

resolución del Ministerio del Ejército, de fecha trece de febrero de mil novecientos setenta y cinco, desestimatoria del recurso de alzada interpuesto contra el acuerdo de la Junta Facultativa Médica del Cuerpo de Mutilados de Guerra, expediente número cuarenta mil quinientos diecinueve-Sección Útiles, y contra la resolución del propio Ministerio del Ejército, de once de abril de mil novecientos setenta y cinco, que denegó el recurso de reposición de la primeramente citada. Sin especial condena en costas a ninguna de las partes.

Notifíquese esta sentencia a las partes, y luego que gane firmeza, librese certificación literal de la misma y remítase a los efectos procedentes, juntamente con el respectivo expediente administrativo al Órgano demandado, quien se servirá acusar el oportuno recibo.

Así por esta nuestra sentencia, de la que se llevará testimonio literal a los autos principales, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

En su virtud este Ministerio, de conformidad con lo establecido en la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, de 27 de diciembre de 1958, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la expresada sentencia.

Lo digo a VV. EE. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a VV. EE. muchos años.
Madrid, 29 de marzo de 1976.

ALVAREZ-ARENAS

Excmos. Sres. General Subsecretario del Ministerio del Ejército y General Director de Mutilados de Guerra por la Patria.

MINISTERIO DE MARINA

9463

ORDEN de 20 de abril de 1976 por la que se dispone el cumplimiento de la Sentencia dictada por la Sala Quinta del Tribunal Supremo, con fecha 17 de marzo de 1976, en el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Ayudante de Obras contratado don José Luis Ramírez Quintero.

Excmos. Sres.: En el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Ayudante de Obras contratado don José Luis Ramírez Quintero contra resoluciones de este Ministerio que le denegaron el cómputo del servicio prestado a la Armada como personal civil no funcionario, a efectos de haberes pasivos; la Sala Quinta del Tribunal Supremo ha dictado sentencia con fecha 17 de marzo de 1976, cuya parte dispositiva es como sigue:

Fallamos: Que, estimando en parte el recurso contencioso-administrativo interpuesto en nombre de don José Luis Ramírez Quintero y rechazando la causa opuesta a su admisión, debemos anular y anulamos, por no ser ajustada a derecho, la resolución del Ministerio de Marina de 10 de julio de 1972, declarando en su lugar el derecho del recurrente a pasar a la situación de retirado a fin de que por el Consejo Supremo de Justicia Militar pueda señalársele la pensión de retiro que le corresponda por los servicios prestados desde su ingreso en el C.A.S.T.A. hasta el 6 de octubre de 1967; sin expresa imposición de costas.

En su virtud este Ministerio, de conformidad con lo establecido en la Ley reguladora de la Jurisdicción contencioso-administrativa de 27 de diciembre de 1958, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la expresada sentencia.

Lo que digo a VV. EE. y a VV. SS. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. EE. y a VV. SS., muchos años.
Madrid, 20 de abril de 1976.

PITA DA VEIGA

Excmos. Sres. ...—Sres. ...

9464

ORDEN de 3 de mayo de 1976 sobre actualización de las tarifas por servicios prestados por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.

Al objeto de permitir un mejor funcionamiento del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, cuyas actividades se consideran como vitales para la industria española de Construcción Naval, se hace necesario modificar los precios actualmente vigentes, según Orden Ministerial 139/1975, de 17 de febrero.

Por ello, y en virtud de la facultad conferida por el Decreto 189/1974, de 24 de enero, a propuesta de la Junta de Gobierno del Canal, previo acuerdo con el Ministerio de Industria, y de conformidad con lo informado por el Ministerio de Hacienda y el Consejo de Economía Nacional, dispongo:

Artículo primero. El importe de los precios exigibles por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, como pago de los estudios, ensayos, pruebas y demás trabajos de su específica actividad que le sean solicitados, será fijado en las tarifas anexas a la presente Orden Ministerial.

Artículo segundo. Dichas tarifas se aplicarán a todos los trabajos que se ejecuten en el Canal a partir de la fecha de publicación de esta Orden Ministerial, dictada en virtud de las facultades conferidas por Decreto 189/1974, de 24 de enero.

Madrid, 3 de mayo de 1976.

