

MINISTERIO DEL AIRE

DECRETO 1875/1973, de 5 de julio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeródromo de Noain (Navarra).

De acuerdo con lo establecido en el capítulo primero del Decreto número quinientos ochenta y cuatro, de fecha veinticuatro de febrero de mil novecientos setenta y dos, es necesario establecer las servidumbres aeronáuticas en torno al aeródromo de Noain (Navarra), incluyendo las servidumbres de la pista de vuelo, las de las instalaciones radioeléctricas de Ayuda a la Navegación Aérea y las de la operación de las aeronaves, que protegen las maniobras de aproximación por instrumentos al aeródromo.

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 determinará mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre tales servidumbres.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día cinco de julio de mil novecientos setenta y tres,

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 setenta y dos, de veinticuatro de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, se establecen las servidumbres aeronáuticas en torno al aeródromo de Noain (Navarra).

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, de fecha veinticuatro de febrero de mil novecientos setenta y dos, el aeródromo de Noain (Navarra) se clasifica como de letra de clave «B».

La orientación de la pista de vuelo es de ciento cincuenta y un grados, respecto al Norte geográfico, y su longitud es de mil novecientos trece metros.

El punto de referencia del aeródromo es el determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cuarenta y seis minutos, dieciséis segundos, treinta y tres centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, treinta y ocho minutos, cuarenta y un segundos, noventa y cuatro centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de cuatrocientos cincuenta y cuatro metros.

Las instalaciones radioeléctricas de este aeródromo son las que a continuación se relacionan, indicándose la situación y altitud de sus puntos de referencia.

Centro de emisores/VHF.—Punto de referencia de la instalación determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cuarenta y seis minutos, ocho segundos, ochenta y tres centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, treinta y ocho minutos, dieciocho segundos, setenta y ocho centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de cuatrocientos cincuenta y ocho metros y medio.

Centro de emisores/VHF.—Punto de referencia de la instalación determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cuarenta y cuatro minutos, siete segundos, noventa y ocho centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, cuarenta y dos minutos, ocho segundos, treinta y seis centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de mil veintitrés metros.

Torre de control con equipos VHF.—Punto de referencia de la instalación determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cuarenta y cinco minutos, cincuenta y un segundos, noventa y dos centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, treinta y ocho minutos, catorce segundos, treinta y una centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de cuatrocientos setenta y seis metros.

Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/ILS).—Punto de referencia de la instalación determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cuarenta y seis minutos, cuarenta y tres segundos, treinta centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, treinta y ocho minutos, cincuenta y cinco segundos, ochenta y siete centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de cuatrocientos cuarenta y ocho metros.

Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC/LS).—Punto de referencia de la instalación determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cuarenta y cinco minutos, cuarenta y cua-

tro segundos, cincuenta y dos centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, treinta y ocho minutos, diecinueve segundos, treinta y dos centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de cuatrocientos cincuenta y ocho metros.

Radiobaliza intermedia del sistema de aterrizaje instrumental (MM/ILS).—Punto de referencia de la instalación determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cuarenta y siete minutos, veinticuatro segundos, cincuenta y ocho centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, treinta y nueve minutos, treinta y un segundos, noventa y cinco centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de cuatrocientos cuarenta y un metros.

Radiobaliza exterior del sistema de aterrizaje instrumental (OM/ILS).—Punto de referencia de la instalación determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cincuenta minutos, quince segundos, cuarenta y seis centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, cuarenta y un minutos, treinta y seis segundos, ochenta y siete centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de cuatrocientos once metros.

Radiobaliza «L».—Punto de referencia de la instalación determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cincuenta y dos minutos, cuatro segundos, cero ocho centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, cuarenta y dos minutos, cincuenta y cinco segundos, sesenta y siete centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de cuatrocientos setenta metros.

Radiobaliza no direccional (NDB).—Punto de referencia de la instalación determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cuarenta y tres minutos, treinta y cinco segundos, treinta y ocho centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, treinta y ocho minutos, nueve segundos, ochenta y tres centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de cuatrocientos ochenta metros.

Radiobaliza omnidireccional VHF (VOR).—Punto de referencia de la instalación determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y dos grados, cuarenta y cuatro minutos, cuatro segundos, sesenta y ocho centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), un grado, cuarenta y dos minutos, tres segundos, catorce centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de mil treinta y seis metros.

