

Acristalamiento aislante térmico de denominación comercial Climalit fabricado por «Rioglás Clima, Sociedad Anónima», en su factoría de Arrubal (La Rioja).

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 27 de abril de 1993.—P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

12403 *ORDEN de 27 de abril de 1993 por la que se concede el Sello Ince para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación al producto acristalamiento aislante térmico fabricado por «Crisbaex, Sociedad Limitada», en su factoría de Cáceres.*

De acuerdo con la Orden de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» del 22), por la que se crea el Sello Ince y la Resolución de 25 de febrero de 1983 («Boletín Oficial del Estado» de 9 de marzo) de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda por la que se aprueba el complemento a las disposiciones reguladoras del Sello Ince para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación, referentes a acristalamientos aislantes térmicos,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se concede el Sello Ince para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación al producto siguiente:

Acristalamiento aislante térmico de denominación comercial «Climalit» fabricado por «Crisbaex, Sociedad Limitada», en su factoría de Cáceres.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 27 de abril de 1993.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes.—P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

12404 *ORDEN de 27 de abril de 1993 por la que se retira el Sello Ince para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación al producto de acristalamiento aislante térmico, fabricado por «Ventanas del Norte, Sociedad Anónima», en su factoría de Reinosa (Cantabria).*

Por Orden de 14 de junio de 1991 («Boletín Oficial del Estado» de 3 de agosto) fue concedido el Sello Ince para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación al producto de acristalamiento aislante térmico fabricado por «Ventanas del Norte, Sociedad Norte», en su factoría de Reinosa (Cantabria);

Habiendo efectuado las inspecciones reglamentarias, para el seguimiento del Sello y no siendo posible llevarlas a efecto por cierre de la factoría, en consecuencia con lo expuesto en el artículo 6.º de la Orden de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» del 22) de creación del Sello Ince y los artículos 1.8 y 4.5º de las disposiciones reguladoras para materiales aislantes térmicos, aprobadas por Resolución de 15 de julio de 1981 («Boletín Oficial del Estado» de 11 de septiembre), a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura,

Este Ministerio, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se retira la concesión del Sello Ince, aprobada por Orden de 14 de junio de 1991 («Boletín Oficial del Estado» de 3 de agosto) al producto de acristalamiento aislante térmico, de denominación comercial «Climalit», fabricado por «Ventanas del Norte, Sociedad Anónima», en su factoría de Reinosa (Cantabria).

Madrid, 27 de abril de 1993.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes.—P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

12405 *ORDEN de 27 de abril de 1993 por la que se concede el Sello Ince para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación al producto acristalamiento aislante térmico fabricado por «Unvisa-Madrid, Sociedad Anónima», en su factoría de Fuelabrada (Madrid).*

De acuerdo con la Orden de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» del 22) por la que se crea el Sello Ince y la Resolución de 25 de febrero de 1983 («Boletín Oficial del Estado» de 9 de marzo) de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda por la que se aprueba el complemento a las disposiciones reguladoras del Sello Ince para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación, referentes a acristalamientos aislantes térmicos,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se concede el Sello Ince para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación al producto siguiente:

Acristalamiento aislante térmico de denominación comercial «Climalit» fabricado por «Unvisa-Madrid, Sociedad Anónima», en su factoría de Fuelabrada (Madrid).

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 27 de abril de 1993.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes.—P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

12406 *RESOLUCION de 26 de noviembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de trazado y construcción de la CN-430, de Badajoz a Valencia por Almansa, puntos kilométricos 596 al 636,6. Tramo: Almansa-Alcudia de Crespins, Valencia.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 26 de noviembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE TRAZADO Y CONSTRUCCION DE LA CN-430, DE BADAJOZ A VALENCIA POR ALMANSA, PUNTOS KILOMETRICOS 596 AL 636,6. TRAMO: ALMANSA-ALCUDIA DE CRESPIINS, VALENCIA, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación del Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

En base al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, como memoria-resumen del proyecto, la Orden de Proyecto de trazado y construcción, iniciándose así el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas sobre el impacto ambiental del proyecto.

