a la aeronave lo siguiente, a menos que se sepa que la información ya ha sido recibida por la aeronave:

- a) La pista que ha de utilizarse.
- b) La dirección y velocidad del viento existente en la superficie, incluyendo las variaciones significativas.
- c) El reglaje QNH de altímetro y, bien sea regularmente de conformidad con acuerdos locales o si la aeronave lo solicita, el reglaje QFE de altímetro.
- d) La temperatura del aire ambiente en la pista que ha de utilizarse, en el caso de aeronaves equipadas con turbinas.
- e) La visibilidad existente, representativa de la dirección y sentido del despegue y subida inicial, si es superior a 10 kilómetros, o el valor o valores actuales del RVR correspondiente a la pista que ha de utilizarse cuando se proporcione.
- f) La hora exacta.

4.4.1.4.1.2. Antes del despegue, se notificará a las aeronaves:

a) Todo cambio significativo en la dirección y velocidad del viento, la temperatura del aire ambiente y el valor o valores de la visibilidad o del RVR, de conformidad con 4.4.1.4.1.1.

b) Las condiciones meteorológicas significativas en el área de despegue y subida inicial, a menos que se sepa que la información ya ha sido recibida por la aeronave.

El concepto de condiciones significativas incluye la existencia o el propósito de: Tormenta, turbulencia moderada o fuerte, componente vertical del viento, granizo, engelamiento moderado o fuerte, lluvia helada, ondas orográficas marcadas, tempestad de arena, tempestad de polvo, ventisca alta y tormenta o tromba marina en el área de despegue y subida.

4.7.1.2.1.2.1. Los mensajes de los servicios de tránsito aéreo que se hayan de transmitir por la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas contendrán:

a) Información respecto a la prioridad con que se han de transmitir y los destinatarios a quien se han de entregar, así como indicación de fecha y hora de depósito en la estación fija aeronáutica de que se trate, y del indicador de remitente (véase 4.7.1.2.1.2.5).

b) Los datos de los servicios de tránsito aéreo, precedidos, si es necesario, por la información suplementaria de destinatarios que se describe en 4.7.1.2.1.2.6.1, preparados de acuerdo con las normas en vigor.

4.7.1.2.1.2.3.2. Cada indicador de destinatario consistirá en una serie de seis u ocho letras, en el orden siguiente:

a) El indicador de lugar OACI de cuatro letras asignado al lugar de destino.

b) i) El designador OACI de dos letras que identifique a la autoridad aeronáutica, servicio o Empresa explotadora de aeronaves a que vaya dirigido el mensaje, o

ii) En los casos en que no se haya asignado un designador, se utilizará uno de los siguientes:

— «YX», cuando el destinatario sea un servicio u Organismo militar.

— «ZZ», cuando el destinatario sea una aeronave en vuelo.

— «YY», en los demás casos.

c) Si es necesario, el designador de dos letras que identifique el departamento o división del Organismo al cual va dirigido el mensaje.

4.7.1.2.1.2.3.3. Al dirigir a las dependencias ATS mensajes de plan de vuelo, mensajes de enmiendas relacionados con ellos y mensajes de cancelación de plan de vuelo, se usarán los siguientes designadores de dos letras:

Centro encargado de una región de información de vuelo o de una región superior de información de vuelo (ya sea un ACC o FIC):

— Si el mensaje corresponde a un vuelo IFR: CQ.

— Si el mensaje corresponde a un vuelo VFR: ZF.

— Torre de control de aeródromo: ZT.

— Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo: ZP.

4.7.1.3.2.8.1. El formato y los datos convencionales que han de usarse en los mensajes de informes de posición y de aeronotificaciones son los especificados en el modelo de formulario AIREP, en el apéndice L, utilizando:

— Para los mensajes de informes de posición: La sección 1.

— Para los mensajes de aeronotificaciones: La sección 1, seguida de las secciones 2 y/o 3, según proceda.

