

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE DEFENSA

6129 *Real Decreto 118/2019, de 1 de marzo, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Armilla, Granada.*

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 511/1989, de 28 de abril, estableció las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Armilla (Granada), sus instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y de la operación de aeronaves.

Posteriormente, se aprobaron el Real Decreto 541/2003, de 5 de diciembre y el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por los 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, hacen necesario que se establezcan unas nuevas servidumbres aeronáuticas y se derogue el Real Decreto 511/1989, de 28 de abril.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Defensa, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de marzo de 2019,

DISPONGO:

Artículo 1. *Servidumbres aeronáuticas.*

Este real decreto establece las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Armilla (Granada).

Artículo 2. *Clasificación del aeródromo y helipuerto.*

1. El aeródromo, por la longitud básica de su pista de vuelo 18-36 y de acuerdo con el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, queda comprendido dentro de la letra de clave «E».

2. El helipuerto, por las dimensiones básicas del área de aterrizaje y despegue para helicópteros situada en la Pista de la Base Aérea, cuya orientación es 18-36 y de acuerdo con el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, queda comprendido dentro de la letra de clave «A».

El resto de áreas de aterrizaje y despegue del helipuerto, por sus respectivas dimensiones básicas, se clasifican en:

- a) Área situada al Norte de la BA: clave «D».
- b) Área situada al Oeste de la Pista: clave «D».
- c) Área situada al Oeste de la BA (Zona de Patas): clave «A».

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

1. Las coordenadas de los puntos de referencia, la pista de vuelo, y las áreas de aterrizaje y despegue 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, 37° 07' 59.634". Longitud oeste, 03° 38' 08.809". Altitud 701,1 metros.

b) El punto de referencia del helipuerto es el determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud norte, 37.º 07' 59634". Longitud oeste, 3º 38' 08.809". Altitud 701,1 metros.

2. Esta Base Aérea dispone de la siguiente pista de vuelo y áreas de despegue y aterrizaje:

a) Pista de despegue y aterrizaje para aeronaves de ala fija en aproximación visual (orientación 18-36).

La pista tiene unas dimensiones declaradas en AIP de 1300 x 30 metros y carece de Zonas Libres de Obstáculos (CWY), siendo las coordenadas y elevaciones de los umbrales las siguientes:

1.º Umbral 18. Latitud norte, 37° 08' 20.709". Longitud oeste, 3° 38' 07.932". Altitud 676,2 metros.

2.º Umbral 36. Latitud norte, 37° 07' 38.559". Longitud oeste, 3° 38' 09.687". Altitud 701,1 metros.

b) Área de aterrizaje y despegue para helicópteros en aproximación instrumental (orientación 18-36) situada en la pista de la Base Aérea.

El área de aterrizaje y despegue para helicópteros tiene unas dimensiones declaradas en AIP de 1300 x 30 metros, siendo las coordenadas y elevación del punto central las siguientes: Latitud norte, 37° 07' 59.634". Longitud oeste, 3° 38' 08.809". Altitud 701,1 metros.

c) Área de aterrizaje y despegue para helicópteros en aproximación visual (orientación 02-20) situada al Norte de la Base Aérea.

El área de aterrizaje y despegue para helicópteros está formada por un cuadrado de 15 metros de lado, siendo las coordenadas y elevación del punto central las siguientes: Latitud norte, 37° 08' 18.724". Longitud oeste, 3° 38' 04.649". Altitud 677,6 metros.

d) Área de aterrizaje y despegue para helicópteros en aproximación instrumental (orientación 18-36) situada al Oeste de la Pista.

El área de aterrizaje y despegue para helicópteros está formada por un rectángulo de 21 x 20 metros de lado, siendo las coordenadas y elevación del punto central las siguientes: Latitud norte, 37° 07' 57.338". Longitud oeste, 3° 38' 17.618". Altitud 688,5 metros.

e) Área de aterrizaje y despegue para helicópteros en aproximación instrumental (orientación 18-36) situada al Oeste de la Base Aérea (Zona de Patas).

El área de aterrizaje y despegue para helicópteros está formada por un grupo de seis pistas paralelas encuadradas en un rectángulo de 338 x 266 metros de lado, siendo las

coordenadas y elevación del punto central las siguientes: Latitud norte, 37° 07' 56.412". Longitud oeste 3° 38' 30.365". Altitud 690,6 metros.

Dicha área de despegue y aterrizaje es apta para helicópteros en aproximación IFR.

