

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

Ministerio del Aire
«BOE» núm. 191, de 11 de agosto de 1975
Referencia: BOE-A-1975-16967

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: 19 de diciembre de 2003

Por Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, se establecieron la forma y dimensión de las Servidumbres que afectan a los diversos tipos de aeródromos, a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y a las operaciones de las aeronaves, En este Decreto no se definen las Servidumbres que afectan a los helipuertos, los cuales, aunque se consideran incluidos en la definición genérica de aeródromos, dadas las especiales características de vuelo y maniobra de las aeronaves que los utilizan, precisan unas servidumbres menos restrictivas que las decretadas para los otros tipos de aeródromos.

Es por ello necesario proceder a la promulgación de un Decreto complementario del citado Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero, estableciendo las Servidumbres de los Helipuertos.

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

DISPONGO:

Artículo primero.

Las Servidumbres que se establezcan en torno a los helipuertos y sus instalaciones se regirán por las normas de este Decreto y en cuanto no esté previsto en él, por lo dispuesto en el Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de veinticuatro de febrero.

Artículo segundo.

Constituyen las Servidumbres de los helipuertos las que son necesarias establecer en éstos y sus alrededores, para la seguridad de los movimientos de las aeronaves que los utilicen.

Artículo tercero.

Cuando se haya programado la construcción de un helipuerto, se definirá por sus coordenadas geográficas y altitud un punto que será el centro de un círculo horizontal de mil quinientos metros de radio. En el área de terreno o agua comprendida dentro de la proyección en dirección vertical del círculo así definido no podrán hacerse alteraciones

físicas sin la previa autorización del Ministerio del Aire. Esta restricción se establecerá por Decreto y será efectiva por el plazo de un año, dentro del cual deberán definirse las servidumbres específicas definitivas; en caso contrario, quedará sin efecto dicha restricción.

Artículo cuarto.

A propuesta del Ministerio del Aire, se clasificarán los helipuertos de acuerdo con las dimensiones básicas del área de aterrizaje y despegue.

Se entiende como dimensiones básicas las resultantes de aplicar a las reales del área de aterrizaje y despegue, las correcciones por altitud y temperatura reduciéndolas a sus equivalentes a nivel del mar en condiciones atmosféricas tipo definidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Los helipuertos se clasificarán según las categorías siguientes:

Categoría	Longitud básica del área de aterrizaje y despegue
A	Noventa metros o más.
B	Desde cuarenta metros hasta noventa metros exclusive.
C	Desde quince metros hasta cuarenta metros exclusive.
D	Quince metros o menos.

Artículo quinto.

El espacio sometido a Servidumbres de Helipuertos, estará delimitado por las áreas y superficies que se definen en el artículo siguiente y dentro de las cuáles podrán tomarse una o más de las siguientes medidas restringir la construcción de nuevos obstáculos, reducir o eliminar los existentes o señalarlos.

Artículo sexto.

Para las maniobras aéreas alrededor del helipuerto, se establecerán las áreas y superficies que se definen a continuación:

Área de aterrizaje y despegue.—Área rectangular de dimensiones especificadas en la que la aeronave aterriza o despegue y que incluye la zona de contacto.

Zona de contacto.—Parte del área de aterrizaje y despegue donde finaliza la maniobra de aproximación de las aeronaves o comienza el despegue.

Franja.—Zona de protección, libre de obstáculos, que incluye el área de aterrizaje y despegue.

Sus lados o bordes son paralelos a los del área de aterrizaje y despegue.

Las dimensiones de la franja están especificadas en la Tabla I.

Área de aproximación/subida en el despegue.—Parte especificada del terreno o extensión de agua a la que afectan las maniobras correspondientes de aproximación y de despegue que comienza a partir de la franja.

Superficie de aproximación/subida en el despegue.—Plano inclinado u otra superficie especificada, limitado por la proyección en dirección vertical del área de aproximación/subida en el despegue.

Superficie de transición.—Superficies especificadas que se extienden hacia afuera desde los bordes de la franja paralelos al eje longitudinal del área de aterrizaje y despegue y desde los bordes laterales de la superficie de aproximación/subida en el despegue.

Superficie horizontal.—Parte especificada de un plano horizontal sobre un helipuerto y sus cercanías inmediatas.

Punto de referencia.—El Ministerio del Aire determinará por sus coordenadas geográficas y altitud un punto, cuya situación identificará al helipuerto.

Artículo séptimo.

Las áreas y superficies definidas en el artículo anterior tendrán las siguientes características:

Área de aproximación/subida en el despegue.—Los límites del área de aproximación/subida en el despegue serán los siguientes:

a) Un borde interior perpendicular al eje del área de aterrizaje y despegue de longitud igual al borde de la franja y coincidente con él.

b) Dos lados que parten de los extremos del borde interior y que divergen, uniformemente, con quince grados respecto a la proyección en dirección vertical de la trayectoria de aproximación/subida en el despegue.

c) Un borde exterior normal a la proyección en dirección vertical de la trayectoria de aproximación/subida en el despegue a una distancia del borde interior especificada en la Tabla I medida sobre dicha proyección de la trayectoria.

Superficie de aproximación/subida en el despegue.—El límite inferior de la superficie de aproximación/subida en el despegue es una línea horizontal contenida en el plano vertical, que a su vez contiene el borde de la franja. La elevación del límite inferior es la del punto medio del borde de la franja.