Artículo tercero.—Para conocimiento y cumplimiento de los Organismos interesados y mencionados en las citadas disposiciones, la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio del Aire remitirá al Gobierno Civil de la Provincia, para su curso a los Ayuntamientos afectados, la documentación y planos necesarios descriptivos de las características y extensión de las referidas servidumbres.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a cinco de julio de mil novecientos setenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire,
JULIO SALVADOR DIAZ-BENJUMEA

DECRETO 1876/1973, de 12 de julio, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao.

Por Decreto número mil trescientos setenta y dos, de fecha seis de mayo de mil novecientos setenta y dos («Boletín Oficial del Estado» número ciento treinta, de treinta y uno de mayo de mil novecientos setenta y dos), se estableció la restricción para hacer modificaciones físicas en los terrenos afectados con motivo de la construcción de una nueva pista en el aeropuerto de Bilbao. Según se indica en el artículo segundo del capítulo primero del Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, esta restricción es efectiva por el plazo de un año. Posteriormente la restricción citada ha sido prorrogada por un plazo de tres meses por Decreto número mil noventa y seis, de fecha dieciocho de mayo; dentro de este plazo deberán definirse las servidumbres específicas definitivas. Es por ello necesario establecer las nuevas servidumbres aeronáuticas en torno al aeropuerto de Bilbao, incluyendo las servidumbres de las dos pistas de vuelo, las de las instalaciones radioeléctricas de Ayuda a la Navegación Aérea y las de la operación de las aeronaves que protegen las maniobras de aproximación por instrumentos al aeropuerto.

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 determinará

mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre tales servidumbres.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día doce de julio de mil novecientos setenta y tres,

DISPONGO:

Artículo primero.—De acuerdo con lo dispuesto en el artículo cincuenta y uno de la Ley cuarenta y ocho/mil novecientos sesenta, de veintiuno 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 establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas en torno del aeropuerto de Bilbao.

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 Bilbao se clasifica como aeródromo de letra de clave «A».

Las orientaciones y longitudes de las dos pistas de vuelo son:

Pista principal.—Cien grados con relación al Norte geográfico y una longitud de dos mil setecientos cincuenta metros.

Otra pista.—Ciento veinte grados con relación al Norte geográfico y una longitud de tres mil metros.

El punto de referencia del aeropuerto es el de intersección de estas dos pistas, y sus coordenadas geográficas, las siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados dieciocho minutos tres segundos ochenta y siete centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cincuenta y cuatro minutos treinta y nueve segundos setenta y ocho centésimas. La altitud del punto de referencia sobre el nivel del mar es de cuarenta y un metros.

Las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto son las que a continuación se relacionan, indicándose la situación y altitud de sus puntos de referencia:

Centro de emisores VHF.—Punto de referencia de la instalación, determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados diecisiete minutos cincuenta y nueve segundos sesenta y ocho centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cincuenta y cinco minutos veintidós segundos setenta y cinco centésimas. La altitud del punto de referencia es de cuarenta metros sobre el nivel del mar.

Torre de control con equipos VHF.—Punto de referencia, determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados diecisiete minutos cincuenta y seis segundos treinta y cinco centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cincuenta y cuatro minutos cuarenta y cinco segundos doce centésimas. La altitud del punto de referencia es de ochenta metros sobre el nivel del mar.

Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/ILS).—Punto de referencia, determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados diecisiete minutos treinta y un segundos. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cero minutos cuarenta y siete segundos cero seis centésimas. La altitud del punto de referencia es de treinta metros sobre el nivel del mar.

Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC/ILS).—Punto de referencia, determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados dieciocho minutos veinticinco segundos catorce centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cincuenta y cinco minutos cuarenta segundos treinta y cuatro centésimas. La altitud del punto de referencia es de treinta y cinco metros sobre el nivel del mar.

Radiobaliza intermedia del sistema de aterrizaje instrumental (MM/ILS).—Punto de referencia, determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados diecisiete minutos treinta y cinco segundos ochenta y cinco centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cincuenta y tres minutos diecinueve segundos noventa y cuatro centésimas. La altitud del punto de referencia es de treinta metros sobre el nivel del mar.

