

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE DEFENSA

14135 *Real Decreto 514/2019, de 30 de agosto, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Los Llanos, Albacete.*

El artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, al regular las servidumbres aeronáuticas establece que los terrenos, construcciones e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en disposiciones especiales, concretando además 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.

Con posterioridad y al objeto de unificar en una sola disposición todo lo relacionado con servidumbres aeronáuticas y, al mismo tiempo, actualizar las disposiciones vigentes de acuerdo con las normas de la Organización Internacional de Aviación Civil, se aprobó el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas. En el artículo 27 del mencionado decreto se dispone que la naturaleza y extensión de las servidumbres aeronáuticas especificadas de cada aeródromo o instalación serán establecidas, confirmadas o modificadas mediante decreto.

Asimismo por Decreto 1844/1975, de 10 de julio, se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos.

El Real Decreto 328/2011, de 4 de marzo, estableció las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de los Llanos, Albacete.

Posteriormente, se aprobó el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero. Este hecho, unido a los cambios producidos en las instalaciones y sistemas radioeléctricos de la citada base aérea, hace necesario que se establezcan unas nuevas servidumbres aeronáuticas y se derogue el Real Decreto 328/2011, de 4 de marzo.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Defensa, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de agosto de 2019,

DISPONGO:

Artículo 1. *Servidumbres aeronáuticas.*

Este Real Decreto establece las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Los Llanos, Albacete, y sus instalaciones radioeléctricas.

Artículo 2. *Clasificación del aeródromo.*

El aeródromo, por la longitud básica de su pista de vuelo 09-27 y de acuerdo con el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, queda comprendido dentro de la letra de clave «B».

Artículo 3. *Coordenadas y cotas del punto de referencia, y umbrales.*

1. Las coordenadas de los puntos de referencia y de la pista de vuelo, utilizando coordenadas geográficas ETRS89 basadas en el Meridiano de Greenwich, así como

altitudes en metros sobre el nivel medio del mar en Alicante, son las que a continuación se definen:

a) El punto de referencia del aeródromo es el determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud norte, 38° 56' 54.412". Longitud oeste, 01° 51' 48.790". Altitud: 702 metros.

b) Pista de vuelo y áreas de despegue y aterrizaje. Esta base aérea dispone de una pista de despegue y aterrizaje para aeronaves de ala fija en aproximación por instrumentos y visual (orientación 09-27).

2. La pista tiene unas dimensiones declaradas en AIP de 2700 x 60 metros, con una zona libre de obstáculos (CWY09) en la pista 09 y otra Zona Libre de Obstáculos (CWY27) en la pista 27 siendo las coordenadas y elevaciones de los umbrales las siguientes:

a) Umbral 09. Latitud norte, 38° 56' 52.678". Longitud oeste, 1° 52' 44.828". Altitud, 695,2 metros.

b) Umbral 27. Latitud norte, 38° 56' 56.139". Longitud oeste, 1° 50' 52.754". Altitud, 701,5 metros.

c) Dimensiones CWY 09. Ancho 60 metros y largo 380 metros.

d) Dimensiones CWY 27. Ancho 60 metros y largo 380 metros.

Artículo 4. *Instalaciones radioeléctricas.*

Las coordenadas de las instalaciones radioeléctricas de esta base aérea, utilizando coordenadas geográficas ETRS89 basadas en el Meridiano de Greenwich, así como altitudes en metros sobre el nivel medio del mar en Alicante, son las que a continuación se definen:

a) EMISORES VHF 01: Latitud norte, 38° 57' 16.382". Longitud oeste, 1° 52' 03.998". Altitud 710,7 metros.

b) EMISORES VHF 02: Latitud norte, 38° 57' 16.585". Longitud oeste, 1° 52' 03.295". Altitud 711,8 metros.

c) EMISORES VHF 03: Latitud norte, 38° 57' 17.143". Longitud oeste, 1° 52' 03.204". Altitud 711,8 metros.

d) EMISORES VHF 04: Latitud norte, 38° 57' 14.358". Longitud oeste, 1° 51' 25.234". Altitud 722,7 metros.