Un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

Elaborado el Estudio de Impacto Ambiental, fue sometido al trámite de información pública, por la Dirección General de Carreteras, mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 15 de septiembre de 1992.

Finalmente conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de noviembre de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del Estudio de Impacto se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto de trazado y construcción de la CN-430, de Badajoz a Valencia por Almansa, puntos kilométricos 596 al 636,6. Tramo: Almansa-Alcudia de Crespins, Valencia.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada, se establecen por la presente declaración, para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. Prevención del riesgo de inundación.—Dado que la zona por donde discurre la autovía presenta riesgo de lluvias de carácter torrencial, tal como se indica en el Estudio de Impacto Ambiental, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) El adecuado dimensionamiento de las estructuras de drenaje de forma que se asegure, en las fases de construcción y explotación de la nueva vía, el correcto drenaje y evacuación de aguas y materiales sueltos transportados, en condiciones de máxima avenida.

Esta condición se refiere especialmente a los arroyos existentes en la depresión de Almansa y a los cauces de agua del valle del río Cañoles, entre los que cabe destacar los siguientes:

Rambla de Cañoles.
Barranco de Vallinellos.
Barranco de Dona.
Barranco de Alberados.
Barranco de Gallo.
Barranco de la Hoz.
Barranco de la Boquilla.
Barranco de la Perereta.

b) No se acumularán, permanente o temporalmente, materiales procedentes de movimientos de tierras en los cauces y vías de drenajes naturales mencionados. En estas zonas no se podrán ubicar, además, instalaciones auxiliares de obra.

2. Protección del territorio.—Ante la posible afección a los terrenos del monte de utilidad pública número 70 del Catálogo denominado «Pinar», se prohíben todo tipo de escombreras, vertederos y vertidos, debiendo limitarse los movimientos de maquinaria a la zona de ocupación de la vía.

3. Protección del patrimonio arqueológico.—Siguiendo las recomendaciones del Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de las consultas previas, se realizarán, previa consulta a los órganos competentes de la Junta de Castilla-La Mancha y la Generalitat Valenciana, las acciones preventivas y de protección necesarias, sobre el patrimonio arqueológico de la zona afectada por las obras.

4. Permeabilidad territorial.—Dadas las características agrícolas de la zona, se asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el servicio, al nivel actual, de los caminos rurales y vías de paso existentes que finalmente se vean afectados, así como el mantenimiento del nivel de accesibilidad actual entre ambas márgenes del trazado.

5. Conservación de los recursos hídricos.—Teniendo en cuenta que la autovía discurre por zonas dedicadas al cultivo de regadío, se evitará durante las fases de construcción y explotación la afección a los pozos artesianos existentes, cuidando que no se corten las corrientes subterráneas por la presión de terraplenes. En cualquier caso, se asegurará la disponibilidad de este recurso al mismo nivel que el actual.

Además, se repondrán todas las acequias y canales de riego interceptados por la autovía, de forma que se mantenga íntegramente el servicio que prestan actualmente.

6. Prevención del ruido.—Se realizará un análisis del ruido cuyo objeto será el diseño y proyecto de las medidas correctoras necesarias para que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio calificado como urbanizable en la fecha de publicación de la presente Declaración, en los planes urbanísticos de los Municipios de Almansa, Fuente

la Higuera, Mogente, Callada, Montesa, Canals y Alcudia de Crespins, no sobrepasen los 55 dB (A) Leq nocturnos, ni los 65 dB (A) Leq diurnos.

7. Protección del suelo. Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.—A este fin deberá cumplirse:

a) Se definirá de forma suficientemente concreta:

La localización, volumen de extracción y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridos para la ejecución de la obra.