Radiobaliza exterior (LOM/ILS).—Punto de referencia, determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados dieciséis minutos ocho segundos setenta y tres centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cuarenta y nueve minutos doce segundos sesenta y dos centésimas. La altitud del punto de referencia es de noventa y cinco metros sobre el nivel del mar.

Radiobaliza «L» de localización.—Punto de referencia, determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados veinte minutos cincuenta y ocho segundos ochenta y seis centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), tres grados tres minutos cero segundos ochenta y siete centésimas. La altitud del punto de referencia es de cincuenta y cinco metros sobre el nivel del mar.

Radiofaro omnidireccional VHF (VOR).—El punto de referencia, determinado por las coordenadas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados diecinueve minutos treinta segundos veintidós centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cincuenta y ocho minutos treinta y dos segundos cincuenta y tres centésimas. La altitud del punto de referencia es de setenta y cinco metros sobre el nivel del mar.

Radiofaro omnidireccional VHF (VOR).—El punto de referencia, determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados dieciocho minutos catorce segundos noventa y cuatro centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cincuenta y seis minutos un segundo veintidós centésimas. La altitud del punto de referencia es de treinta y seis metros sobre el nivel del mar.

Radiofaro no direccional (NDB).—Punto de referencia, determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados trece minutos cincuenta y seis segundos cero cuatro centésimas. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cuarenta y tres minutos cero segundos treinta y cinco centésimas. La altitud del punto de referencia es de ciento ochenta metros sobre el nivel del mar.

Radiofaro no direccional (NDB).—Punto de referencia, determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados diecinueve minutos veintiséis segundos. Longitud Oeste (meridiano de Greenwich), dos grados cincuenta y ocho minutos veintiséis segundos catorce centésimas. La altitud del punto de referencia es de cincuenta metros sobre el nivel del mar.

Artículo tercero.—Para conocimiento y cumplimiento de los Organismos interesados y mencionados en las citadas disposiciones, la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio del Aire remitirá al Gobierno Civil de la Provincia, para su curso a los Ayuntamientos afectados, la documentación y planos necesarios descriptivos de las características y extensión de las referidas servidumbres y su nueva configuración.

Artículo cuarto.—Quedan derogados los Decretos números tres mil veinticuatro/mil novecientos sesenta y ocho, de veintiocho de noviembre, y mil trescientos setenta y dos/mil novecientos setenta y dos, de seis de mayo.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a doce de julio de mil novecientos setenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire,
JULIO SALVADOR DIAZ-BENJUMEA

MINISTERIO DE COMERCIO

DECRETO 1877/1973, de 22 de junio, por el que se amplía el régimen de reposición con franquicia arancelaria concedido a «Vilero Industrial, S. A.» (VIALSA), por Decreto 2801/1972, de 15 de septiembre, en el sentido de incluir la exportación de autotransformadores estáticos de voltaje y nuevos modelos de estabilizador y la importación de hilo de cobre esmaltado y chapa magnética.

La firma «Vilero Industrial, S. A.» (VIALSA), concesionaria del régimen de reposición con franquicia arancelaria por Decreto dos mil ochocientos uno/mil novecientos setenta y dos, de quince de septiembre, para la importación de diversas materias primas y piezas, por exportaciones, previamente realizadas, de estabilizadores de tensión para televisión, solicita su ampliación en el sentido de incluir la exportación de autotransformadores estáticos de voltaje y nuevos modelos de estabilizador y la importación de hilo de cobre esmaltado y chapa magnética.

La operación solicitada satisface los fines propuestos en la Ley reguladora del régimen de reposición con franquicia arancelaria de veinticuatro de diciembre de mil novecientos sesenta y dos y las normas provisionales dictadas para su aplicación, de quince de marzo de mil novecientos sesenta y tres y se han cumplido los requisitos que se establecen en ambas disposiciones.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Comercio y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintidós de junio de mil novecientos setenta y tres,

DISPONGO:

Artículo único.—Se amplía el régimen de reposición con franquicia arancelaria concedido a «Vilero Industrial, S. A.» (VIALSA), con domicilio en Alfonso XII, quinientos sesenta y nueve, Badalona (Barcelona), por Decreto dos mil ochocientos uno/mil novecientos setenta y dos, de quince de septiembre, en el sentido de incluir importación de hilo de cobre esmaltado de cero coma treinta a dos coma treinta milímetros de diámetro.