

Minería, advirtiendo que no se admitirán solicitudes en sus terrenos por encontrarse en zona reservada a favor del Estado para toda clase de sustancias minerales.

Sevilla, 4 de febrero de 1976.—El Delegado provincial, P. D., el Ingeniero Jefe de la Sección de Minas, Eduardo Cañedo-Argüelles.

7937

**RESOLUCION de la Delegación Provincial de Tarragona por la que se autoriza y declara la utilidad pública en concreto de la instalación eléctrica que se cita.**

Visto el expediente incoado en esta Delegación Provincial en solicitud de autorización y declaración en concreto de la utilidad pública, a los efectos de la imposición de servidumbre de paso, de la instalación eléctrica que se reseña:

Asunto: L. A. T. 2.033. Línea a 25 KV., a E. T. número 3.153, «Salóu-Nautic».

Peticionario: «Empresa Nacional Hidroeléctrica del Ribagorzana» (ENHER), Barcelona, paseo de Gracia, 132.

Instalación: Línea subterránea de transporte de energía eléctrica a 25 KV., de cable armado RF-3P de 3 por 25 milímetros cuadrados de sección, con una longitud de 410 metros para suministrar a la E. T. número 3.153, «Salóu-Nautic», de 300 KVA. de potencia.

Origen: Desde la E. T. 3.042, «Recó de Salóu».

Presupuesto: 473.000 pesetas.

Procedencia de los materiales: Nacional.

Situación: Término municipal de Vilaseca.

Finalidad: Suministro de energía eléctrica a la urbanización Salóu-Nautic.

Vista la documentación presentada para su tramitación, esta Delegación Provincial, en cumplimiento de lo dispuesto en los Decretos 2617 y 2619/1966, de fecha 20 de octubre, ha resuelto otorgar la autorización solicitada y declarar en concreto la utilidad pública de la misma, a los efectos de la imposición de servidumbre de paso.

Tarragona, 9 de marzo de 1976.—El Delegado provincial, por autorización, Jaime Porta Massana.—3.933-C.

7938

**RESOLUCION de la Delegación Provincial de Tarragona por la que se autoriza y declara la utilidad pública en concreto de la instalación eléctrica que se cita.**

Visto el expediente incoado en esta Delegación Provincial en solicitud de autorización y declaración en concreto de la utilidad pública, a los efectos de la imposición de servidumbre de paso, de la instalación eléctrica que se reseña:

Asunto: L. A. T. 1.908. Línea a 25 KV., a E. T. número 20.037, «Inquitasa».

Peticionario: «Enher», paseo de Gracia, 132, Barcelona.

Instalación: Línea aérea a 25 KV., de cobre de 15,9 milímetros cuadrados de sección, con una longitud total de 16 metros, para suministrar a E. T. número 20.037, «Inquitasa», de 100 KVA. de potencia.

Origen: Apoyo número 2 de la línea, derivación a E. T. 3.069, «Fnimssa».

Presupuesto: 74.413 pesetas.

Procedencia de los materiales: Nacional.

Situación: Término municipal de Tarragona.

Finalidad: Suministro de energía y alumbrado a «Inquitasa».

Vista la documentación presentada para su tramitación, esta Delegación Provincial, en cumplimiento de lo dispuesto en los Decretos 2617 y 2619/1966, de fecha 20 de octubre, ha resuelto otorgar la autorización solicitada y declarar en concreto la utilidad pública de la misma, a los efectos de la imposición de servidumbre de paso.

Tarragona, 9 de marzo de 1976.—El Delegado provincial, por autorización, Jaime Porta Massana.—3.934-C.

## MINISTERIO DE AGRICULTURA

7939

**CORRECCION de errores de la Orden de 2 de febrero de 1976 por la que se reglamenta la denominación de origen «Ribeiro» y su Consejo Regulador.**

Advertidos errores en el texto de la mencionada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 47, de fecha 24 de febrero de 1976, páginas 3636 a 3641, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En el Reglamento de la denominación de origen «Ribeiro» y de su Consejo Regulador, en el artículo 4.1, línea 7, donde dice: «... del Ayuntamiento de Boborás...», debe decir: «... del Ayuntamiento de Boborás...».