e) EMISORES HF 01: Latitud norte, 38° 57' 17.641". Longitud oeste, 1° 52' 03.567". Altitud 695,3 metros.

f) EMISORES HF 02: Latitud norte, 38° 57' 16.925". Longitud oeste, 1° 52' 05.301". Altitud 695,3 metros.

g) RECEPTORES VHF 01: Latitud norte, 38° 57' 09.824". Longitud oeste, 1° 51' 38.657". Altitud 714,3 metros.

h) RECEPTORES VHF 02: Latitud norte, 38° 57' 09.643". Longitud oeste, 1° 51' 39.738". Altitud 714,3 metros.

i) MW 01: Latitud norte, 38° 57' 13.059". Longitud oeste, 1° 51' 42.101". Altitud 724,7 metros.

j) MW 02: Latitud norte, 38° 57' 14.354", Longitud oeste, 1° 51' 25.319". Altitud 718,8 metros.

k) DME/ILS 09 (IABT): Latitud norte, 38° 56' 49.201". Longitud oeste 1° 52' 31.351". Altitud 696,4 metros.

l) DME/ILS 27 (IAE): Latitud norte, 38° 56' 51.793". Longitud oeste 1° 51' 03.825". Altitud 700,4 metros.

m) DME (VAB): Latitud norte, 38° 56' 49.629". Longitud oeste 1° 51' 33.533". Altitud 699,7 metros.

n) DVOR (VAB): Latitud norte, 38° 56' 49.629". Longitud oeste 1° 51' 33.533". Altitud 699,7 metros.

- ñ) TACAN (TAB): Latitud norte, 38° 56' 44.562". Longitud oeste 1° 51' 48.365".
Altitud 698,7 metros.
- o) LOC/ILS 09 (IABT): Latitud norte, 38° 56' 56.691". Longitud oeste 1° 50' 34.862".
Altitud 701,8 metros.
- p) LOC/ILS 27 (IAE): Latitud norte, 38° 56' 52.156". Longitud oeste 1° 53' 01.620".
Altitud 695,2 metros.
- q) GP/ILS 09: Latitud norte, 38° 56' 49.201". Longitud oeste 1° 52' 31.351".
Altitud 696,4 metros.
- r) GP/ILS 27: Latitud norte, 38° 56' 51.793". Longitud oeste 1° 51' 03.825".
Altitud 700,4 metros.
- s) GCA/ASR: Latitud norte, 38° 56' 50.046". Longitud oeste 1° 52' 03.413".
Altitud 698,9 metros.
- t) GCA/PAR 09: Latitud norte, 38° 56' 50.046". Longitud oeste 1° 52' 03.413".
Altitud 698,9 metros.
- u) GCA/PAR 27: Latitud norte, 38° 56' 50.046". Longitud oeste 1° 52' 03.413".
Altitud 698,9 metros.

Artículo 5. *Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación.*

Las coordenadas de los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación de esta base aérea, utilizando coordenadas geográficas ETRS89 basadas en el Meridiano de Greenwich, así como altitudes en metros sobre el nivel medio del mar en Alicante, son las que a continuación se definen:

- a) PAPI RWY 09. Latitud norte, 38° 56' 53.108". Longitud oeste, 1° 52' 30.969".
Altitud, 695,2 metros.
- b) PAPI RWY 27. Latitud norte, 38° 56' 55.785". Longitud oeste, 1° 51' 04.320".
Altitud, 701,5 metros.

Artículo 6. *Operación de aeronaves.*

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación a esta base aérea:

- a) Maniobra de aproximación VOR/DME RWY 09.
- b) Maniobra de aproximación HI-VOR/DME RWY 09.
- c) Maniobra de aproximación TACAN Z RWY 09.
- d) Maniobra de aproximación TACAN Y RWY 09.
- e) Maniobra de aproximación HI-TACAN RWY 09.
- f) Maniobra de aproximación VOR/DME o HI-VOR/DME RWY 27.
- g) Maniobra de aproximación TACAN Z RWY 27o HITACAN Z RWY 27.
- h) Maniobra de aproximación TACAN Y o HI-TACAN Y RWY 27.
- i) Maniobra de aproximación ILS/DME RWY 09.
- j) Maniobra de aproximación ILS/DME RWY 27.