La localización de las instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc.

b) Con objeto de evitar la erosión de taludes y recuperar áreas afectadas por las obras, se realizarán las siguientes actuaciones:

Previamente a la ocupación de tierras por cualquiera de los elementos de obra, se procederá a la retirada de la tierra vegetal en las condiciones que permitan su posterior utilización.

Se restaurarán todas las áreas señaladas anteriormente, las afectadas por el tránsito de maquinaria y, en su caso, el área donde se localicen los materiales sobrantes de la excavación.

Se procederá a la revegetación de taludes, así como de todas las áreas afectadas, de forma que se consiga la integración paisajística de la obra.

El conjunto de todas estas actuaciones estará contenido en un proyecto ejecutable, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que habrá de ser redactado al efecto.

Las actuaciones de recuperación deberán estar efectuadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

8. Documentación adicional. Seguimiento y vigilancia.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental:

8.1 Antes del inicio de las obras, un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción de la documentación adicional que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas de prevención del ruido a la que se refiere la condición 6.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra al que se refiere la condición 7.

Ubicación de canteras, graveras, zonas de préstamos y zonas auxiliares de obra a que se refiere la condición 7.

8.2 En la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Descripción de las medidas correctoras y de las actuaciones de recuperación ambiental e integración paisajística realmente efectuadas.

8.3 Al año de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe de los niveles sonoros realmente alcanzados y eventuales medidas adicionales necesarias.

Estado y progreso de las actuaciones de recuperación ambiental e integración paisajística de las obras.

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

Madrid, 26 de noviembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas obtenidas
Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	X
Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
ICONA	X

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

La Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana considera que la duplicación por la derecha de la calzada existente, manteniendo el trazado existente, es la alternativa con menor impacto ambiental.

Asimismo, dado que el tramo del puerto de Almansa es el de mayor complejidad orográfica parece razonable la separación de calzadas que en principio puede suponer una minimización del movimiento de tierras y del impacto ambiental.

En el tramo afectado por la línea de alta velocidad, el nuevo trazado puede producir fuerte movimiento de tierras en la vertiente este del Alto de los Palacios, por lo cual se habría de buscar la mejor solución conjunta para minimizar el impacto.

Por otra parte, la autovía en proyecto cruza gran cantidad de barrancos que drenan la sierra situada al oeste, por lo que en la construcción de la misma y de sus enlaces y accesos se ha de tener muy en cuenta los aspectos hidrológicos.

La Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que se debe tener en cuenta la posible afección de terrenos del monte de utilidad pública número 70 del Catálogo, denominado «Pinar», propiedad del Ayuntamiento de Almansa. No afectando, por otra parte, a ninguna vía pecuaria ni a enclaves de especial significación ecológica que vean amenazados sus valores por la ejecución de las obras.

Asimismo, considera sin señalar posibles zonas de afección, que debe realizarse el estudio del patrimonio histórico y arqueológico de la zona afectada por las obras.

ICONA considera que, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, no caben formular observaciones relevantes respecto al planteamiento del proyecto.

ANEXO II

Resumen del proyecto

Las obras proyectadas tienen por objeto la conversión en autovía de la CN-430, entre los puntos kilométricos 596 y 636,6, que corresponden al tramo comprendido entre Almansa y Alcudia de Crespins.

El origen del proyecto está situado sobre la CN-430 cerca de la confluencia con la CN-330, en las proximidades de Almansa, punto coincidente con el final de la futura variante de dicha población.

El proyecto termina en el inicio de la variante de Alcudia de Crespins, siendo la longitud total de la autovía proyectada de 40,072 kilómetros.

Las obras consisten en la duplicación de la calzada existente, que se realiza en general por el lado derecho de la plataforma actual, sentido Valencia, aunque en algunas zonas se ha optado por realizarlo por su izquierda, más favorable desde el punto de vista técnico-económico.

