

delegada, a la vista de cuya documentación se podrá formalizar por los Departamentos y Organismos las órdenes de pago que correspondan.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.  
Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 24 de noviembre de 1971.

MONREAL LUQUE

Hmo. Sr. Director general del Patrimonio del Estado.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA

ORDEN de 19 de noviembre de 1971 por la que se rectifica la de 7 de octubre de 1971, sobre homologación de placas de matrícula para vehículos

Ilustrísimo señor:

Habiéndose producido algunos errores en la redacción del anexo II de la Orden de este Ministerio de 7 de octubre de 1971, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 20 del mismo mes, sobre homologación de placas de matrícula para vehículos, se insertan a continuación debidamente rectificadas los párrafos afectados:

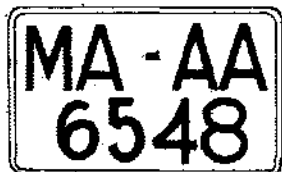
### ANEXO II

1.4.1. Apartado b). Después de las figuras 3 y 4, añadir el siguiente párrafo:

Quando figuren cinco caracteres en la línea superior de la placa alta, la distancia entre ellos y entre caracteres y bordes será de 6 milímetros. El trazo entre letras y números será de 8 milímetros de ancho.

1.4.2. Placas con el nuevo sistema de contraseña:

Se adoptará la disposición de la figura 5 para vehículos automóviles:



Para remolques y semirremolques se adoptará la disposición indicada en la figura 4 (la figura 5 bis se suprime).

2.3. Especificaciones colorimétricas.

Quando la superficie reflectante esté iluminada por el patrón A de la CIE para un ángulo de divergencia de 1/3° y un ángulo de iluminación  $V = H - 0^\circ$  o, si se produce reflexión especular sobre la superficie de entrada, de  $V = +5^\circ$ ,  $H = 0^\circ$ , las coordenadas tricromáticas del flujo luminoso reflejado han de situarse dentro de los límites que a continuación se indican:

Rojo:

Límite hacia el amarillo ... ..  $y \approx 0,335$   
Límite hacia el púrpura ... ..  $z \approx 0,008$

Blanco:

Límite hacia el azul ... ..  $x \approx 0,310$   
Límite hacia el amarillo ... ..  $x \approx 0,500$   
Límite hacia el verde ... ..  $y \approx 0,150 + 0,640 x$   
Límite hacia el verde ... ..  $y \approx 0,440$   
Límite hacia el púrpura ... ..  $y > 0,050 + 0,750 x$   
Límite hacia el blanco ... ..  $y \approx 0,382$

3.3. Resistencia a los carburantes.

La superficie reflectante de la placa se frotará ligeramente con algodón empapado en una mezcla de gasolina y benzol (proporción 90/10). A los cinco minutos, aproximadamente, se examinará visualmente aquella superficie. La prueba se considerará superada si no se aprecian modificaciones notables.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.  
Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 19 de noviembre de 1971.

LOPEZ DE LETONA

Hmo. Sr. Director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales.

## MINISTERIO DEL AIRE

REGLAMENTO de Circulación Aérea, actualizado por Orden de 18 de octubre de 1971. (Continuación.)

4.8.1.10.2. El vuelo de una aeronave identificada en situación de emergencia se comprobará y, siempre que sea posible, se señalará en la presentación radar hasta que la aeronave salga de la cobertura radar y deberá proporcionarse información respecto a su posición a todas las dependencias de los servicios de tránsito aéreo que puedan prestar ayuda a la aeronave. Cuando corresponda, se efectuará también la transferencia radar a sectores radar adyacentes.

Si el piloto de una aeronave que se encuentre en situación de emergencia ha recibido previamente instrucciones del ATC para que opere el respondedor en una clave determinada, normalmente continuará utilizando esa clave, a menos que, en circunstancias especiales, haya decidido de otra manera o se le haya indicado lo contrario. En caso de que el ATC no haya solicitado una determinada clave, el piloto registrará el respondedor en el modo A, clave 7700. En caso de que el dispositivo terrestre de descifrado no permita la presentación automática del modo A, clave 7700, de manera inconfundible, los controladores debieran registrar el descifrador en esta clave cada vez que se considere que una aeronave en situación de emergencia no observada en una clave asignada pueda estar utilizando el respondedor.

### CAPITULO II

EMPLEO DEL RADAR EN EL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Los procedimientos contenidos en este capítulo son procedimientos generales aplicables al utilizar radar para el suministro de servicio de control de área o servicio de control de aproximación. Más adelante se detallan procedimientos adicionales aplicables únicamente al suministrar servicio de control de aproximación.

4.8.2.1. Funciones.

4.8.2.1.1. La información obtenida en una presentación radar puede usarse para llevar a cabo las siguientes funciones en cuanto al suministro del servicio de control de tránsito aéreo:

- a) Mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, a fin de proporcionar a la dependencia de control de tránsito aéreo de que se trate:
  - i) Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control.
  - ii) Información suplementaria respecto a otro tránsito.
  - iii) Información sobre cualesquiera desviaciones significativas, por parte de las aeronaves, respecto a los términos de sus permisos del control de tránsito aéreo.