

aval como garantía de tales operaciones. Asimismo, las operaciones de préstamo que el SENPA concede a agricultores, ganaderos o sus Agrupaciones exigen, en aplicación de la legislación de contratos del Estado, el aval como forma de afianzamiento.

Dada la naturaleza de ASICA, y con el precedente de la habilitación por Decreto para que estos avales exigidos por operaciones del SENPA puedan ser otorgados por Entidades financieras de diversa naturaleza, parece oportuno dictar una disposición que permita al SENPA aceptar en garantía los avales prestados por la citada Asociación para diversos tipos de operaciones.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, y previo informe favorable del Ministerio de Hacienda, con aprobación del Consejo de Ministros en su reunión de treinta de abril de mil novecientos ochenta y dos,

DISPONGO:

Artículo único.—El aval prestado en garantía de las operaciones comerciales del SENPA, que realiza con los agricultores y ganaderos, Cooperativas, Sociedades Agrarias de Transformación, sus Agrupaciones legalmente constituidas y, en su caso, Cámaras Agrarias, en la compra y venta de los cereales y otros productos a él encomendados, así como los concedidos en garantía de los préstamos para ampliación y mejora de almacenamientos de cereales y otros granos, regulados por el Decreto quinientos ochenta y tres/mil novecientos setenta, de veintiséis de febrero, y disposiciones complementarias, e igualmente los concedidos en garantía de préstamos autorizados por el SENPA, para los que esté legalmente habilitado, con destino a la adquisición de fertilizantes, semillas y, en general, a las atenciones de cultivo, a paliar daños ocasionados en el mismo o al fomento de determinadas producciones, podrá ser otorgado, además de por las Entidades autorizadas hasta el presente, por la Asociación de Caución para Actividades Agrarias, exclusivamente a favor de sus miembros.

Dado en Madrid a treinta de abril de mil novecientos ochenta y dos.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Agricultura,
Pesca y Alimentación,
JOSE LUIS ALVAREZ ALVAREZ

13475 REAL DECRETO 1151/1982, de 4 de junio, por el que se aplaza la entrada en vigor de los precios de venta del trigo a los industriales harineros y moleros.

El Real Decreto novecientos noventa y siete/mil novecientos ochenta y dos, que regula la campaña de cereales y leguminosas-pienseo mil novecientos ochenta y dos/ochenta y tres, establece, entre otros, los precios y normas de venta del trigo a los industriales harineros y moleros a partir del uno de junio.

Considerando que dichos precios aún no han podido ser repercutidos en el precio de venta de la harina para panificación, y que está en fase de estudio y propuesta en la Junta Superior de Precios, se estima conveniente demorar la entrada en vigor de los precios de venta del trigo a la fabricación de harinas y sémolas.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día cuatro de junio de mil novecientos ochenta y dos,

DISPONGO:

Artículo primero.—Uno. El precio de venta de trigo a los industriales de harinas y sémolas establecido para la nueva campaña en el Real Decreto novecientos noventa y siete/mil novecientos ochenta y dos, no entrará en vigor hasta el uno de julio de mil novecientos ochenta y dos.

Dos. Hasta el treinta de junio de mil novecientos ochenta y dos los precios de venta de trigo a los industriales harineros y moleros serán los que regían en el mes de mayo de mil novecientos ochenta y dos, considerando tal periodo, a todos los efectos, como una prolongación de campaña.

Artículo segundo.—Las ventas consideradas en el artículo primero se refieren, exclusivamente, a trigos de la cosecha mil novecientos ochenta y uno y anteriores.

Artículo tercero.—El menor ingreso que esta medida ocasione en el presupuesto del SENPA será compensado por el Ministerio de Hacienda mediante la habilitación a este Organismo del crédito correspondiente.

Artículo cuarto.—Por el Servicio Nacional de Productos Agrarios (SENPA) se adoptarán las medidas necesarias para llevar a buen fin lo anteriormente expuesto.