Además se han proyectado dos variantes de trazado, el primer caso corresponde al paso por el puerto de Almansa, donde se ha optado por un nuevo trazado para la segunda calzada de la autovía, la de sentido Valencia, dadas las dificultades de apoyarse en la calzada actual. La segunda variante viene obligada por el trazado de una nueva línea férrea, en el tramo Fuente La Higuera-Mogente.

Se han proyectado los siguientes enlaces:

Enlace Fuente La Higuera.

Enlace Callada.

Enlace Montesa.

Enlace Canals.

Enlace Polígono Industrial (Alcudia de Crespins).

De acuerdo con el proyecto la autovía tendrá la siguiente sección transversal.

Calzada de 2 carriles: 7 metros.

Arcen exterior: 2,50 metros.

Arcen interior: 1 metro.

Berma exterior: 1 metro.

Mediana: Variable.

El valor de la mediana (entre líneas blancas) se ha previsto de 9 metros entre el origen y el enlace Fuente La Higuera, mientras que desde este punto al final del tramo se ha previsto de 12 metros, para permitir una posible ampliación de la autovía por su interior.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

Realiza una somera descripción del proyecto, entrando posteriormente a la definición del entorno del mismo.

Con respecto a la climatología aporta datos generales del observatorio de Mogente.

La flora y la vegetación del área estudiada no presenta según el estudio ningún interés especial en relación a su entorno, destacando, a pesar de ello, la notable diversidad florística que aparece diseminada entre los cultivos, en especial en las zonas de umbria.

La fauna, en general, no tiene ninguna relevancia especial y la mayor parte de las especies se ven poco afectadas por las acciones humanas, no encontrándose ninguna de las especies de vertebrados de las contenidas en «La Lista Roja de los Vertebrados de España» como especie en peligro de extinción o amenazada de serlo en un futuro próximo, excepto la tórtola, para la cual se recomienda un período prolongado de veda.

El proyecto afecta a la comarca de la Costera y al término de Almansa. Estas zonas se caracterizan por la influencia que ejercen Xátiva, Valencia y Albacete sobre ellas. La Costera es una comarca que está muy poco poblada, teniendo sus habitantes la necesidad constante de desplazarse a Xátiva y Valencia.

El resultado del análisis de impacto realizado por el Estudio es en síntesis el siguiente:

Se afecta básicamente una zona con poca incidencia industrial y clara vocación agrícola.

Sobre el medio urbano, la actuación no supone un impacto importante por transcurrir la traza por zonas alejadas de los núcleos de población. Asimismo, al tratarse de un desdoblamiento el impacto sobre la actividad agrícola, no es significativo.

El impacto paisajístico es mínimo respecto a la situación previa al proyecto.

En todo el trazado se ha respetado la estructura viaria fundamental existente.

No se afecta ningún yacimiento arqueológico catalogado.

No se afecta ninguna construcción de interés histórico-artístico.

La posible incidencia de contaminación atmosférica es mínima puesto que la traza generalmente pasa por zonas abiertas de fácil dispersión.

Durante la construcción se producirá un incremento de partículas en suspensión.

A lo largo de la traza, se puede producir alguna interrupción de escorrentía natural.

Se producirá un cambio en el uso del suelo afectado. No obstante, al tratarse de una zona dedicada a agricultura, las superficies expropiadas no suponen un porcentaje elevado del total de las fincas y por lo tanto no se reducirá, en general, la rentabilidad de las mismas.

No se ocupan áreas de vegetación natural interesante ni espacios protegidos.

No se ocupan hábitats interesantes ni especies protegidas o en peligro de extinción.

Como únicos impactos se señalan el posible efecto barrera y la partición de áreas de cultivos.

Por último, el estudio incorpora como anexos, los antecedentes administrativos, estudio geológico del proyecto y planos.

Análisis del contenido

El estudio puede calificarse de insuficiente y poco preciso, ya que, si bien se adapta formalmente a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, el desarrollo de cada uno de sus epígrafes es escaso, en especial algunos relativos al análisis de la situación preoperacional.