4.8.3.4.4.1.1. Se informará a la aeronave:

a) Si, en cualquier momento durante su aproximación final, la aeronave vuela fuera de los límites laterales del embudo de aproximación, o si su movimiento alejándose de la ruta nominal es tal que parezca que la aeronave se ha de salir pronto del embudo.

b) Si, en la fase final de la aproximación, la aeronave se desvía tanto de la ruta que parezca improbable que pueda completar con éxito la aproximación, y si la aeronave se aparta de la ruta nominal en forma peligrosa y no se sabe que tenga a la vista el terreno, debiera sugerirse que comience una maniobra de aproximación frustrada.

4.8.3.4.6. Independientemente del tipo de aproximación que se está comprobando, el suministro de información o asesoramiento debiera terminarse, notificándose así a la aeronave, cuando el piloto notifica que tiene a la vista las luces de aproximación, o la pista, lo que antes se produzca. Sin embargo, si la aeronave llega a la posición en que termina el embudo sin hacer tal notificación y la aproximación continúa, debe seguir comprobándose el progreso del vuelo, en la medida de lo posible.

Figura V-5.

4.2.1.1.3. La interferencia ilícita de una aeronave constituye un ejemplo de circunstancias excepcionales que podrían exigir la aplicación, entre la aeronave que está siendo objeto de interferencia ilícita y otras aeronaves, de separaciones mayores que las mínimas especificadas.

4.2.3.1.1.1. Para indicar que se encuentra en estado de emergencia, una aeronave equipada con un respondedor SSR podría hacer funcionar el equipo de la forma siguiente:

a) En el modo A, clave 7700, o

b) En el modo A, clave 3100, para indicar en forma específica que está siendo objeto de interferencia ilícita.

4.2.3.1.2. *Prioridad.*

4.2.3.1.2.1. Se dará prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa o se sospeche que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita.

4.2.3.1.3. *Interferencia ilícita.*

4.2.3.1.3.1. El personal de los servicios de tránsito aéreo estará preparado para reconocer cualquier indicación de que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita.

4.2.3.1.3.2. Siempre que se sospeche que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita y no se disponga de visualización automática distintiva de las claves 3100 y 7700, modo A, del SSR, el Controlador radar intentará verificar sus sospechas seleccionando sucesivamente en el descifrador del SSR las claves 3100 y 7700, modo A.

Una aeronave equipada con respondedor SSR lo hará funcionar en el modo A, clave 3100, para indicar específicamente que es objeto de interferencia ilícita. La aeronave puede hacer funcionar el respondedor en el modo A, clave 7700 para indicar que está amenazado por un grave e inminente peligro y que necesita ayuda inmediata.

4.2.3.1.3.3. Siempre que se sepa o se sospeche que se está cometiendo un acto de interferencia ilícita de una aeronave, las dependencias ATS atenderán prontamente las peticiones de la aeronave, incluyendo las solicitudes de información correspondientes a los servicios e instalaciones de Navegación Aérea, a los procedimientos y servicios a lo largo de la ruta de vuelo y en cualquier aeródromo en que se proyecte aterrizar, y tomará las medidas que sean necesarias para acelerar la realización de todas las fases del vuelo. Asimismo, las dependencias ATS:

a) Transmitirán y continuarán transmitiendo la información pertinente a la realización segura del vuelo, sin esperar respuesta de la aeronave.

b) Vigilarán y trazarán el progreso del vuelo con los medios disponibles y coordinarán la transferencia del control con las dependencias ATS adyacentes, sin solicitar transmisión u otra respuesta de la aeronave, a menos que la comunicación con la misma permanezca normal.

c) Informarán a las otras dependencias ATS a las que incumba ese vuelo, incluyendo el lugar de destino concedido o supuesto.

d) Notificarán:

i) Al explotador o a su representante designado.

ii) Al Centro Coordinador de Salvamento correspondiente, de acuerdo con los métodos de alerta adecuados.

iii) A la autoridad de seguridad designada.

La autoridad de seguridad designada y/o el explotador notificarán a su vez a las otras partes interesadas, de acuerdo con los métodos preestablecidos.

e) Retransmitirán mensajes adecuados, relativos a las circunstancias relacionadas con la interferencia ilícita entre la aeronave y las autoridades designadas.

