Art. 4.° Los Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante que acrediten de forma fehaciente haber permanecido embarcados en buques provistos de radar de punteo automático, un mínimo de seis meses, quedarán exentos de efectuar el curso especial para la obtención del certificado; sin embargo, deberán demostrar que poseen los conocimientos de las materias del anexo. Para ello las Escuelas Superiores de la Marina Civil, al impartir estos cursos especiales, fijarán un día en el que aquellos titulados que se encuentren en esta situación puedan acreditar sus conocimientos mediante exámenes.

Lo que comunico a V. I.
Madrid, 6 de febrero de 1985.

BARON CRESPO

Ilmo. Sr. Director general de la Marina Mercante.

ANEXO

Posibles riesgos del exceso de confianza en el APRA.

Principales tipos de sistemas APRA y sus caractersitcas de presentación.

Normas de rendimiento establecidas para las APRA.

- Conocimiento de los parámetros de rendimiento que rigen para los detectores de las APRA con respecto a los datos de entrada (datos radáricos, de rumbo-compás y de velocidad); efectos del funcionamiento defectuoso de los detectores en la precisión de los datos de las APRA.
- Efectos de las limitaciones que pesan sobre el alcance, la discriminación de demora y la precisión radáricos; efectos de la imprecisión de los datos de entrada de rumbo (compás) y velocidad, en la precisión de los datos de las APRA.
- Conocimiento de los factores que influyen en la precisión del vector.
- Conocimiento de los criterios de selección de blancos que se obtendrán por captación automática.
- Factores que conducen a la correcta elección de los blancos cuya captación vaya a efectuarse con los medios manuales.
- Efectos de la «pérdida» y del desvanecimiento de blancos en el seguimiento.
- Circunstancias que causan variación en la calidad del eco y efectos de ésta en la información presentada.

Retardos de tratamiento.

Cuándo y cómo emplear los avisos operaciones: Ventajas y limitaciones de estos.

- Métodos de comprobación del funcionamiento defectuoso de los sistemas APRA, incluida la prueba automática de funcionamiento.
- Precauciones que deben tomarse si se produce un defecto de funcionamiento.

Captación manual y automática de blancos y limitaciones de ambos procedimientos.

- Evaluación de los riesgos; deducción del punto de aproximación máxima previsto de llegada a ese punto mediante extrapolación de los vectores empleo de la representación gráfica de las zonas de peligro.
- Efectos de los cambios de rumbo y/o de velocidad del buque propio y/o de los blancos respecto del punto de aproximación máxima previsto y del momento previsto de llegada a ese punto y a las zonas de peligro.
- Efectos de los errores referentes a vectores y a zonas de peligro.
- Conocimiento cabal de los vectores verdadero y relativo; deducción de los rumbos verdaderos y de las velocidades de los blancos.
- Ventajas de la conmutación entre los vectores relativo y verdadero.
- Conocimiento del método de deducción de las situaciones anteriores de los blancos que se siguen y reconocimiento de los datos históricos como medio indicador de las maniobras recientes de los blancos y como procedimiento comprobar la validez del seguimiento de las APRA.

Prácticas:

- Procedimiento correcto de puesta en funcionamiento para obtener la presentación óptima de la información de las APRA.
- Elección de la presentación de la imagen; movimiento relativo con estabilización azimutal y movimiento verdadero.
- Ajuste correcto de los mandos variables de la plantilla radárica para la presentación óptima de los datos.
- Selección, según proceda, de los datos de entrada, relativos a la velocidad, en las APRA.
- Selección de los mandos de punteo APRA, captación manual/automática, presentación vectorial/gráfica de los datos.
- Selección de la escala de tiempos de las representaciones vectoriales gráficas.
- Empleo de las áreas de exclusión cuando se utiliza la captación automática de las APRA.
- Comprobaciones del rendimiento de los detectores de datos radáricos, de rumbo (compás) y de velocidad y del rendimiento de la APRA.
- Comprobaciones del sistema y determinación de la precisión de los datos de las APRA, incluida la del medio provisto para realizar la prueba de maniobra hipotética, por comparación con el punteo del radar básico.
- Demostrar que se tiene aptitud para conseguir información utilizando la imagen obtenida, en movimiento relativo y en el verdadero, que comprenda:
  - Identificación de ecos críticos.
  - Velocidad y dirección del movimiento relativo del blanco.
  - Momento en que se alcanzará el punto de aproximación máxima del blanco y distancia prevista correpondiente a ese momento.
  - Rumbo y velocidad de los blancos.
  - Detención de los cambios de rumbo y de velocidad de los blancos y las limitaciones de esa información.
  - Efectos de los cambios de rumbo o de velocidad, aisladamente o combinados, del buque propio.
  - Realización de la prueba de maniobra hipotética.
- Análisis de las situaciones que encierren riesgo de abordaje, partiendo de la información presentada; determinación y aplicación de medidas con las que evitar situaciones de aproximación excesiva de conformidad con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

2587 *RESOLUCION de 6 de febrero de 1985, de la Subsecretaría, por la que se señala fecha de levantamiento de las actas previas a la ocupación de terrenos necesarios para las obras de RENFE. «Renovación de vía Moreda-Granada, entre los puntos kilométricos 1.020 a 1.300», en términos municipales de Huélago y Moreda (Granada).*

Finalizado el plazo de la información pública abierto a efectos de subsanar los posibles errores que hubieran podido padecerse en la relación de bienes, derechos y propietarios afectados por el expediente de referencia,

Esta Subsecretaría, en virtud de lo dispuesto en el artículo 52 de la vigente Ley de Expropiación Forzosa, ha resuelto fijar el día 21 de febrero de 1985 y siguientes para proceder al levantamiento de las actas previas a la ocupación de los bienes y derechos precisos para las obras, situados en el término municipal de Moreda y pertenecientes a los siguientes titulares:

Finca número 1: Moreda. Propietario: Don Fernando Solís Atienza. Superficie a expropiar en metros cuadrados: 3.865.

Finca número 2: Huélago. Propietario: Don Fernando Solís Atienza. Superficie a expropiar en metros cuadrados: 1.172.

Dicho trámite será iniciado mediante una reunión previa en el Ayuntamiento de Moreda, a las once horas del día indicado, donde deberán comparecer los interesados con los documentos que acrediten su personalidad y la titularidad de los bienes y derechos afectados.

Madrid, 6 de febrero de 1985.–El Subsecretario, P. D. (Orden de 27 de diciembre de 1984), el Director general de Servicios, José Antonio Sánchez Velayos.