Dado en Madrid a cuatro de junio de mil novecientos ochenta y dos.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Agricultura,
Pesca y Alimentación,
JOSE LUIS ALVAREZ ALVAREZ

M^o DE ECONOMIA Y COMERCIO

13476 CORRECCION de erratas de la Orden de 3 de junio de 1982 sobre fijación del derecho compensatorio variable para la importación de productos sometidos a este régimen.

Padecido error en la inserción de la citada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 133, de fecha 4 de junio de 1982, páginas 15080 a 15082, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

Producto merluza y pescadilla refrigeradas, columna «Pesetas Tm. neta», donde dice: «70.000», debe decir: «30.000».

Producto centollos vivos, columna «Pesetas Tm. neta», donde dice: «30.000», debe decir: «70.000».

M^o DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

13477 ORDEN de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados.

El Reglamento por el que se rige la construcción de Aeronaves por aficionados fue aprobado por Orden ministerial de 19 de octubre de 1956 («Boletín Oficial del Aire» número 124, de fecha 25 de octubre de 1956). La evolución natural de la aviación deportiva en esta modalidad impone una actualización que siga las directrices de las reglamentaciones existentes en los países donde el desarrollo de estas actividades ha adquirido una gran importancia y se han obtenido resultados altamente satisfactorios.

Por todo lo expuesto parece aconsejable que, teniendo en cuenta las posibilidades actuales de materiales y su adquisición, así como la información técnica, se establezcan procedimientos que favorezcan el desarrollo de esta actividad dentro de los requisitos de seguridad que deben presidirla.

En su virtud, dispongo:

Artículo único.—Se aprueba el Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados que se publica como anexo a la presente Orden.

Madrid, 31 de mayo de 1982.

GAMIR CASARES

REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCION Y UTILIZACION DE AERONAVES POR AFICIONADOS

Normas generales

Artículo 1.º La fabricación por aficionados de aeronaves, incluidos los planeadores, globos libres y aeronaves de alas rotatorias, así como su mantenimiento y operación, se regirán por lo dispuesto en este Reglamento, sin perjuicio de lo dispuesto en normas de mayor rango legal.

Art. 2.º Las aeronaves construidas por aficionados deberán contar para su utilización con un Certificado de Aeronavegabilidad Restringido (CAR), pudiendo dedicarse solamente a fines de educación y recreo y nunca, a fines lucrativos, limitándose al sobrevuelo del territorio nacional y pudiendo sólo realizar los vuelos acrobáticos que figuren expresamente en la documentación anexa al CAR.

Art. 3.º La legislación vigente sobre Industrias Aeronáuticas no les es aplicable.

Art. 4.º Para la operación de estas aeronaves se exigirá el título aeronáutico de piloto privado y la licencia correspondiente, así como la calificación que para cada caso se establezca por la Subsecretaría de Aviación Civil, de acuerdo con las características de la aeronave, mediante la exigencia de la familiarización y experiencia pertinentes.

Limitaciones de estas fabricaciones

Art. 5.º Las aeronaves construidas a partir de artículos prefabricados requieren, para ser consideradas como construidas por aficionados, que los trabajos de adaptación de dichos artículos hasta llegar a la configuración final de la aeronave que ellos hagan sea la parte más importante en el proceso de fabricación, quedando excluidas en todo caso de esta Reglamentación las aeronaves en las que el trabajo hecho por el aficionado se reduzca al montaje.

Art. 6.º En la construcción podrán utilizarse piezas, componentes y materiales adquiridos por los canales comerciales habituales. Los motores, hélices, palas de rotor, etc., que cuenten con certificado de tipo, procederán del fabricante o del representante autorizado de aquél. Cuando se trate de artículos normalizados, éstos estarán certificados, según las especificaciones

establecidas en la norma correspondiente, por el fabricante o por un laboratorio aceptado por la Subsecretaría de Aviación Civil.

Art. 7.º La potencia motriz será inferior a 50 Kw para aviones monoplazas e inferior a 135 Kw para los de dos o más plazas. Si la cilindrada de los monoplazas es inferior a 3,5 dm³ y a 7 dm³, en los de más plazas pueden superarse los límites anteriores. Si los aviones son de propulsión a reacción el empuje será inferior a 150 daN en monoplazas y a 300 daN para los de más plazas. Si los aviones son acrobáticos la potencia motriz será inferior a 150 Kw.