En la identificación de impactos y establecimiento de medidas correctoras, hubiese sido necesario realizar un análisis más profundo y detallado especialmente en lo referente al riesgo de inundación, afecciones socioeconómicas, arqueología, y aguas subterráneas.

La valoración de los impactos es muy general, sin especificar los lugares donde podrían presentarse y en algunos casos no se justifican de acuerdo con lo expuesto en el inventario preoperacional.

Así, no se valora el riesgo de inundación por avenidas extraordinarias originado por un posible efecto barrera que pudiera suponer la autovía, a pesar de que se indica en la descripción del medio que en ocasiones

las precipitaciones, aunque escasas, pueden tener puntualmente un peli-groso carácter torrencial.

Tampoco el estudio valora las repercusiones de la obra sobre las aguas subterráneas, habiéndose destacado en la fase de descripción del medio físico por la escasez de las precipitaciones dado que el territorio, intensamente dedicado a la agricultura, depende de este recurso para el referido uso secular.

La valoración de impacto paisajístico y acústico no se justifica suficientemente.

No se analizan las afecciones al planeamiento urbano, aunque en la evaluación de impactos se dice que la construcción de la autovía producirá un crecimiento urbanístico más ordenado de los pueblos afectados.

No se consideran los volúmenes de tierra que deberán removerse, tanto por excavaciones como por relleno, sin indicar los posibles lugares de vertido o de préstamo.

Por último, el documento de síntesis no es adecuado.

ANEXO IV

Información pública

Finalizado el período de Información Pública del Estudio de Impacto Ambiental, no se presentó ninguna alegación.

12407 *RESOLUCION de 12 de abril de 1993, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se acuerda publicar extracto de las Resoluciones por las que se conceden las autorizaciones de uso para elementos resistentes de pisos y cubiertas, números 1.423/1992 y otros.*

A los efectos procedentes, esta Dirección General ha acordado publicar extracto de las Resoluciones siguientes:

Resolución número 1.423, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.423/1992 al forjado de viguetas pretensadas «Alvi P-16» fabricado por «Alvi, Sociedad Anónima», con domicilio en Huesca.

Resolución número 1.424, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.424/1992 a las placas pretensadas «Alvisa» fabricadas por «Alvi, Sociedad Anónima», con domicilio en Huesca.

Resolución número 1.425, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.425/1992 a las viguetas pretensadas «Alvi P-16» fabricadas por «Alvi, Sociedad Anónima», con domicilio en Huesca.

Resolución número 1.426, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.426/1992 a las viguetas pretensadas «Alvi P-20» fabricadas por «Alvi, Sociedad Anónimas», con domicilio en Huesca.

Resolución número 1.427, de 30 de septiembre, por a que se concede la autorización de uso número 1.427/1992, a las viguetas pretensadas «Alvi P-18», fabricadas por «Alvi, Sociedad Anónima», con domicilio en Huesca.

Resolución número 1.428, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.428/1992 a la viguetas pretensadas «Alvi D-20», fabricadas por «Alvi, Sociedad Anónima», con domicilio en Huesca.

Resolución número 1.429, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.429/1992 al forjado de viguetas armadas fabricado por «Devisoc, Sociedad Anónima», con domicilio en Madrid.

Resolución número 1.430, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.430/1992 al forjado de viguetas armadas fabricado por «Prefabricados de Hormigón Leonés», con domicilio en Dehesas (León).

El texto íntegro de las Resoluciones, junto con las fichas técnicas a las que se refiere la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 29 de noviembre de 1989 («Boletín Oficial del Estado» de 16 de diciembre), han sido notificadas directamente a las Empresas solicitantes.

Los usuarios que precisen de las mencionadas fichas técnicas podrán solicitar la reproducción de las mismas a la Empresa fabricante, que deberá facilitárselas en cumplimiento del artículo 5.º del Real Decreto 1630/1980, de 18 de julio («Boletín Oficial del Estado» de 8 de agosto).