Cambiar la numeración que figura actualmente, que, al ser sustituida, pasará a los números siguientes:

El 4.2.3.1.2 pasa a ser 4.2.3.1.4.

El 4.2.3.1.2.1 pasa a ser 4.2.3.1.4.1.

El 4.2.3.1.3 pasa a ser 4.2.3.1.5.

El 4.2.3.1.3.1 pasa a ser 4.2.3.1.5.1.

El 4.2.3.1.4 pasa a ser 4.2.3.1.6.

El 4.2.3.1.4.1 pasa a ser 4.2.3.1.6.1.

4.4.2.1.2.4. Las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita o que, por cualquier otra razón, sea conveniente apartar de las actividades normales de un aeródromo, serán enviadas al área de estacionamiento aislado o designado. En los casos en que no se haya designado tal área de estacionamiento aislado, o si no se dispone de ella, se enviará a las aeronaves a un punto dentro del área o a las áreas elegidas de común acuerdo por las autoridades del aeródromo. El permiso de rodaje especificará la ruta que ha de seguirse hasta el área de estacionamiento. Esta ruta se elegirá de modo que se reduzcan al mínimo los riesgos para el público, otras aeronaves y las instalaciones del aeródromo.

LIBRO VII

7.1.7.4.3.1. El explorador no utilizará ningún piloto como Comandante de aeronave de un avión en ruta o tramo de ruta respecto a la cual no esté entonces capacitado, hasta que dicho piloto haya cumplido con lo prescrito en los apartados 7.1.7.4.3.2, 7.1.7.4.3.3 y 7.1.7.4.3.4.

LIBRO VIII

8.2.1. El Servicio de Información Aeronáutica tomará las medidas necesarias para cerciorarse de que la información que proporcionan respecto a su territorio es exacta y oportuna.

Los Organismos encargados de facilitar la información aeronáutica serán los responsables de informar al Servicio de Información Aeronáutica, directamente y con la debida antelación, toda la información que deba difundirse. (Ver apéndice P.)

8.6.2.3. Cuando no se haya presentado ninguna información para su publicación por NOTAM II AIRAC, se iniciará la notificación NIL (ninguna) y se distribuirá con el NOTAM CLASE II posterior y más próximo a la fecha de publicación del AIRAC, y si no lo hubiese, con el resumen mensual impreso de NOTAM CLASE I, dándole a éste la misma distribución que a los NOTAM CLASE II.

8.6.4.8. Cuando no se haya publicado ningún NOTAM CLASE II durante un mes natural, esta información se comunicará junto con el resumen mensual impreso de NOTAM CLASE I, dándole a éste la misma distribución que a los NOTAM CLASE II.

8.6.5.3. La información relativa a depósitos de nieve, nieve fangosa, hielo y agua estancada en los pavimentos de aeródromos contendrá, cuando se notifique por medio de un SNOWTAM, la información en el orden indicado en el modelo que figura en el apéndice 2 del anexo 15.

8.8.1.1. Se iniciará una circular de información aeronáutica siempre que sea necesario publicar la información aeronáutica que no se ajuste a los requisitos de:

- a) Las especificaciones de 8.5 para su inclusión en una publicación de información aeronáutica, o
- b) Las especificaciones de 8.8.1 para iniciar un NOTAM.

8.9.2.1. La autoridad aeronáutica de cada aeródromo tomará las medidas necesarias para recibir información respecto al estado y condiciones de funcionamiento de las instalaciones de navegación aérea que observen las tripulaciones de las aeronaves, y se cerciorarán asimismo de que el Servicio de Información Aeronáutica dispone de tal información para distribuirla según lo requieran las circunstancias.

APENDICE A

Casilla 6: IDENTIFICACION DE AERONAVES.

v) Para vuelos nacionales, los aviones militares podrán emplear el indicativo táctico asignado para su misión o su matrícula militar, con la limitación de no exceder los siete caracteres establecidos.

Casilla 9: NUMERO Y TIPO DE AERONAVES.

c) Para vuelos nacionales, los aviones militares pondrán su indicativo militar en lugar del designador OACI.

APENDICE B

APENDICE C

Página C-17. CODIGO DE SEÑALES VISUALES DE TIERRA A AIRE A UTILIZAR POR SUPERVIVIENTES.