Solicitud y aprobación de la fabricación

Art. 8.º El aficionado que tenga intención de construir según este Reglamento una aeronave lo solicitará de la Subsecretaría de Aviación Civil (Dirección General de Transporte Aéreo), acompañando a la solicitud la siguiente documentación:

Primero.—Plano tres vistas, con las dimensiones básicas.

Segundo.—Características y dimensiones del ala, estabilizadores y superficies de control, con indicación de incidencias y calado, cotas de reglaje y recorrido de los mandos, tren de aterrizaje y dispositivos de compensación o de equilibrio.

Tercero.—Peso en vacío estimado, peso del combustible, peso del lubricante, contrapesos para equilibrado, distribución de las cargas móviles o variables, peso máximo total y límites del centro de gravedad previstos.

Cuarto.—Relación de instrumentos de a bordo.

Quinto.—Para aeronaves con motor:

a) Cuando éste tenga certificado de tipo, expedido por el Estado al que pertenezca el fabricante.

Certificado de tipo, constituido por el «diseño de tipo», las limitaciones operacionales, la «hoja de datos», las regulaciones que les serán aplicables y cualquier otra condición o limitación prescrita para el producto por la Administración expedidora.

b) Cuando el motor no tenga certificado de tipo, o éste sea de un Estado no miembro de la OACI, entregará una ficha técnica del motor y la información que permita conocer el estado de utilización, así como una propuesta del programa de mantenimiento. Asimismo se someterá a todas las pruebas que la Administración considere necesario efectuar para evaluar sus características.

Sexto.—Para las aeronaves con hélice: Tipo de la hélice y nombre del constructor. Diámetro y características principales.

El peticionario proporcionará asimismo la documentación para la aceptación de los materiales a utilizar, especialmente en el caso de la madera y sus semielaborados, propondrá la fechas para las inspecciones técnicas, el o los aeródromos en que tendrá lugar las pruebas en vuelo y propondrá, en su caso, nominalmente, los pilotos que efectuarán las pruebas en vuelo, los cuales serán autorizados si su licencia y experiencia se consideran suficientes a criterio de la Subsecretaría de Aviación Civil.

Art. 9.º A la vista de la petición, la Subsecretaría de Aviación Civil, en el plazo de tres meses, resolverá sobre la autorización solicitada, precisando el programa de inspecciones que llevará a cabo para controlar el proceso de fabricación.

Control técnico de la fabricación

Art. 10. La Subsecretaría de Aviación Civil hará, al menos, las siguientes inspecciones:

Primero.—Antes de colocar el revestimiento se procederá a hacer una inspección de la estructura de la aeronave por personal facultativo del Servicio de Material de la Dirección General de Transporte Aéreo (Subsecretaría de Aviación Civil).

Si por el tipo de construcción no fuese posible la inspección completa de las estructuras, se someterán a inspección antes del montaje los conjuntos o subconjuntos de mandos y se practicarán todos los registros que se indiquen por las personas que realicen la inspección, al objeto de conocer la calidad de la realización.

Segundo.—Estando la aeronave montada, con los instrumentos y accesorios instalados, se procederá a hacer una inspección de toda la aeronave por personal del citado Servicio de Material.

Tercero.—Se realizarán las inspecciones suplementarias que se necesiten antes de conceder el Certificado Profesional de Aeronavegabilidad, necesario para la realización de las pruebas en vuelo.

Pruebas en vuelo

Art. 11. Para efectuar las pruebas en vuelo, una vez terminadas las inspecciones técnicas de la fabricación, se exigirá que la aeronave cuente, como mínimo, con:

Primero.—Un cinturón de seguridad para cada asiento.

Segundo.—Anemómetro.

Tercero.—Brújula.

Cuarto.—Para las aeronaves equipadas con motor, tacómetro e instrumentos del motor.

Quinto.—Para los planeadores, variómetro.