Madrid, 12 de abril de 1993.—La Directora general para la Vivienda y Arquitectura, Cristina Narbona Ruiz.

12408 *RESOLUCION de 13 de abril de 1993, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se acuerda publicar extracto de las Resoluciones por las que se conceden las autorizaciones de uso para elementos resistentes de pisos y cubiertas números 1.431/1992 y otros.*

A los efectos procedentes, esta Dirección General ha acordado publicar extracto de las Resoluciones siguientes:

Resolución número 1.431, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.431/1992 al forjado de viguetas armadas fabricado por «Prefabricados de Hormigón Leonés», con domicilio en Dehesas (León).

Resolución número 1.432, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.432/1992 al forjado de viguetas armadas fabricado por «Brigón, Sociedad Anónima», con domicilio en Yeles (Toledo).

Resolución número 1.433, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.433/1992 al forjado de paneles pretensados fabricado por «Rubiera, Sociedad Anónima Forjados y Cubiertas», con domicilio en La Colorada (León).

Resolución número 1.434, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.434/1992 al forjado de paneles pretensados fabricado por «Rubiera Burgos, Sociedad Anónima», con domicilio en Burgos.

Resolución número 1.435, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.435/1992 al forjado de placas pretensadas «P-20» fabricado por «Prefabricados Ciral, Sociedad Anónima», con domicilio en Dos Hermanas (Sevilla).

Resolución número 1.436, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.436/1992 al forjado de placas pretensadas «P-40» fabricado por «Prefabricados Ciral, Sociedad Anónima», con domicilio en Dos Hermanas (Sevilla).

Resolución número 1.437, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.437/1992 al forjado de viguetas pretensadas «T-12», fabricado por «Forjados Arévalo, Sociedad Limitada», con domicilio en Pozoblanco (Córdoba).

Resolución número 1.438, de 30 de septiembre, por la que se concede la autorización de uso número 1.438/1992 al forjado de viguetas pretensadas «T-18» fabricado por «Forjados Arévalo, Sociedad Limitada», con domicilio en Pozoblanco (Córdoba).

El texto íntegro de las Resoluciones, junto con las fichas técnicas a las que se refiere la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 29 de noviembre de 1989 («Boletín Oficial del Estado» de 16 de diciembre), han sido notificadas directamente a las Empresas solicitantes.

Los usuarios que precisen de las mencionadas fichas técnicas podrán solicitar la reproducción de las mismas a la Empresa fabricante, que deberá facilitárselas en cumplimiento del artículo quinto del Real Decreto 1630/1980, de 18 de julio («Boletín Oficial del Estado» de 8 de agosto).

Madrid, 13 de abril de 1993.—La Directora general para la Vivienda y Arquitectura, Cristina Narbona Ruiz.

12409 *RESOLUCION de 13 de abril de 1993, de la Dirección General de Aviación Civil Sección de Licencias al Personal de Vuelo, sobre aceptación de experiencia en vuelo realizada en aeronaves matriculadas en Estados Unidos.*

Las Resoluciones de la Dirección General de Aviación Civil de 29 de octubre de 1992, establecen, entre otros requisitos, para la aceptación de experiencia realizada en otros Estados, que dicha experiencia sea certificada por la autoridad de Aviación Civil correspondiente.

En aplicación de dichas Resoluciones, considerando el fundamento para el establecimiento del referido requisito y vista la información recibida en la F.A.A. (Autoridad de Aviación Civil de Estados Unidos), en cuanto a los procedimientos establecidos en aquel Estado para la acreditación de las horas de vuelo,

Esta Dirección General resuelve:

Que podrán aceptarse, a efectos de cumplimiento del requisito de acreditación de experiencia establecido en las Resoluciones citadas, las siguientes certificaciones de horas de vuelo realizadas en aeronaves matriculadas en Estados Unidos:

1. Certificación expedida por el Jefe de Instrucción de una Escuela autorizada.