W.

Dos barras verticales.

Necesitamos lámparas de señales con batería y radio. (Ver apéndice 2.)

Página C-18. SEÑALES CON EL CUERPO.

Nuestro receptor funciona. (Ver apéndice 3.)

Mensaje recibido y entendido.

Mensaje recibido y no entendido. (Ver apéndice 3.)

APENDICE P

APENDICE Q

APENDICE R

MINISTERIO DE INFORMACION Y TURISMO

6943

ORDEN de 14 de marzo de 1976 por la que se crea un Negociado de Asistencia Social en la Sección de Programación de Efectivos y Asistencia Social de la Subdirección General de Personal.

Ilustrísimo señor:

El Decreto 2532/1974, de 9 de agosto, sobre refundición de disposiciones orgánicas del Ministerio de Información y Turismo,

disponía en el apartado 4 del artículo 2.º que la Subdirección General de Personal tendría las competencias en materia de acción social con el personal del Departamento.

La Orden de 31 de enero de 1975, por la que se desarrolla el Decreto 2532/1974, de 9 de agosto, estructura las unidades administrativas de rango inferior de dicha Subdirección General y crea la Sección de Programación de Efectivos y Asistencia Social, a la que se atribuyen las materias de asistencia social de los funcionarios.

El concepto de Asistencia Social engloba distintas tareas que, en principio, van más allá de la mera gestión de las distintas modalidades de seguridad y asistencia social de los funcionarios, de los empleados y de sus familias. Resulta, pues, oportuno la creación de un tercer Negociado adscrito a la Sección de Programación de Efectivos y Asistencia Social, que tenga a su cargo todas las tareas antes mencionadas.

En su virtud, y previa aprobación de la Presidencia del Gobierno, a que hace referencia el artículo 130.2 de la Ley de Procedimiento Administrativo, he tenido a bien disponer:

Artículo primero.—Se modifica el apartado 3.2 del artículo primero de la Orden de 31 de enero de 1975, que queda redactado en los siguientes términos:

3.2. Corresponde a la Sección de Programación de Efectivos y Asistencia Social la custodia de la documentación relativa al personal; elaboración y revisión de propuestas de plantillas orgánicas; clasificación de puestos de trabajo, programación y distribución de efectivos; gestión de la Seguridad Social del personal no funcionario y el régimen de protección a la familia de los funcionarios, así como todas aquellas tareas que comprenden la asistencia social del Departamento con respecto a su personal.

La Sección de Programación de Efectivos y Asistencia Social consta de los siguientes Negociados:

- Negociado primero: Plantillas Orgánicas y Asuntos Generales.
- Negociado segundo: Seguridad Social.
- Negociado tercero: Asistencia Social.

Artículo segundo.—La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 14 de marzo de 1976.

MARTIN GAMERO

Ilmo. Sr. Subsecretario de Información y Turismo.

MINISTERIO DE LA VIVIENDA

6944

ORDEN de 31 de marzo de 1976 por la que se autoriza la revisión de los presupuestos protegibles y de los precios de renta y venta de las viviendas de protección oficial a las que no es de aplicación la Orden de 6 de febrero de 1976.

Ilustrísimos señores:

La Orden de este Departamento de 6 de febrero último dispone que los módulos actualizados que en la misma se establecen son de aplicación a las viviendas calificadas provisionalmente con posterioridad al 1 de junio de 1975, es decir, a las promociones cuya ejecución de obras estará afectada en su totalidad por los aumentos de coste reconocidos por dichos módulos actualizados.

Ello no obstante, es indudable que las viviendas calificadas provisionalmente con anterioridad a la indicada fecha de 1 de junio de 1975, también habrán sido afectadas en distinta medida por la elevación de los costes según la fase de ejecución en que se hallasen las obras cuando, como consecuencia de dichos aumentos, comenzó a quedar desfasado el módulo que les es de aplicación.

Razones de equidad exigen establecer, en garantía de los respectivos intereses de la promoción y de la demanda, un procedimiento de revisión que permita determinar, para un posterior reconocimiento en la cédula de calificación definitiva,