

14389 CIRCULAR aeronáutica 2/2006, de 26 de julio, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se establecen procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.

El artículo 87.3 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en la redacción dada por la disposición adicional tercera de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, viene a determinar con carácter general la posibilidad de establecer diversas restricciones sobre la conducción de las operaciones aeronáuticas y aeroportuarias con objeto de reducir su impacto acústico sobre el entorno.

La publicación de la presente circular aeronáutica constituye la aplicación específica de tales procedimientos de disciplina del tráfico aéreo del aeropuerto de Madrid-Barajas para la nueva configuración del campo de vuelos y rutas aéreas, tras la entrada en funcionamiento de las infraestructuras previstas en el Plan Director, y del condicionado medioambiental aplicable. Para su determinación, se han tenido en cuenta los elementos con trascendencia acústica, las características físicas y de configuración del aeropuerto, así como el equipamiento de las ayudas a la navegación que soportan el guiado de los aviones y las características y limitaciones de los aviones afectados.

La Comisión Interministerial entre los Ministerios de Defensa y Fomento aprobó, en su Sesión Plenaria de 16 abril de 2004, el conjunto de maniobras y rutas de salida y entrada del aeropuerto. Previamente, la Comisión de Seguimiento de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Madrid (CSAM) acordó, el 28 de enero de 2004, las huellas de ruido asociadas a dichas maniobras, que incorpora el esquema de utilización operación de las pistas de vuelo y las rutas asociadas, al objeto de minimizar el impacto acústico sobre el entorno. Posteriormente la CSAM ha acordado una modificación del uso nocturno de las pistas 36R y L.

Dichas condiciones, así como otras adicionales que se recogen en la presente circular aeronáutica, vienen a determinar su carácter obligatorio para los operadores aéreos y personal navegante, adicionalmente a la entidad pública empresarial Aeropuerto Españoles y Navegación Aérea (AENA), que ya venía obligada por los términos de la declaración de impacto ambiental para las obras de ampliación del aeropuerto, aprobada por Resolución de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente.

Esta circular aeronáutica tiene en definitiva como finalidad, dar cumplimiento a la obligación legal antes indicada y establecer los procedimientos de disciplina del tráfico aéreo en materia de ruido que se indican, los cuales para ser exigibles precisan, de una parte, la publicación de esta disposición de carácter secundario y, de otra parte, darles la debida publicidad a través de las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP) a que se refiere el Capítulo IV del Libro Octavo del Reglamento de Circulación Aérea aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero.

Por tanto, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 87 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 8 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, dispongo:

Artículo primero. *Condiciones de utilización de pistas y salidas y llegadas normalizadas por instrumentos (SID's, STAR's).*

1. Salvo por razones de seguridad, meteorológicas o inoperatividad de alguna pista o equipos terrestres de ayuda a la navegación aérea, que inutilice alguna de las salidas y llegadas normalizadas por instrumentos aprobadas, los operadores aéreos, pilotos y controladores de la circulación aérea y, en general, la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), vendrán obligados a seguir el régimen de utilización de pistas que se indica en el Anexo I.

2. Salvo por razones de seguridad, meteorológicas o de fuerza mayor o instrucciones de los servicios de tránsito aéreo basadas en las mismas razones, la tripulación de una aeronave a reacción no podrá abandonar las salidas normalizadas por instrumentos hasta haber alcanzado al menos el nivel de vuelo FL100.

Artículo segundo. *Procedimientos generales de rodaje, movimiento y estacionamiento.*

1. En todas las posiciones de estacionamiento en contacto con los edificios terminales y satélite, los operadores de aeronaves y pilotos no podrán realizar puestas en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave esté alineada en la calle de rodaje, ni utilizar el empuje de reversa para abandonar los puestos de estacionamiento que requieran normalmente el uso de tractor (push-back), salvo autorización expresa de la Dirección del Aeropuerto.

2. Desde las 23:00 hasta las 07:00 horas locales, se prohíben los movimientos en Rampa 5, Rampa 6 y en el Dique Sur.

3. Los operadores aéreos y pilotos se atenderán al régimen de utilización de las puestos de estacionamiento para los periodos diurno (de 07:00 a 23:00 horas locales) y nocturno (de 23:00 a 07:00 horas locales) que determine la Dirección del Aeropuerto de acuerdo a los criterios figuran como Anexo II a esta circular.

Artículo tercero. *Procedimientos de Atenuación Acústica.*

1. Salvo por razones de seguridad, los operadores aéreos y los pilotos están obligados a seguir procedimientos de atenuación de ruido para el despegue y el aterrizaje.

2. En el Anexo III se determina el procedimiento obligatorio en el despegue. Se podrán utilizar otros, siempre que sean comunicados y aceptados por la Dirección del Aeropuerto, y estén justificados por su eficacia en cuanto a su menor impacto acústico, o por razón de la aeronave utilizada.