Artículo 7. *Operaciones de aeronaves, casos especiales.*

Debido a las características del terreno, el área y superficie de Aproximación Frustrada de estas maniobras, han sido definidas ateniéndose a lo establecido en el artículo 25 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como caso especial:

- a) Para la maniobra de aproximación VOR/DME RWY 09.
- b) Para la maniobra de aproximación TACAN Z RWY 09.
- c) Para la maniobra de aproximación ILS/DME RWY09.

Artículo 8. Maniobra de aproximación VOR/DME RWY 09.

Área simétrica respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen en el extremo del área de aproximación final.

A partir de este último punto se ensancha, con una divergencia de 15° a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que ascienda con pendiente de 2.5 %, haya alcanzado una altura de 300 metros desde su elevación de partida, lo que representa una distancia de 12000 metros medidos en la proyección sobre un plano horizontal de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada.

La elevación de partida en la superficie de aproximación frustrada, es la resultante de restarle los 75 metros de margen mínimo de franqueamiento de obstáculos (MOC) (aproximación final sin FAF) a los mínimos más bajos de la maniobra publicada, y sumarle la altura que se obtiene al aplicar el 2.5 % a la distancia entre el punto de aproximación frustrada (MAPT) nominal y la propia radioayuda, sin tener en cuenta la primera milla náutica, siendo en esta maniobra dicha elevación de partida 743,7 metros.

Al estar definida la trayectoria con un viraje se generan dos tramos en el área de aproximación frustrada, hasta alcanzar los 12000 metros:

1. Un primer tramo con trayectoria recta y orientación geográfica 90° de 3704,0 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde los 4600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 6585,0 metros al final del mismo.

2. Un segundo tramo con trayectoria circular a la derecha, formando un arco de circunferencia de radio 4718,0 metros y 8296,0 metros de longitud (obtenido un ángulo de barrido de 100,7°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categorías D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde los 6585,0 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 10233,4 metros.

Para «acotar» las mencionadas superficies se procederá a:

a) Plano inclinado al 2.5 % delimitado por dos rectas. Una recta perpendicular a la trayectoria nominal de la aproximación y que pase por el punto de inicio del viraje, y otra recta, perpendicular a la anterior y que la corte en el vértice interior del viraje.

b) Para el resto de superficie que queda, se determinará una superficie cónica al 2.5 %, con centro en el vértice interior mencionado en el punto anterior.

Artículo 9. Maniobra de aproximación TACAN Z RWY 09.

Área simétrica respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen en el extremo del área de aproximación final.

A partir de este último punto se ensancha, con una divergencia de 15° a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que ascienda con pendiente de 2.5 %, haya alcanzado una altura de 300 metros desde su elevación de partida, lo que representa una distancia de 12000 metros medidos en la proyección sobre un plano horizontal de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada.

La elevación de partida en la superficie de aproximación frustrada, es la resultante de restarle los 75 metros de MOC (aproximación final sin FAF) a los mínimos más bajos de la maniobra publicada, y sumarle la altura que se obtiene al aplicar el 2.5 % a la distancia entre el MAPT nominal y la propia radioayuda, sin tener en cuenta la primera milla náutica, siendo en esta maniobra dicha elevación de partida 734,1 metros.

Al estar definida la trayectoria con un viraje se generan dos tramos en el área de aproximación frustrada, hasta alcanzar los 12000 metros:

1. Un primer tramo con trayectoria recta y orientación geográfica 91° de 4074,4 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde los 4600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 6783,5 metros al final del mismo.

2. Un segundo tramo con trayectoria circular a la derecha, formando un arco de circunferencia de radio 4717,9 metros y 7925,6 metros de longitud (obtenido un ángulo de barrido de 96,3°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categorías D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde los 6783,5 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 10233,3 metros.