En el artículo 33.3, línea 2, donde dice: «... los vinos que se exportan a granes y se embotellan...», debe decir: «... los vinos que se exportan a granel y se embotellan...».

En el artículo 45.2, segundo párrafo, donde dice: «Las resoluciones del Presidente o del Consejo Regulador...», debe decir: «Las resoluciones del Presidente o la del Consejo Regulador...».

En el artículo 54.1.A, línea 3, donde dice: «... valor de las mercancías efectuadas...», debe decir: «... valor de las mercancías afectadas...».

En el artículo 55, línea 6, donde dice: «... Código de Comercio y las disposiciones complementarias...», debe decir: «... Código de Comercio y disposiciones complementarias...».

En el artículo 58.3, línea 3, donde dice: «... importe de la sanción y los gastos originados...», debe decir: «... importe de la sanción y de los gastos originados...».

## MINISTERIO DEL AIRE

7940

**DECRETO 702/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián.**

La Ley cuarenta y ocho/mil novecientos sesenta, de veintuno de julio, sobre Navegación Aérea, al regular las Servidumbres de los Aeródromos y de las instalaciones de Ayuda a la Navegación Aérea, establece, en el artículo cincuenta y uno, que la naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre tales Servidumbres.

Por Decreto número tres mil veintuno/mil novecientos sesenta y ocho, de veintiocho de noviembre («Boletín Oficial del Estado» número doscientos noventa y cinco, de nueve de diciembre de mil novecientos sesenta y ocho), se confirmó la existencia de las servidumbres aeronáuticas en torno al aeropuerto de San Sebastián, de acuerdo con sus características y con sujeción a los preceptos de la legislación vigente en aquel momento.

La promulgación del Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos sesenta y dos, de veinticuatro de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y su necesaria aplicación obliga al Ministerio del Aire a adecuar las características y extensión de este tipo de servidumbres en aquellos aeropuertos que, como en el de San Sebastián, las tenían establecidas.

Por Decreto número trescientos treinta y cuatro/mil novecientos sesenta y tres, de quince de febrero («Boletín Oficial del Estado» número cincuenta, de veintisiete de febrero de mil novecientos sesenta y tres), se fijaron las servidumbres de la instalación radioeléctrica VOR/DME de la localidad de Fuenterrabía, próxima al aeropuerto de San Sebastián, la cual estaba prevista por considerarse necesaria para facilitar las aproximaciones instrumentales al citado aeropuerto.

Posteriormente ha podido comprobarse que, dadas las características y configuración del terreno circundante, la instalación de la mencionada radioayuda no tendría ninguna utilidad por exigir unos mínimos muy elevados que no mejorarían la actual situación del aeropuerto. Por este motivo al no ser necesaria la instalación de la ayuda VOR/DME en el emplazamiento previsto, procede la derogación del mencionado Decreto número trescientos treinta y cuatro/mil novecientos sesenta y tres de quince de febrero.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dieciocho de marzo de mil novecientos sesenta y seis,

### DISPONGO:

Artículo primero.—De acuerdo con lo dispuesto en el artículo cincuenta y uno de la Ley cuarenta y ocho/mil novecientos sesenta, de veintuno de julio, sobre Navegación Aérea y de conformidad con lo estipulado en el artículo vigésimo séptimo del Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos sesenta y dos, de veinticuatro de febrero, de servidumbres aeronáuticas, se modifican las establecidas para el aeropuerto de San Sebastián.

Artículo segundo.—A efectos de aplicación de las servidumbres indicadas en el artículo anterior y en cumplimiento de lo que dispone el Decreto precitado, quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos sesenta y dos, de veinticuatro de febrero, el aeropuerto de San Sebastián se clasifica como aeródromo de letra de clave «B».

A continuación se definen el punto de referencia, la pista de vuelo y las instalaciones radioeléctricas.

**Punto de referencia.**—El punto de referencia del aeropuerto es el determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados, veintidós minutos, veintisiete segundos. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, cuarenta y siete minutos, veintidós segundos. Altitud, un metro sobre el nivel del mar.