Sexto.—Certificado Provisional de Aeronavegabilidad, expedido por el Servicio de Material de la Dirección General de Transporte Aéreo.

Art. 12. El propietario de la aeronave tendrá cubierta por un seguro su responsabilidad civil, derivada de los daños causados a terceros por la aeronave en tierra, agua o vuelo, así como a las personas eventualmente transportadas, en la forma prevista por la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960.

Art. 13. Primero.—Después de la puesta a punto, la aeronave efectuará las pruebas en vuelo que se indican a continuación, en un radio de 20 kilómetros, alrededor del terreno elegido para estos vuelos. Se observará el Reglamento de Circulación Aérea en vigor. Queda prohibido el sobrevuelo de aglomeraciones humanas y núcleos de población o instalaciones industriales.

Segundo.—Los aviones con motor efectuarán, después de la puesta a punto, un mínimo de quince horas de vuelo y 50 aterrizajes, todos ellos supervisados por la Subsecretaría de Aviación Civil.

Entre estos vuelos figurará uno correspondiente a la autonomía del avión, reducida a media hora por seguridad.

Estos vuelos deben desarrollarse sin incidentes y no dar lugar a ninguna otra intervención de mantenimiento que las consideradas como normales.

Estos vuelos se efectuarán con viento de velocidad a 2 m/segundo, con plena carga, y en ellos se medirán las siguientes distancias:

— Carrera de despegue, definida por la distancia horizontal recorrida desde el punto de partida hasta el umbral de un obstáculo de 15 metros de altura.

— Carrera de aterrizaje, definida por la distancia horizontal recorrida desde el umbral de un obstáculo de 15 metros de altura hasta la parada.

Estas distancias no deben exceder de 600 metros.

Tercero.—Los planeadores, para efectuar su puesta a punto podrán realizar unos vuelos preliminares, de los que se informará a la Subsecretaría de Aviación Civil. A continuación de la puesta a punto efectuarán un mínimo de cinco horas de vuelo y 20 aterrizajes; todos estos vuelos serán supervisados por la Subsecretaría de Aviación Civil. Uno de estos vuelos será remolcado hasta una altura mínima sobre el terreno de 1.000 metros, seguido de evoluciones, constituidas por una espiral a la derecha y otra a la izquierda, de cinco vueltas cada una. La cadencia del viraje será de 360º en el tiempo de veinte segundos. Un barógrafo de escala apropiada registrará el vuelo.

Además se efectuará, al menos, un lanzamiento con torno si el planeador considerado dispone de gancho para ello.

Cuarto.—Para aeronaves diferentes de aviones y planeadores, así como para tipos no clásicos de los mismos, se establecerá en cada caso el programa de pruebas, en tierra y en vuelo, adaptado a las características de la aeronave.

Quinto.—En cualquier caso el control de estas pruebas lo llevará el Servicio de Material de la Dirección General de Transporte Aéreo.

Art. 14. Durante las pruebas en vuelo el Certificado Provisional de Aeronavegabilidad podrá suspenderse por cualquiera de los motivos siguientes:

Primero.—Informe desfavorable del Organismo o facultativo encargado de las inspecciones técnicas.

Segundo.—Insuficiente protección para el caso de capotar.

Tercero.—Campo visual insuficiente para el piloto en las actitudes normales de utilización de la aeronave.

Cuarto.—Una instalación o sistema que presente peligro de incendio, en tierra o en vuelo.

Quinto.—Cualquier causa que dificulte la evacuación de la aeronave.

Sexto.—Cualquier causa que comprometa la seguridad.

Certificado de Aeronavegabilidad y Matriculación

Art. 15. Primero.—A la terminación con resultados satisfactorios de las pruebas establecidas en el artículo 13, se concederá por la Subsecretaría de Aviación Civil un Certificado de Aeronavegabilidad Restringido.

Segundo.—Su validez será de dos años o de doscientas horas de vuelo. La renovación requiere una revisión general de la aeronave, excepto del material o equipo aeronáutico que tenga potencial propio.

Art. 16. La matriculación se realizará después de concedido el Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, debiendo figurar como propietario de la aeronave el constructor o constructores, de acuerdo con la documentación prestada.

