



# BOD

## BOLETÍN OFICIAL DEL MINISTERIO DE DEFENSA

AÑO XXXV

VIERNES, 26 DE ABRIL DE 2019

NÚMERO 82

### SUMARIO

#### III. — PERSONAL

	<u>Página</u>
<b>ESTADO MAYOR DE LA DEFENSA</b>	
OFICIALES GENERALES	
Nombramientos .....	10896
<b>EJÉRCITO DE TIERRA</b>	
CUERPO GENERAL	
• ESCALA DE OFICIALES	
Ascensos .....	10897
• ESCALA DE SUBOFICIALES	
Ascensos .....	10899
Retiros .....	10902
Bajas .....	10903
• ESCALA DE TROPA	
Ascensos .....	10904
Excedencias .....	10905
Compromisos .....	10908
Bajas .....	10909
CUERPO GENERAL DE LAS ARMAS	
• ESCALA A EXTINGUIR DE OFICIALES	
Ascensos .....	10910

**ARMADA**

## CUERPO GENERAL

## • ESCALA DE SUBOFICIALES

Retiros ..... 10912

## • ESCALA DE MARINERÍA

Servicio activo ..... 10913

Excedencias ..... 10914

Ceses ..... 10915

## CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA

## • ESCALA DE TROPA

Ceses ..... 10920

## CUERPO DE ESPECIALISTAS

## • ESCALA DE SUBOFICIALES

Retiros ..... 10922

## VARIOS CUERPOS

Vacantes ..... 10924

**EJÉRCITO DEL AIRE**

## CUERPO GENERAL

## • ESCALA DE SUBOFICIALES

Ceses ..... 10938

Comisiones ..... 10939

**GUARDIA CIVIL**

## ESCALA DE SUBOFICIALES

Reserva ..... 10940

## VARIAS ESCALAS

Reserva ..... 10941

**IV. — ENSEÑANZA MILITAR**

## ENSEÑANZA DE PERFECCIONAMIENTO

Designación de aspirantes ..... 10943

Cursos ..... 10944

Homologaciones ..... 10968

## ENSEÑANZA DE FORMACIÓN

Profesorado ..... 10969

**V. — OTRAS DISPOSICIONES**

BUQUES ..... 10970

**MINISTERIO DE DEFENSA**

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS ..... 10971

SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS ..... 10992

## VI. — ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

EDICTOS .....	10994
---------------	-------

## RETRIBUCIONES

## EJÉRCITO DEL AIRE

## VARIOS CUERPOS

Trienios .....	10995
----------------	-------

AVISO LEGAL.

«1. El «Boletín Oficial del Ministerio de Defensa» es una publicación de uso oficial cuya difusión compete exclusivamente al Ministerio de Defensa. Todos los derechos están reservados y por tanto su contenido pertenece únicamente al Ministerio de Defensa. El acceso a dicho boletín no supondrá en forma alguna, licencia para su reproducción y/o distribución, y que, en todo caso, estará prohibida salvo previo y expreso consentimiento del Ministerio de Defensa.

2. El «Boletín Oficial del Ministerio de Defensa», no es una fuente de acceso público en relación con los datos de carácter personal contenidos en esta publicación oficial; su tratamiento se encuentra amparado por la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. De conformidad con la citada Ley orgánica queda terminantemente prohibido por parte de terceros el tratamiento de los datos de carácter personal que aparecen en este «Boletín Oficial del Ministerio de Defensa» sin consentimiento de los interesados.

3. Además, los datos de carácter personal que contiene, solo se podrán recoger para su tratamiento, así como someterlos al mismo, cuando resulten adecuados, pertinentes y no excesivos en relación con el ámbito y las finalidades determinadas, explícitas y legítimas para las que se hayan obtenido, de acuerdo con el principio de calidad.»

**Edita:****Diseño y Maquetación:**

Imprenta del Ministerio de Defensa



## V. — OTRAS DISPOSICIONES

### BUQUES

#### Resolución 600/06396/19

Cód. Informático: 2019008376.

*Resolución del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, por la que causa alta en la Lista de Unidades del Tren Naval de la Armada la embarcación «Y-602».*

En uso de las facultades que me confiere el artículo 3.4.a) del Real Decreto 872/2014, de 10 de octubre, por el que se establece la organización básica de las Fuerzas Armadas y de conformidad con el Reglamento de Situaciones de Buques aprobado por Real Decreto de 16 de abril de 1927 y modificado por Decreto de 11 de septiembre de 1953,

#### DISPONGO:

*Apartado primero.* Causa alta en la Lista Unidades del Tren Naval de la Armada, la embarcación de vigilancia con marca de identificación de costado «Y-602», con efectividad del día siguiente al de su publicación en el «BOD».