3. En el aterrizaje y salvo por razones de seguridad, queda así mismo prohibido el uso del empuje de reversa superior al ralentí durante el periodo nocturno que va desde las 23:00 a las 07:00 horas locales.

Artículo cuarto. *Aeronaves de Estado y emergencias sanitarias.*

Las aeronaves de Estado y las de emergencias sanitarias están eximidas del cumplimiento de los procedimientos anteriormente indicados en la estricta medida que sea incompatible con la función de la operación o las características de la propia aeronave.

Disposición final única. *Entrada en vigor y exigibilidad.*

Esta circular aeronáutica entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». No obstante, los procedimientos de disciplina del tráfico aéreo en materia de ruido fijados por esta circular aeronáutica para el aeropuerto de Madrid-Barajas serán exigibles cuando además se hayan hecho públicos en las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP) del citado aeropuerto.

Madrid, 26 de julio de 2006.-El Director General de Aviación Civil, Manuel Bautista Pérez.

ANEXO I

Condiciones de uso de pistas y trayectorias

En configuración norte:

UMBRAL RWY36L

Utilizable para despegues por el día:

SID NVS6W, MONTO6W, SIE5E, NVS1D y MONTO1D son obligatorias para las aeronaves incluidas en la lista descrita a continuación. Las aeronaves no incluidas en la lista podrán utilizar las SID SIE2W, NVS5E, MONTO5E, SIE1A, NVS1A y MONTO1A.

UMBRAL RWY36R

Utilizable para despegues por el día:

SID BAN1R.

SID BAN1Z y NANDO1Z, para turbohélices.

UMBRALES RWY36R y L

Utilizables para despegues por la noche según determine la dirección del aeropuerto siguiendo las aprobaciones de la CSAM.

Lista de Aeronaves/Aircraft List

AN72.

A124.

A340-600.

B721; B722.

B731; B732.

B747.

DC8.

DC10.

H25A.

IL62.

MD11.

SBR1.

T134.

YK42.

En configuración sur:

UMBRAL RWY15R/L:

Se utilizarán para despegues diurnos, siguiendo rigurosamente el tramo inicial de todas las SID publicadas.

Para el periodo nocturno, se utilizará la RWY 15L siguiendo rigurosamente el tramo inicial de todas las SID publicadas.

UMBRAL RWY18R/L:

Utilizables para aterrizajes por el día.

UMBRAL RWY18L:

Utilizable para aterrizajes por la noche.

En cualquier configuración: Quedan prohibidos los vuelos de entrenamiento o de pruebas.

Pistas Preferentes

Configuración norte:

En condiciones normales de operación (la superficie de la pista está seca o mojada con acción de frenado buena):

Durante el día (0700-2300 LT), las pistas 36L/36R se utilizarán para despegues y las pistas 33L/33R para aterrizajes.

Durante la noche (2300-0700 LT) para despegues se utilizará la pista 36R o 36 L según determine la dirección del aeropuerto siguiendo las aprobaciones de la CSAM y la pista 33R para aterrizajes. No se autorizarán despegues por las pistas 15L/15R.

Configuración sur:

En condiciones normales de operación (la superficie de la pista está seca o mojada con acción de frenado buena):

Durante el día (0700-2300 LT), las pistas 15L/15R se utilizarán para despegues y las pistas 18L/18R para aterrizajes.

Durante la noche (2300-0700 LT) se utilizará la pista 15L para despegues y la pista 18L para aterrizajes. No se autorizarán despegues por las pistas 33L/33R.

ANEXO II

Restricciones al uso de unidades auxiliares de potencia

Stand	Período Día (07:00 –23:00 Hora Local)	Período Noche (23:00 –07:00 Hora Local)
T-1 al T-35	Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la APU (Unidad auxiliar de potencia) del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.	Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la APU (Unidad auxiliar de potencia) del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.
1 al 49 T-36 a T-41	Sin restricciones.	Queda prohibido el uso de APU salvo 10 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes de la retirada de calzos a la salida, excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla 50 minutos antes de la salida y 15 minutos después de su llegada.
50 al 69 (R5)	Sin restricciones	Operación no permitida.
70 al 74 (R5 Dique Sur)	Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la APU (Unidad auxiliar de potencia) del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida. La APU del avión podrá sólo utilizarse cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.	Operación no permitida.
80 al 162 (R6)	Sin restricciones.	Operación no permitida.
163 al 175	Sin restricciones.	El uso de la Unidad auxiliar de potencia (APU) del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 10 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes de la retirada de calzos de la salida, excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla hasta 15 minutos después de calzos a la llegada y desde 50 minutos antes de la retirada de calzos de la salida.
200 al 227	Sin restricciones.	Sin restricciones.
300 al 312 330 al 394	Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la APU (Unidad auxiliar de potencia) del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.	Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la APU (Unidad auxiliar de potencia) del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.
320 al 329 400 al 448	Sin restricciones.	Sin restricciones.