Primero. La propiedad de una aeronave de aficionado no será transmisible hasta pasados los primeros cuatro años a partir de la matriculación.

Art. 17. La introducción de modificaciones que afecte a los resultados de las pruebas necesarias para la concesión del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, y en particular de

las cualidades aerodinámicas, al centrado, a las características y a la estructura deberá hacerse con la aprobación de la Subsecretaría de Aviación Civil; de lo contrario quedará en suspenso dicho Certificado y su renovación supeditada al cese de las causas que dieron lugar a su suspensión.

Art. 18. Las marcas de matrícula consistirán, además de las letras EC, en un grupo de tres letras, empezando por la Y, que deberán pintarse sobre la aeronave en la forma reglamentaria.

Art. 19. La documentación reglamentaria, necesaria para la utilización de la aeronave una vez matriculada, es la siguiente:

- El Certificado de Matrícula.
- El Certificado de Aeronavegabilidad Restringido y la documentación anexa al mismo.
- El cuaderno de la aeronave.
- La cartilla del motor, cuando proceda.
- El programa de mantenimiento.
- La licencia de estación de radio, cuando proceda.
- Los seguros de daños a terceros y de pasajeros y responsabilidad civil.

Art. 20. Queda derogada la Orden ministerial de 19 de octubre de 1956, así como todas las disposiciones de este mismo rango o inferiores que se opongan a lo dispuesto en este Reglamento.

13478 RESOLUCION de 27 de abril de 1982, de la Delegación del Gobierno en la Compañía Telefónica Nacional de España, correspondiente a la tarifa por cambio en el teléfono automático en vehículos del equipo «Motorola» al equipo «SRA 8.000».

La Compañía Telefónica Nacional de España ha sometido a la consideración de la Delegación del Gobierno la aprobación de la tarifa por cambio en el teléfono automático de vehículos del equipo actual «Motorola» al nuevo equipo «SRA 8.000».

Esta Delegación del Gobierno, en aplicación de las facultades que le confiere el artículo tercero del Real Decreto 3332/1978, de 7 de diciembre, por el que se regula el régimen tarifario y concesional de determinados servicios de telecomunicación, ha aprobado la siguiente tarifa para el cambio de sistema en teléfono automático de vehículos:

Se aplicará la diferencia entre la cuota vigente del sistema «Motorola» y la vigente del equipo nuevo «SRA 8.000».

Esta tarifa entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 27 de abril de 1982.—El Delegado del Gobierno, Julio Camuñas y Fernández-Luna.

13479 RESOLUCION de 30 de abril de 1982, de la Delegación del Gobierno en la Compañía Telefónica Nacional de España, por la que se aprueban las tarifas especiales correspondientes a teléfonos para uso de la Prensa escrita en los estadios-sede del Campeonato Mundial de Fútbol 1982.

La Compañía Telefónica Nacional de España ha sometido a la consideración de esta Delegación del Gobierno la aprobación de las tarifas especiales correspondientes a los teléfonos para uso de la Prensa escrita que se instalarán en los estadios-sede del Campeonato Mundial de Fútbol 1982, para cursar tráfico de salida exclusivamente, en relación con los partidos que tengan lugar en cada estadio-sede dentro de dicho campeonato.

Esta Delegación del Gobierno, en aplicación de las facultades que le confiere el artículo tercero del Real Decreto 3332/1978, de 7 de diciembre, por el que se regula el régimen tarifario y concesional de determinados servicios de telecomunicación, ha aprobado las tarifas especiales correspondientes a los teléfonos de Prensa instalados para la finalidad mencionada y al tráfico nacional urbano e interurbano cursado por los teléfonos de Prensa internacional enlazados a las centrales automáticas internacionales de abonados, y que son las siguientes:

Cuota de conexión (a cobrar por cada día de utilización): 6.000 pesetas.

Cada treinta segundos de conversación: 4.088 pesetas.

Madrid, 30 de abril de 1982.—El Delegado del Gobierno, Julio Camuñas y Fernández-Luna.