Para «acotar» las mencionadas superficies se procederá a:

- a) Plano inclinado al 2.5 % delimitado por dos rectas. Una recta perpendicular a la trayectoria nominal de la aproximación y que pase por el punto de inicio del viraje, y otra recta, perpendicular a la anterior y que la corte en el vértice interior del viraje.
- b) Para el resto de superficie que queda, se determinará una superficie cónica al 2.5 %, con centro en el vértice interior mencionado en el punto anterior.

Artículo 10. *Maniobra de aproximación ILS/DME RWY09.*

Área simétrica respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen en el extremo del área de aproximación final (a 674,8 metros antes del umbral para un ángulo de descenso de 3°).

Desde este punto se prolonga con una anchura constante de 600 metros hasta un punto situado a 1800 metros del umbral.

A partir de este último punto se ensancha, con una divergencia de 15° a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que ascienda con pendiente de 2.5 %, haya alcanzado una altura de 300 metros desde su elevación de partida, lo que representa una distancia de 12000 metros medidos en la proyección sobre un plano horizontal de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada.

Como elevación de partida en la superficie de aproximación frustrada, se toma la del umbral de la aproximación, siendo en esta maniobra dicha elevación de partida den 695,2 metros.

Al estar definida la trayectoria con un viraje se generan tres tramos en el área de aproximación frustrada, hasta alcanzar los 12000 metros:

1. Un primer tramo con trayectoria recta y orientación del eje de pista de 2474,8 metros de longitud. El área tiene una anchura constante de 600 metros. Esta superficie forma un plano horizontal de 695,2 metros de altitud.

2. Un segundo tramo con trayectoria recta y orientación del eje de la pista de 3611,8 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 2535,5 metros al final del mismo. La superficie está limitada por la proyección vertical del área de aproximación frustrada y forma un plano inclinado, con una pendiente del 2.5 %.

3. Un tercer tramo con trayectoria circular a la derecha, formando un arco de circunferencia de radio 4694,2 metros y 8388,2 metros de longitud (obtenido un ángulo de barrido de 102,4°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categorías D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde los 2535,5 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 7030,8 metros.

Para «acotar» las mencionadas superficies se procederá a:

- a) Plano inclinado al 2.5 % delimitado por dos rectas. Una recta perpendicular a la trayectoria nominal de la aproximación y que pase por el punto de inicio del viraje, y otra recta, perpendicular a la anterior y que la corte en el vértice interior del viraje.
- b) Para el resto de superficie que queda, se determinará una superficie cónica al 2.5 %, con centro en el vértice interior mencionado en el punto anterior.

Artículo 11. *Términos municipales afectados.*

Los términos municipales que se encuentran comprendidos, total o parcialmente, en el área afectada por las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Los Llanos, Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, provincia de Albacete, son los siguientes:

Albacete, Mahora, Balazote, Montalvos, Barrax, Motilleja, Casas de Juan Núñez, Peñas de San Pedro, Casas de Lázaro, Pétrola, Chinchilla de Montearagón, Pozo Cañada, Higuera, Pozohondo, Hoya-Gonzalo, Pozo-Lorente, La Gineta, Pozuelo, La Herrera, San Pedro, La Roda, Tarazona de la Mancha, Lezuza, Tobarra, Madrigueras y Valdeganga.

Artículo 12. *Efectos.*

El Ministerio de Defensa, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 27.5 del Decreto 584/1972, remitirá la documentación en él prevista al Subdelegado del Gobierno en Albacete, para conocimiento y cumplimiento por los organismos provinciales y municipales afectados, la documentación y planos descriptivos de las referidas servidumbres.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado Decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias.

De forma explícita, conforme a lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre servidumbres aeronáuticas, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres aeronáuticas queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias, podrán prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas.

Las actividades y usos existentes y de nueva implantación podrán prohibirse o limitarse, quedando en este último caso su ejercicio condicionado al cumplimiento de las medidas de mitigación que se determinen.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Se deroga el Real Decreto 328/2011, de 4 de marzo, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de los Llanos, Albacete.
2. Asimismo, queda derogada cualquier otra disposición de igual o inferior rango en cuanto se oponga a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo previsto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, a 30 de agosto de 2019.

FELIPE R.

La Ministra de Defensa,
MARGARITA ROBLES FERNÁNDEZ