Stand	Período Día (07:00 -23:00 Hora Local)	Período Noche (23:00 -07:00 Hora Local)
500 al 586	Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la APU (Unidad auxiliar de potencia) del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.	Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la APU (Unidad auxiliar de potencia) del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.
600 al 628	Sin restricciones.	Sin restricciones.

ANEXO III

Procedimiento de Atenuación de Ruido para el Despegue

- Hasta 450 m (1500 ft) sobre la elevación del aeródromo:
Potencia de despegue.
Flaps para despegue.
Ascenso a V2 + 20 a 40 km/h (V2 + 10 a 20 kt) (o según límite del ángulo de fuselaje).
- A 450 m (1500 ft) sobre la elevación del aeródromo:
Reducir potencia a no menos de la potencia ascensional.
- De 450 m (1500 ft) a 900 m (3000 ft) sobre la elevación del aeródromo:
Ascender a V2 + 20 a 40 km/h (V2 + 10 a 20 kt).
- A 900 m (3000 ft) sobre la elevación del aeródromo:
Retraer flaps acelerando suavemente a la velocidad de subida.

14390 *RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2006, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la Actualización del Documento de Declaración sobre la Red 2006.*

El Consejo de Administración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en su sesión de 30 de junio de 2006, adoptó por unanimidad el Acuerdo que figura como anexo a la presente Resolución, por el que se aprueba la Actualización del Documento de Declaración sobre la Red 2006, de conformidad con lo previsto en el artículo 16.1.n) del Estatuto de esa Entidad Pública Empresarial.

En virtud del artículo 5 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructuras ferroviaria, corresponde a la Secretaría General acordar la publicación de los acuerdos por los que se aprueban las modificaciones de la declaración sobre la red, previsión a la que se da cumplimiento mediante la presente Resolución.

El Documento de Actualización de la Declaración sobre la Red 2006 aprobado, estará a disposición de los interesados en las dependencias de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Madrid 20 de julio de 2006.-La Secretaria General de Infraestructuras, Josefina Cruz Villalón

ANEXO

Acuerdo de Consejo de Administración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

El Consejo de Administración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en su sesión de 30 de junio de 2006, en el punto diecisiete del orden del día ha adoptado, por unanimidad, el acuerdo siguiente:

«Aprobar la Actualización del Documento de Declaración sobre la Red 2006», de conformidad con lo previsto en el artículo 16.1.n) del Estatuto de la entidad.

El documento de la Actualización de la Declaración sobre la Red 2006 se estructura en siete capítulos:

- Capítulo 1: Antecedentes.
- Capítulo 2: Información General.
- Capítulo 3: Condiciones de Acceso.
- Capítulo 4: Descripción de la Red.
- Capítulo 5: Adjudicación de Capacidades.
- Capítulo 6: Servicios de ADIF.
- Capítulo 7: Cánones y Tarifas.

Anexo 1: Información sobre el horario de servicio 2006.

Anexo 2: Directorios.

Anexo 3: Mapa de la Red gestionada por ADIF.

Anexo 4: Documentación de referencia.

Anexo 5: Listado de estaciones con tomas de precalentamiento de trenes de viajeros.

Anexo 6: Normativa de circulación.

Anexo 7: Documento «Tarifas provisionales por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares».

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA

14391 *RESOLUCIÓN de 22 de junio de 2006, del Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria, por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración suscrito con el Instituto Andaluz de Investigación y Formación Agraria, Pesquera, Alimentaria y de la Producción Ecológicas y Agrosa Semillas Selectas, S.A. para regular la explotación de las cubiertas vegetales de titularidad compartida.*

El Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria (INIA), Organismo autónomo adscrito al Ministerio de Educación y Ciencia, el Instituto Andaluz de Investigación y Formación Agraria, Pesquera, Alimentaria y de la Producción Ecológicas (IFAPA), Organismo autónomo adscrito a la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía, y Agrosa Semillas Selectas, S.A. han formalizado con fecha 18 de mayo de 2006, un Convenio de Colaboración, para «regular la explotación de las cubiertas vegetales de titularidad compartida».

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 8.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, esta Dirección General dispone su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 22 de junio de 2006.-El Director General del Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria, Mario Gómez Pérez.

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACIÓN Y TECNOLOGÍA AGRARIA Y ALIMENTARIA, EL INSTITUTO ANDALUZ DE INVESTIGACIÓN Y FORMACIÓN AGRARIA, PESQUERA, ALIMENTARIA Y DE LA PRODUCCIÓN ECOLÓGICAS Y AGROSA SEMILLAS SELECTAS, S. A., PARA REGULAR LA EXPLOTACIÓN DE LAS CUBIERTAS VEGETALES DE TITULARIDAD COMPARTIDA

En Madrid, a 18 de mayo de 2006