*Apartado segundo.* Dicha embarcación queda afecta al Tren Naval de la Ayudantía Mayor del Arsenal de Cartagena.

Madrid, 11 de abril de 2019.—El Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, Teodoro Esteban López Calderón.

## V. — OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE DEFENSA

#### SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

*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.<sup>a</sup> 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

(B. 82-1)

(Del BOE número 98, de 24-4-2019.)

## V. — OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE DEFENSA

#### SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

*Real Decreto 119/2019, de 1 de marzo, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de San Javier, Murcia.*

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 786/1988, de 15 de julio, estableció las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de San Javier (Murcia), sus instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y 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 786/1988, de 15 de julio.

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 San Javier (Murcia).

##### Artículo 2. *Clasificación del aeródromo.*

El aeródromo, por la longitud básica de su pista de vuelo 05R-23L 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 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 siguientes: Latitud norte, 37° 46' 41.635". Longitud oeste, 0° 48' 47.189". Altitud, 9 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 por instrumentos y visual (orientación 05R-23L).

La pista tiene unas dimensiones declaradas en AIP de 2320 x 45 metros con una Zona Libre de Obstáculos (CWY05R) en la pista 05R y otra Zona Libre de Obstáculos (CWY23L) en la pista 23L, siendo las coordenadas y elevaciones de los umbrales las siguientes:

1.º Umbral 05R. Latitud norte, 37° 46' 03.366". Longitud oeste, 0° 49' 17.948". Altitud, 3,7 metros. Dimensiones CWY 05R. Ancho 150 metros y Largo 196 metros.

2.º Umbral 23L. Latitud norte, 37° 46' 55.859". Longitud oeste, 0° 48' 10.035". Altitud 1,8 metros. Dimensiones CWY 23L. Ancho 150 metros y Largo 188 metros.

b) Pista de despegue y aterrizaje para aeronaves de ala fija en aproximación por instrumentos y visual (orientación 05L-23R).

La pista tiene unas dimensiones declaradas en AIP de 1577 x 45 metros con una Zona Libre de Obstáculos (CWY05L) en la pista 05L y otra Zona Libre de Obstáculos (CWY23R) en la pista 23R, siendo las coordenadas y elevaciones de los umbrales las siguientes:

1.º Umbral 05L. Latitud norte, 37° 46' 35.815". Longitud oeste, 0° 49' 13.462". Altitud, 8,7 metros.

2.º Umbral 23R. Latitud norte, 37° 47' 11.500". Longitud oeste, 0° 48' 27.296". Altitud 5,1 metros.

Dimensiones CWY 05L-23R. Ancho 150 metros y Largo 60 metros.

#### 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 siguientes:

a) EMISORES HF, Latitud norte, 37° 47' 33.256". Longitud oeste, 0° 48' 42.064". Altitud, 21,8 metros.

b) EMISORES VHF 1. Latitud norte, 37° 47' 31.349". Longitud oeste, 0° 48' 40.372". Altitud, 21,0 metros.

c) EMISORES VHF 2. Latitud norte, 37° 47' 31.203". Longitud oeste, 0° 48' 40.839". Altitud, 21,1 metros.

d) RECEPTORES UHF. Latitud norte, 37° 46' 28.326". Longitud oeste, 0° 48' 25.837". Altitud, 26,8 metros

e) MW. Latitud norte, 37° 47' 19.180". Longitud oeste, 0° 48' 04.762". Altitud, 10,2 metros.

f) VOR (VSJ). Latitud norte, 37° 46' 47.137". Longitud oeste, 0° 48' 45.910". Altitud, 5,0 metros.

g) DME 05 (ISJ). Latitud norte, 37° 46' 07.584". Longitud oeste, 0° 49' 04.257". Altitud, 2,3 metros.

h) DME 23 (ISR), Latitud norte, 37° 46' 46.630". Longitud oeste, 0° 48' 16.122". Altitud, 1,6 metros.

i) LOC/ILS 05 (ISJ), Latitud norte, 37° 47' 00.365". Longitud oeste, 0° 48' 04.203". Altitud, 1,2 metros.

j) LOC/ILS 23 (ISR), Latitud norte, 37° 45' 57.925". Longitud oeste, 0° 49' 24.985". Altitud, 3,9 metros.

k) GP/ILS 05 (ISR), Latitud norte, 37° 46' 07.584". Longitud oeste, 0° 49' 04.257". Altitud, 2,3 metros.