PITA DA VEIGA

TARIFA «A»

Para construcción de modelos y ejecución de ensayos

	Pesetas
I. Construcción de carenas y apéndices	
1. Construcción de un modelo de carena en parafina, sin apéndices, para esloras menores de cinco m. (Para esloras mayores de cinco m. el precio se incrementará en 15.000 pesetas por cada m. de eslora.)	81.000
2. Construcción de un modelo de carena en madera, sin apéndices, para esloras menores de cinco m. (Para esloras mayores de cinco m., el precio se incrementará en 20.000 pesetas por cada m. de eslora.)	120.000
3. Construcción de un modelo de carena en araldit, sin apéndices, para esloras menores de cinco m. (Para esloras mayores de cinco m., el precio se incrementará en 27.000 pesetas por cada m. de eslora.)	160.000
4. Construcción de una carena sin apéndices, modificación de otra anterior	50.000
5. Fundición y retallado de la proa	38.000
6. Construcción de codaste y timón para buques de una hélice	8.000
7. Construcción de henchimentos, arbotantes y timón para carena de dos hélices	40.000
8. Construcción de quillas de balance gemelas	7.000
9. Construcción de una tobera fija para autopropulsión	33.000
10. Construcción de un timón-tobera para autopropulsión	41.000
11. Cuadrículado del modelo para observación de ola o ensayos de líneas de corriente	5.000
12. Construcción de orificios en el casco para estabilizadores o hélices de maniobra	8.000
13. Colocación de arbotantes y timones en buques de dos hélices	7.000
14. Trazado de formas a escala del modelo, a partir de los planos enviados por el cliente a escala reducida	22.000
15. Construcción de un timón metálico para ensayos de maniobrabilidad	27.000
16. Construcción de aletas estabilizadoras	12.000
	Pesetas
II. Construcción de propulsores	
17. Construcción de una hélice de z palas, tamaño autopropulsión	31.000 + 8.000 z
18. Construcción de dos hélices gemelas de z palas, tamaño autopropulsión	47.000 + 12.000 z
19. Construcción de una hélice de paso regulable de z palas, tamaño autopropulsión	54.000 + 8.000 z
20. Construcción de una hélice de paso regulable de z palas, tamaño cavitación	65.000 + 10.000 z
21. Construcción de dos hélices gemelas de paso regulable, tamaño autopropulsión.	76.000 + 12.000 z
22. Construcción de una hélice de z palas, tamaño cavitación	41.000 + 8.000 z
23. Construcción de una hélice de z palas diferentes, tamaño cavitación	54.000 + 11.000 z
24. Para hélices construidas en bronce el precio se incrementará en un 30 por 100.	
	Pesetas
III. Ensayos	
25. Ensayo de remolque para una gama de velocidades de 5 nudos	50.000
26. Ensayo de autopropulsión para buques de una hélice, en una gama de velocidades de 5 nudos.	65.000
27. Ensayo de autopropulsión para buques de dos hélices, en una gama de velocidades de 5 nudos ...	75.000
28. Ensayo de autopropulsión para buques de tres o cuatro hélices, en una gama de velocidades de 5 nudos	85.000

	Pesetas
29. Ensayo de tracción a punto fijo	34.000
30. Ensayo de autopropulsión en arrastre para una velocidad dada con diferentes tracciones	57.000
31. Ensayo de propulsor aislado para una gama de retrocesos del propulsor desde 0 a 100 por 100	38.000
32. Ensayo para la medición de la distribución de estela en el disco de la hélice para un calado y velocidad, buques de una hélice	43.000
33. Ensayo para la medición de la distribución de estela en el disco de la hélice para un calado y velocidad, buques de dos hélices	65.000
34. Medición de fluctuaciones de presión, por medio de captadores electrónicos, para una gama de velocidad de 5 nudos y para cada captador instalado	20.000
35. Estudio del flujo en una zona del buque, mediante filmación submarina a alta velocidad, primera condición	50.000
(Por cada condición posterior el precio se incrementará en 40.000 pesetas.)	
36. Ensayo de líneas de corriente por medio de fotografías submarinas, primera condición	40.000
37. Ensayo de líneas de corriente, cada condición siguiente	36.000
38. Ensayo de remolque para el tarado de un molinete. El precio de los ensayos de remolque y autopropulsión, cuando la gama de velocidades exceda de 5 nudos, se incrementará proporcionalmente a la cuantía de la gama de velocidades ensayada.	24.000
40. Empleo de una hélice de stock apropiada	20.000

IV. Tarifas para buques cuyo desplazamiento a plena carga sea inferior a cinco mil toneladas

41. Para buques comprendidos en este caso, con la excepción de buques especiales, tales como buques de alta velocidad, yates, etc., las tarifas I a III que preceden se multiplican por el factor de reducción, función del desplazamiento, dado por la escala siguiente:

Desplazamiento a plena carga:

$\Delta < 500$ $500 < \Delta < 1.000$ $1.000 < \Delta < 5.000$

Factor de reducción:

0,7 0,8 0,9

V. Estudios diversos

42. Análisis de los resultados de las pruebas de mar de un buque y estimación de la velocidad a un calado distinto (solamente cuando el buque ha sido ensayado en El Pardo)	12.000
43. Proyecto hidrodinámico de henchimientos en buques de dos hélices	20.000
44. Proyecto hidrodinámico de arbotantes y bocinas en buques de dos hélices	20.000
45. Proyecto hidrodinámico de orificio para hélices de maniobra	13.000
46. Estudio de la situación de quillas de balance	13.000
47. Levantar cartilla de trazado a partir del plano corregido para el modelo y dibujo del plano de formas normalizado	13.000
48. Dibujo sobre el transversal de la carena de las líneas de corriente a partir de las fotografías obtenidas en el ensayo	13.000

VI. Cavitación

49. Ensayo de cavitación, con observación estroboscópica, determinando la extensión del fenómeno por cada situación de carga	25.000
50. Construcción de un dispositivo para simulación de estela variable	34.000
51. Ensayos de inyección para determinar el número de cavitación en función del grado de avance para distintos tipos de cavitación	40.000
52. Suplemento para ensayos de cavitación con línea de ejes inclinada con respecto a la dirección del flujo	34.000
53. Medida de fuerzas y momentos para un número de cavitación dado	27.000

VII. Maniobrabilidad

54. Instalación y calibración de los equipos en el modelo a ensayar	54.000
55. Ensayo de maniobrabilidad en zig-zag con 20 corridas para un mismo timón, para una velocidad y estado de carga, midiendo par, empuje y revoluciones del propulsor, trayectoria del modelo y ángulo del timón	124.200

	Pesetas
56. Ensayo de maniobrabilidad en iguales condiciones que en el punto 55, midiendo además el par en la mecha del timón	139.000
57. Ensayo de maniobrabilidad igual que en el punto 55, para otro estado de carga y velocidad	93.000
58. Ensayo de maniobrabilidad igual que en el punto 56, para otro estado de carga y velocidad	108.000
59. Construcción de un timón metálico articulado para ensayos de maniobrabilidad	27.000

CENTRO DE CALCULO

Programas de arquitectura naval

Condiciones generales

Todos los precios aquí reseñados comprenden los trabajos de preparación y perforación de datos, el tiempo de ordenador y la impresión de resultados o el dibujo de los planos correspondientes, si ha lugar, existiendo únicamente las limitaciones que se expresan en su propio apartado.

Los cálculos de arquitectura naval realizados con el ordenador necesitan una previa definición matemática de la carena y sus compartimientos. Como prueba de esta definición se adjuntará un plano de secciones transversales de la carena y de los compartimientos definidos que garantizan la precisión de los resultados. Si el cliente proporciona esta definición en los formatos adecuados no se garantiza la calidad, sino solamente que las semimangas, alturas, etc., serán idénticas a las enviadas por el cliente.

En casos urgentes pueden ser entregados los resultados en un tiempo de uno-dos días, llevando una sobrecarga de urgencia del 50 por 100 en estas tarifas.

Pesetas

VIII. Definición matemática de formas

60. Definición de la carena, ajustándose al plano de formas y cartilla de trazado enviados	9.000
61. Definición de compartimientos. Cada compartimiento	1.000
62. Definición de una nueva forma por transformación de otra ya definida, ajustando longitudes de los cuerpos cilíndricos, coeficiente de bloque, abscisa del centro de carena, eslora, manga, puntal y calado (método de Lackenby)	7.000
63. Si el cliente proporciona la definición de las formas en los formatos adecuados, la comprobación, introducción en la base de datos, etc.	5.000
64. Si el cliente proporciona la definición de los compartimientos en los formatos adecuados, la comprobación, introducción en la base de datos, por compartimiento	500

IX. Cálculos de arquitectura naval

65. Curvas de Bonjean, hasta 15 L.A.	3.000
66. Carenas rectas, hasta 15 L.A.	4.000
67. Tablas hidrostáticas para un asiento y hasta 1.000 calados	16.000
68. Carenas inclinadas para 10 ángulos de escora y 10 calados	12.000
69. Superficie mojada, hasta 10 L.A.	2.000
70. Tabla de capacidades de un compartimiento dando volumen, coordenadas del centro de gravedad del volumen de este compartimiento, área, momentos estáticos y momentos de inercia de la flotación hasta 15 distintas longitudes de la sonda previamente definida	1.000
71. Calibración de formas dando el volumen de las formas para cada altura de onda y cada asiento del buque:	

0 a 5.000 resultados $7 \times n$
 5.000 a 10.000 resultados $34.000 + (n - 5.000) \times 3$

Por encima de 10.000 resultados ... $40.000 + n$
 $n =$ número de resultados = número de sondas \times número de asientos.