**Pista de vuelo.**—La pista de vuelo del Aeropuerto tiene una longitud de mil setecientos cincuenta y cuatro metros por cuarenta y cinco metros de anchura.

Su orientación es de treinta y ocho grados cincuenta minutos con relación al Norte geográfico.

La pista de vuelo queda definida por la situación de su centro que en este aeropuerto coincide con el punto de referencia.

**Instalaciones radioeléctricas.**—Las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto son las que a continuación se relacionan, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (meridiano de Greenwich), y altitudes en metros sobre el nivel del mar.

**Torre de control con equipos de VHF.**—Latitud Norte, cuarenta y tres grados veintidós minutos treinta y dos segundos. Longitud Oeste, un grado cuarenta y siete minutos veinticuatro segundos. Altitud, veintitrés metros.

**Centro de emisores HF con radiofaro no direccional (NDB).**—Latitud Norte, cuarenta y tres grados veinte minutos dos segundos. Longitud Oeste, un grado cuarenta y ocho minutos cincuenta y cinco segundos. Altitud, sesenta metros.

**Radiobaliza «L».**—Latitud Norte, cuarenta y tres grados veintitrés minutos quince segundos. Longitud Oeste, un grado cuarenta y siete minutos treinta y nueve segundos. Altitud, ciento seis metros.

No se incluye el radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia con equipo radiotelemétrico (VOR/DME), a que hace referencia el Decreto número trescientos treinta y cuatro/mil novecientos setenta y tres, de quince de febrero, por haber sido suprimida esta radioayuda, como ya ha sido indicado.

**Artículo tercero.**—Para conocimiento y cumplimiento de los Organismos interesados y mencionados en las citadas disposiciones, el Ministerio del Aire, de acuerdo con el artículo veintiocho del Decreto número quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero, remitirá al Gobierno Civil de la provincia para su curso a los Ayuntamientos afectados, la documentación y planos descriptivos de las referidas servidumbres sin que, de acuerdo con lo indicado en el artículo veintinueve del citado Decreto, los Organismos del Estado, así como los provinciales y municipales, puedan autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas señalados sin previa resolución favorable del Ministerio del Aire, al que corresponden además las facultades de inspección y vigilancia en relación exclusiva al cumplimiento de las resoluciones adoptadas en cada caso concreto.

**Artículo cuarto.**—Quedan derogados los Decretos números tres mil veintinueve/mil novecientos sesenta y ocho, de veintiocho de noviembre y trescientos treinta y cuatro/mil novecientos setenta y tres, de quince de febrero.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a dieciocho de marzo de mil novecientos setenta y seis.

JUAN CARLOS

El Ministro del Aire,  
CARLOS FRANCO IRIBARNEGARAY

**7941** DECRETO 793/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Asturias.

La Ley cuarenta y ocho/mil novecientos sesenta, de veintinueve de julio, sobre Navegación Aérea, al regular las servidumbres de los aeródromos y de las instalaciones de ayuda a la navegación aérea, establece en el artículo cincuenta y uno, que la naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre tales servidumbres.

Por Decreto número dos mil ochocientos ochenta y nueve/mil novecientos sesenta y ocho, de nueve de noviembre («Boletín Oficial del Estado» número doscientos ochenta y cuatro, de veintidós de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho), se confirmó la existencia de las servidumbres aeronáuticas en torno al aeropuerto de Asturias, de acuerdo con sus características y con sujeción a los preceptos de la legislación vigente en aquel momento.

La promulgación del Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y su necesaria aplicación obliga al Ministerio del Aire a adecuar las características y extensión de este tipo de servidumbres en aquellos aeropuertos que, como en el de Asturias las tenían establecidas.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dieciocho de marzo de mil novecientos setenta y seis,

## DISPONGO:

**Artículo primero.**—De acuerdo con lo dispuesto en el artículo cincuenta y uno de la Ley cuarenta y ocho/mil novecientos sesenta, de veintinueve de julio, sobre navegación aérea y de conformidad con lo estipulado en el artículo vigésimo séptimo del Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero, de servidumbres aeronáuticas, se modifican las establecidas para el aeropuerto de Asturias.