Artículo 4. *Instalaciones radioeléctricas.*

Las instalaciones radioeléctricas, 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 HF. Latitud norte, 37° 08' 04.763". Longitud oeste, 3° 37' 55.989". Altitud 703,1 metros.
- b) EMISORES1 (UHF/VHF). Latitud norte, 37° 08' 04.861". Longitud oeste, 3° 37' 55.168". Altitud 704,1 metros.
- c) EMISORES2 (UHF/VHF). Latitud norte, 37° 08' 04.434". Longitud oeste, 3° 37' 55.259". Altitud 704,3 metros.
- d) RECEPTORES (UHF/VHF) (TWR). Latitud norte, 37° 08' 10.330". Longitud oeste, 3° 38' 00.071". Altitud 701,8 metros.
- e) MW. Latitud norte, 37° 08' 11.994". Longitud oeste, 3° 37' 56.272". Altitud 693,8 metros.
- f) TACAN (TGR). Latitud norte, 37° 07' 57.120". Longitud oeste, 3° 38' 01.682". Altitud 691,4 metros.
- g) DME (IGA). Latitud norte, 37° 07' 51.265". Longitud oeste, 3° 38' 04.294". Altitud 694,0 metros.

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

Los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, 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 18. Latitud norte, 37° 08' 11.121". Longitud oeste, 3° 38' 08.330". Altitud 676,2 metros.
- b) PAPI-RWY 36. Latitud norte, 37° 07' 50.799". Longitud oeste, 3° 38' 09.177". Altitud 701,1 metros.
- c) H-PAPI-RWY 02. Latitud norte, 37° 08' 19.483". Longitud oeste, 3° 38' 05.368". Altitud 677,4 metros.
- d) H-PAPI-RWY 20. Latitud norte, 37° 08' 17.966". Longitud oeste, 3° 38' 03.928". Altitud 677,6 metros.

Artículo 6. *Operación de aeronaves.*

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen el siguiente procedimiento instrumental de aproximación a esta Base Aérea: Aproximación COPTER TACAN RWY36.

Artículo 7. *Aproximación COPTER TACAN RWY36, caso especial.*

1. Debido a las características del terreno, el área y superficie de Aproximación Frustrada de esta maniobra ha sido definida ateniéndose a lo establecido en el artículo 25 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como caso especial, un área simétrica respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen en el extremo del área de aproximación final.

2. 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 de distancia medidos en la proyección sobre un plano horizontal de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada.

3. Como elevación de partida en la superficie de aproximación frustrada, se toma aquella que sea los mínimos más bajos de la maniobra publicada, menos 75 m. de MOC (Margen mínimo de franqueamiento de obstáculos), siendo en esta maniobra dicha elevación de partida de 763.2 m.

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

a) Un primer tramo con trayectoria recta y orientación 2° de 2037 metros de longitud (1.1 NM). El área se ensancha uniformemente desde 4600 metros que tiene al inicio hasta alcanzar 5692 metros en el punto de inicio del viraje. Este tramo comienza a una elevación de 763.2 metros y forma un plano inclinado con una pendiente del 2.5% hasta alcanzar 814.1 m de elevación.

b) Un segundo tramo con trayectoria circular a la derecha, formando un arco de circunferencia de radio 916 metros y 3087 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido de 193° hasta obtener la dirección a la espera). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría H (Helicópteros). El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular desde 5692 metros que tiene al inicio de este tramo hasta 7346 metros.

c) Un tercer tramo con trayectoria recta y orientación 195° de 6876 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente desde 7346 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 11031 metros al final del mismo.

5. Para «acotar» las mencionadas superficies se procederá a:

a) Plano inclinado al 2.5% desde el comienzo de dicha superficie de aproximación frustrada, hasta el punto de inicio del viraje.

b) 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.

c) 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 8. *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 Armilla, en la Comunidad Autónoma de Andalucía, provincia de Granada, son los siguientes: Agrón, Albolote, Albuñuelas, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Calicasas, Cenes de la Vega, Churriana de la Vega, Cogollos de la Vega, Colomera, Cúllar Vega, Deifontes, Dílar, Dúrcal, El Padul, El Pinar, El Valle, Escúzar, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor Vega, Iznalloz, Jayena, Jun, La Malahá, La Zubia, Las Gabias, Lecrín, Los Guájares, Maracena, Monachil, Nívar, Ogíjares, Peligros, Pinos Genil, Pulianas, Santa Fe, Vegas del Genil, Villa de Otura, Villamena y Víznar.

Artículo 9. *Efectos.*

1. El Ministerio de Defensa, de acuerdo con el artículo 27.5 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, remitirá la documentación en él prevista al Subdelegado de Gobierno en Granada, para conocimiento y cumplimiento por los organismos provinciales y municipales afectados, la documentación y planos descriptivos de las referidas servidumbres.

2. De acuerdo con lo establecido en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, 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.

3. 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.

4. 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 511/1989, de 28 de abril, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeródromo Militar de Armilla (Granada), sus instalaciones radioeléctricas, aeronáuticas y operación de aeronaves.

2. Asimismo, quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan 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, 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, el 1 de marzo de 2019.

FELIPE R.

La Ministra de Defensa,
MARGARITA ROBLES FERNÁNDEZ