13480 RESOLUCION de 25 de mayo de 1982, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica la especificación C-003 «Características técnicas de Radiogoniómetros para buques mercantes».

Por Resolución de la antigua Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante de 13 de noviembre de 1978 («Boletín Oficial del Estado» número 312), se puso en vigor la especificación C-003

«Características técnicas de Radiogoniómetros para buques mercantes». Al transcurrir el tiempo se ha puesto de manifiesto la conveniencia de alterar alguna de dichas características técnicas.

Por ello se modifica dicha especificación de la forma que se determina a continuación:

5.1. Selectividad.

El segundo párrafo quedará redactado como sigue:

«En los receptores superheterodinos la protección contra la señal de frecuencia imagen, medida con el control de ganancia inoperante, será de 80 dB en la banda de 255 a 525 kHz. y de 60 dB en la banda de 2167 a 2197 kHz.»

5.10. Respuesta a la audiodiferencia.

Las audiodiferencias para las cuales la salida debe mantenerse dentro del límite de 8 decibelios serán las siguientes:

Banda de 255 a 525 kHz. = 350 a 1350 Hz.

En la frecuencia de 2182 kHz = 350 a 2000 Hz.

Madrid, 25 de mayo de 1982.—El Director general, Alfonso Soler Turmo.

M^o DE ADMINISTRACION TERRITORIAL

13481 REAL DECRETO 1152/1982, de 28 de mayo, por el que se aprueban las normas de traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Cantabria y de funcionamiento de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria séptima de su Estatuto de Autonomía.

La disposición transitoria séptima del Estatuto de Autonomía para Cantabria, aprobado por Ley Orgánica ocho/mil novecientos ochenta y uno, de treinta de diciembre, determinó las bases para el traspaso de los servicios inherentes a las funciones y atribuciones que según el Estatuto corresponde a la Diputación Regional de Cantabria, en las que se prevé la creación de una Comisión Mixta paritaria para llevar a efecto dichos traspasos.

Constituida dicha Comisión, se hace necesario establecer las normas adecuadas para su funcionamiento y el desempeño de la función encomendada a este órgano colegiado, así como fijar la situación de los funcionarios del Estado adscritos a los servicios que se transfieren a la Diputación Regional.

Tales normas, elaboradas en el seno de la Comisión, han sido aceptadas en su redacción definitiva por el Pleno de su sesión celebrada el día veintiuno de mayo de mil novecientos ochenta y dos, pareciendo oportuno proceder a su aprobación por el presente Real Decreto.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Administración Territorial y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintiocho de mayo de mil novecientos ochenta y dos,

DISPONGO:

Artículo primero.—La Comisión Mixta de Transferencias, constituida de acuerdo con la disposición transitoria séptima del Estatuto de Autonomía para Cantabria, ajustará su actuación a las presentes normas, que formuló ella misma dentro de los preceptos de la referida disposición transitoria y restantes normas del citado Estatuto.

Artículo segundo.—La Comisión Mixta estará compuesta paritariamente por ocho Vocales designados por el Gobierno Central y otros ocho por el Consejo de Gobierno de la Diputación Regional de Cantabria, y será presidida por el Ministro de Administración Territorial y por un representante expresamente designado por la Diputación Regional. El primero actuará como Presidente; el segundo, como Vicepresidente, y ambos ejercerán las funciones inherentes a dichos cargos.

El Presidente, el Vicepresidente y los Vocales podrán ser sustituidos en cualquier momento por los órganos que los hayan designado, comunicándolo oficialmente a la propia Comisión.

Artículo tercero.—La Secretaría de la Comisión Mixta de Transferencias será ejercida por un funcionario del Estado y otro del Consejo de Gobierno de la Diputación Regional, ambos designados por la propia Comisión Mixta sobre las propuestas que formulen su Presidente y Vicepresidente, respectivamente.

Los Secretarios levantarán conjuntamente actas de las reuniones de la Comisión, autorizadas con sus firmas y visadas por la Presidencia, y expedirán las certificaciones de los acuerdos que deban ser elevados como propuestas a la aprobación del Consejo de Ministros.