**Artículo segundo.**—A efectos de aplicación de las servidumbres indicadas en el artículo anterior y en cumplimiento de lo que dispone el Decreto precitado, quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero, el aeropuerto de Asturias se clasifica como aeródromo de letra de clave «B».

A continuación se define el punto de referencia, la pista de vuelo y las instalaciones radioeléctricas.

**Punto de referencia.**—El punto de referencia del aeropuerto es el determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados treinta y tres minutos cincuenta y tres segundos. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), seis grados un minuto cincuenta y ocho segundos. La altitud del punto de referencia es de ciento veintiséis metros sobre el nivel del mar.

**Pista de vuelo.**—La pista de vuelo del aeropuerto tiene una longitud de dos mil doscientos metros por cuarenta y cinco metros de anchura.

Su orientación es de ciento ochocientos cincuenta y dos minutos con relación al Norte geográfico.

La pista de vuelo queda definida por la situación de su centro, que en este aeropuerto coincide con el punto de referencia.

**Instalaciones radioeléctricas.**—Las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto son las que a continuación se relacionan, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (meridiano de Greenwich) y altitudes en metros sobre el nivel del mar.

**Torre de control con equipos de VHF.**—Latitud Norte, cuarenta y tres grados treinta y tres minutos treinta y nueve segundos. Longitud Oeste, seis grados un minuto cincuenta y siete segundos. Altitud, ciento cincuenta y cinco metros.

**Centro de emisores VHF y radiofaro no direccional (NDB).**—Latitud Norte, cuarenta y tres grados treinta y tres minutos treinta y ocho segundos. Longitud Oeste, seis grados un minuto treinta y ocho segundos. Altitud, ciento treinta y dos metros.

**Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR).**—Latitud Norte, cuarenta y tres grados treinta y tres minutos cincuenta y tres segundos. Longitud Oeste, seis grados dos minutos veinte segundos. Altitud, ciento veintiséis metros.

**Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC/ILS).**—Latitud Norte, cuarenta y tres grados treinta y cuatro minutos cinco segundos. Longitud Oeste, seis grados dos minutos cincuenta y dos segundos. Altitud, ciento veintidós metros.

**Equipo de trayectoria de plano del sistema de aterrizaje instrumental (GP/ILS).**—Latitud Norte, cuarenta y tres grados treinta y tres minutos cuarenta y dos segundos. Longitud Oeste, seis grados un minuto veintisiete segundos. Altitud, ciento veintiséis metros.

**Radiobaliza intermedia del sistema de aterrizaje instrumental (MM/ILS).**—Latitud Norte, cuarenta y tres grados treinta y tres minutos veintinueve segundos. Longitud Oeste, seis grados cero minutos dieciocho segundos. Altitud, cien metros.

**Radiobaliza exterior del sistema de aterrizaje instrumental con radiofaro de localización (LOM/ILS).**—Latitud Norte, cuarenta y tres grados treinta y dos minutos veinticinco segundos. Longitud Oeste, cinco grados cincuenta y cinco minutos cuarenta y seis segundos. Altitud, ciento diez metros.

**Artículo tercero.**—Para conocimiento y cumplimiento de los organismos interesados y mencionados en las citadas disposiciones, el Ministerio del Aire, de acuerdo con el artículo veintiocho del Decreto número quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero, remitirá al Gobierno Civil de la provincia, para su curso a los Ayuntamientos afectados, la documentación y planos descriptivos de las referidas servidumbres sin que, de acuerdo con lo indicado en el artículo veintinueve del citado Decreto, los Organismos del Estado, así como los provinciales y municipales, puedan autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas señalados sin previa resolución favorable del Ministerio del Aire, al que corresponden además las facultades de inspección y vigilancia en relación exclusiva al cumplimiento de las resoluciones adoptadas en cada caso concreto.

**Artículo cuarto.**—Queda derogado el Decreto número dos mil ochocientos ochenta y nueve/mil novecientos sesenta y ocho, de nueve de noviembre.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a dieciocho de marzo de mil novecientos setenta y seis.

JUAN CARLOS

El Ministro del Aire,  
CARLOS FRANCO IRIBARNEGARAY