Mínimo por compartimiento 1.000

72. Cálculo de los momentos escorantes producidos por los corrimientos de grano, según las condiciones establecidas por el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar de 1960, en el capítulo VI, regla 12. Por compartimiento	1.000
--	-------

	Pesetas
73. Estudio general de equilibrio y estabilidad del buque. Partiendo de las formas que definen la carena y los compartimientos se puede calcular:	
a) Dados el desplazamiento y el centro de gravedad, encontrar la posición de equilibrio que adopta el buque 4.000 + 400 X n	
b) Curva de brazos de estabilidad con buque intacto o con inundación, hasta 10 escoras 13.000 + 700 X n	
c) Si en los casos a) o b) se realiza estudio durante la inundación, la tarifa queda multiplicada por dos.	
n = número de compartimientos que intervienen en el cálculo que pueden aparecer con carga sólida o carga líquida o inundados.	
74. Estabilidad después de averías. Se calcula la altura metacéntrica inicial mínima para que después de la inundación de algún compartimiento la altura metacéntrica final sea positiva. Hasta 10 escoras 8.000	8.000
75. Situaciones de carga. Dados desplazamiento y centro de gravedad de cada condición de carga, a estudiar, se calcula la posición de equilibrio y, manteniendo el asiento hallado, se calcula la curva de brazos de palanca de estabilidad estática y dinámica para los ángulos de escora especificados. Se calcula corrección por superficies libres. Para una condición y 10 ángulos de escora 2.000	2.000
76. Eslora inundable. Para cada situación, definir la curva de esloras inundables con 10 tangentes a la línea de margen y cinco permeabilidades 11.000	11.000
77. Diagrama de trimados. Dando una situación inicial definida por su desplazamiento y su centro de gravedad, se calculan las variaciones de calados en las perpendiculares de proa y popa al colocar un peso de 100 t en cada una de dichas perpendiculares. Hasta 10 condiciones 9.000	9.000
78. Variación de equilibrio y estabilidad. Se calculan las variaciones de los calados a proa y popa, de la carena y de la altura metacéntrica, incluyendo la corrección por superficies libres, si las hay, cuando se introduce una carga en alguno de los compartimientos. Hasta 10 condiciones 10.000	10.000
79. Ángulo límite de escora. Se calcula la distancia a la flotación de una serie de puntos dados al variar la eslora del buque para una situación dada. Por cada situación hasta 30 puntos 3.500	3.500
80. Resistencia longitudinal. Se calculan las curvas de cargas, esfuerzos cortantes y momentos flectores que actúan sobre el buque en equilibrio, dada la distribución de pesos. Opcionalmente se puede realizar el estudio con ola trocoidal. Por cada situación 4.000	4.000
81. Cálculo estático de botadura. Por marea a estudiar 7.000	7.000
X. Diagramas de arquitectura naval	
La representación gráfica de los resultados obtenidos se puede realizar en cualquier formato DIN normalizado desde A-4 hasta A-0 o en diagramas cuyas dimensiones sean múltiplos enteros, cualesquiera de las dimensiones del DIN A-4. Los gráficos pueden ser dibujados en forma vertical o apaisada.	
82. Diagrama de curvas de Bonjean 13.000	13.000
83. Diagrama de curvas hidrostáticas 11.000	11.000
84. Dibujo de capacidades de compartimientos 4.000	4.000
85. Diagrama de curvas de estabilidad con buque intacto o con inundación 4.000	4.000
86. Diagrama de curvas de estabilidad durante la inundación 5.000	5.000
87. Diagrama de GM mínimo 3.000	3.000
88. Diagrama de situaciones de carga 2.000	2.000
89. Diagrama de esloras inundables 8.000	8.000
90. Diagrama de trimados 4.000	4.000
91. Diagrama de ángulo límite 3.500	3.500
92. Diagrama de resistencia longitudinal 4.000	4.000
93. Diagrama de botadura 7.000	7.000

TARIFA «B»

Para proyectos de carenas y propulsores

94. La tarifa para el proyecto de formas de carena (Tc) y para el proyecto de propulsores (Tp) desarrollados por el Canal de El Pardo es función de la potencia total del buque (P), expresada en CV., con arreglo a la escala siguiente:

Para potencias de 1.000 CV. o menores:
 Tc = 67.000 pesetas; Tp = 32.000 pesetas.