La pendiente de la superficie de aproximación/subida en el despegue y sus dimensiones son las especificadas en la Tabla I.

Superficie de transición.—Se establecerán dos superficies de transición para cada sentido que se proyecte utilizar para el aterrizaje.

La pendiente de la superficie es del veinticinco por ciento medida en un plano vertical perpendicular al eje longitudinal del área de aterrizaje y despegue.

El límite exterior de la superficie de transición se determinará por su intersección con el plano que contenga la superficie horizontal.

Superficie horizontal.—En todo helipuerto se establecerá una superficie que estará contenida en un plano horizontal a cuarenta y cinco metros por encima del punto de referencia y constituida por un círculo, con centro en la vertical de dicho punto y cuyo radio se especifica en la Tabla I.

TABLA I

CATEGORÍA	A	B	C	D
Área de aterrizaje y despegue.				
Anchura recomendada	30 m. o más	20 m. o más	15 m. o más	15 m. o más
Franja				
Longitud	Longitud del área de aterrizaje y despegue más 15 m a cada extremo de la misma.			
Anchura	Anchura del área de aterrizaje y despegue más 10 m. a cada lado de la misma		Anchura del área de aterrizaje y despegue despegue más 7,5 m, a cada lado de la misma.	
Área de aproximación/subida en el despegue.				
Longitud del área (1)	2.000 m.	1.500 m.	1.000 m.	1.000 m.
Superficie de aproximación/subida en el despegue.				
Pendiente de la superficie (1)	5%	10%	10%	10%
Superficie horizontal.				
Radio de la superficie	800 m.	600 m.	100 m.	400 m.

(1) En helipuertos con capacidad de operación instrumental (J.F.R.) la longitud del área será de 3.000 m. y la pendiente de la superficie de aproximación/subida en el despegue será del 5%.

Artículo octavo.

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

2. No obstante, el Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según corresponda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose dichos límites, los estudios aeronáuticos requeridos por la Autoridad

aeronáutica civil o militar competente acrediten que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves. Asimismo, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en los supuestos de apantallamiento, tal como se determina en el artículo siguiente.

Artículo noveno.

El Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según proceda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en determinados casos en que, aun vulnerando los límites establecidos por las servidumbres, puedan considerarse apantallados por otros obstáculos naturales o artificiales ya existentes. Se considerará que un objeto está apantallado cuando:

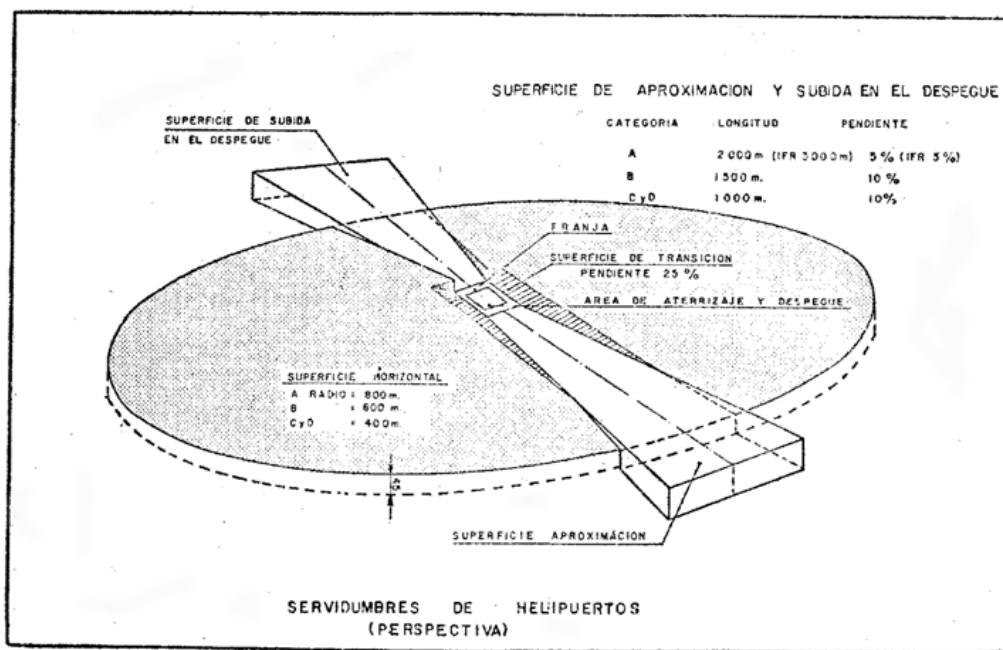
a) Se encuentre situado por debajo del plano que pasa por el punto más elevado del obstáculo que sirve de apantallamiento y forma un ángulo de menos de 10 grados con el plano horizontal que pasa por dicho punto, cualquiera que sea la dirección que se encuentre respecto al helipuerto (excepto en sentido contrario a la dirección de aquél), y a una distancia, medida horizontalmente, no superior a 150 metros.

b) Se encuentra situado dentro del volumen engendrado por la traslación horizontal del contorno del obstáculo que sirve de apantallamiento, en sentido opuesto al que se encuentra el helipuerto, y a una distancia horizontal de dicho obstáculo, no superior a 150 metros.

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

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire
MARIANO CUADRA MEDINA



Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es