Para potencias comprendidas entre 1.000 y 10.000 CV.:
 Tc = 3 P + 63.000 pesetas; Tp = P + 31.000 pesetas.

Para potencias comprendidas entre 10.000 y 20.000 CV.:
 Tc = 2 P + 77.000 pesetas; Tp = 0,5 P + 38.000 pesetas.

Para potencias comprendidas entre 20.000 y 50.000 CV.:
 Tc = 1,2 P + 98.000 pesetas; Tp = 0,4 P + 41.000 pesetas.

Para potencias superiores a 50.000 CV.:
 Tc = 180.000 pesetas; Tp = 67.000 pesetas.

95. Cuando el proyecto de formas realizado por el Canal implique solamente, bien sea la modificación del cuerpo de proa o del cuerpo de popa de la carena original, se aplicará únicamente el 50 por 100 del importe de la tarifa anterior.

96. La tarifa indicada se aplicará al proyecto de la primera variante de carena o propulsor que se realice por el Canal. Por cada nueva variante de proyecto que se realice, incluyendo hélices de respeto, se aplicará el 50 por 100 del importe de la tarifa 94.

97. La tarifa para el proyecto hidrodinámico de una tobera o tobera-timón será igual a la tarifa para el proyecto de la hélice correspondiente.

98. Cuando un proyecto del Canal se aplique a una o varias unidades sucesivas, se abonará al Canal un canon de repetición igual al 25 por 100 de la tarifa indicada en el apartado 94 por cada una de las unidades siguientes a que se aplique dicho proyecto:

Normas para aplicación de las tarifas

La ejecución por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo de los trabajos, ensayos y proyectos de formas de carenas y de propulsores se rige por las normas siguientes:

99. La realización de proyectos de formas de carenas y de propulsores y toberas está condicionada a que el cliente solicite, al mismo tiempo que esta clase de estudios, la ejecución de los correspondientes ensayos de modelos. Se exceptúa el caso del proyecto de hélices de respeto de un propulsor ya ensayado, que en general no requerirá realización de ensayos.

100. El Canal de El Pardo desarrollará los proyectos tomando como base los datos contenidos en los trazados primitivos enviados por el cliente o bien partiendo simplemente de los datos generales de desplazamiento, potencia, velocidad, etc., que aquél haya fijado. Durante la ejecución de estos estudios el Canal de El Pardo mantendrá estrecho contacto con el cliente, a fin de tener en cuenta sus puntos de vista.

101. Los ensayos y estudios que se efectúen serán tratados por el Canal de El Pardo con la más absoluta reserva, no dándose a la publicidad ni comunicándose a terceros, a no ser que en cada caso una autorización escrita del cliente lo permita. En los casos en que proceda se aplicará la Ley de Secretos Oficiales y Decreto que la desarrolló, así como las normas unificadas de protección de secretos oficiales de las Fuerzas Armadas, cuando se trate de trabajos realizados para las mismas.

102. En todos aquellos casos en que los estudios y trabajos desarrollados por el Canal no estén comprendidos en las tarifas «A» y «B» que anteceden, el precio a abonar por estos trabajos se estipulará por la fórmula:

$$\text{Precio} = (M + \sum p \times h) \cdot 1,5$$

donde:

M = Precio de los materiales empleados.
 p = Precio a aplicar por hora trabajada.
 h = Número de horas invertidas.

El factor 1,5 se aplica para tener en cuenta los gastos generales.

MINISTERIO DE HACIENDA

9465

RESOLUCION del Servicio Nacional de Loterías por la que se transcribe la lista oficial de las extracciones realizadas y de los números que han resultado premiados en cada una de las diez series de 80.000 billetes de que consta el sorteo celebrado en Lugo el día 8 de mayo de 1976.

SORTEO DEL DIA DE LA MADRE

1 premio de 15.000.000 de pesetas para el billete número 40806

Vendido en Catarroja.

2 aproximaciones de 550.000 pesetas cada una para los billetes números 40805 y 40807.