- l) GP/ILS 23 (ISJ), Latitud norte, 37° 46' 46.630". Longitud oeste, 0° 48' 16.122". Altitud, 1,6 metros.
- m) TAC (VSJ), Latitud norte, 37° 46' 47.137" N. Longitud oeste, 0° 48' 45.910". Altitud, 5,0 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 los siguientes:

- a) PAPI RWY 05R. Latitud norte, 37° 46' 13.223". Longitud oeste, 0° 49' 05.198". Altitud, 3,7 metros.
- b) PAPI RWY 23L. Latitud norte, 37° 46' 48.718". Longitud oeste, 37° 46' 48.718". Altitud, 1,8 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 o TACAN RWY 05R.
- b) Maniobra de aproximación VOR Z o TACAN Z RWY 23L.
- c) Maniobra de aproximación VOR Y o TACAN Y RWY 23L.
- d) Maniobra de aproximación VOR X o TACAN X RWY 23L.
- e) Maniobra de aproximación HI-VOR o TACAN RWY 23L.
- f) Maniobra de aproximación ILS Z RWY 05R.
- g) Maniobra de aproximación ILS Y RWY 05R.
- h) Maniobra de aproximación ILS X RWY 05R.
- i) Maniobra de aproximación ILS Z / ILS Y RWY 23L.

**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 o TACAN RWY 05R.
- b) Para la maniobra de aproximación VOR Y o TACAN Y RWY23L.
- c) Para la maniobra de aproximación VOR X o TACAN X RWY23L.
- d) Para la maniobra de aproximación HI-VOR o TACAN RWY23L.
- e) Para la maniobra de aproximación ILS Z RWY05R.
- f) Para la maniobra de aproximación ILS X RWY05R.
- g) Para la maniobra de aproximación ILS Z / ILS Y RWY23L.

**Artículo 8. *Maniobra de aproximación VOR o TACAN RWY 05R.***

1. Abarcará 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 medidos en la proyección sobre un plano horizontal de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada.

3. La elevación de partida en la superficie de aproximación frustrada, es la resultante de restarle a los mínimos más bajos de la maniobra publicada, 75 metros de MOC, 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 87,6 metros.

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

a) Un primer tramo con trayectoria recta y orientación geográfica 52° 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.

b) Un segundo tramo con trayectoria circular a la derecha, formando un arco de circunferencia de radio 3691.3 metros y 8296.0 metros de longitud (obtenido un ángulo de barrido de 128.8°). 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 9206.7 metros.

5. 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 VOR Y o TACAN Y RWY23L.**

1. Abarcará 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 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 la resultante de restarles a los mínimos más bajos de la maniobra publicada, 75 metros de MOC, 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 56.8 metros.

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 geográfica 214° de 7408.0 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 4600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 8570.0 metros al final del mismo.

b) Un segundo tramo con trayectoria circular a la izquierda, formando un arco de circunferencia de radio 4785.1 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido de 55.0°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde 8570.0 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 10300.5 metros.

5. 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 VOR X o TACAN X RWY23L.**

1. Abarcará 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 medidos en la proyección sobre un plano horizontal de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada.

3. La elevación de partida en la superficie de aproximación frustrada, es la resultante de restarles a los mínimos más bajos de la maniobra publicada, 75 metros de MOC, 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 de 56.8 metros.

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

a) Un primer tramo con trayectoria recta y orientación geográfica 216° de 7408.0 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 4600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 8570.0 metros al final del mismo.

b) Un segundo tramo con trayectoria circular a la izquierda, formando un arco de circunferencia de radio 4785.1 metros y 4592.0 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido de 55.0°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde 8570.0 metros que tiene al inicio del tramo, hasta 10300.5 metros.

5. 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. Maniobra de aproximación HI-VOR o TACAN RWY23L.**

1. Abarcará 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 medidos en la proyección sobre un plano horizontal de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada.

3. La elevación de partida en la superficie de aproximación frustrada, es la resultante de restarles a los mínimos más bajos de la maniobra publicada, 75 metros de MOC, 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 56.8 metros.

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

a) Un primer tramo con trayectoria recta y orientación geográfica 214° de 7408.0 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 4600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 8570.0 metros al final del mismo.

b) Un segundo tramo con trayectoria circular a la izquierda, formando un arco de circunferencia de radio 4785.1 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido



de 55,0°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde 8570.0 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 10300.5 metros.

5. 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 12. Para la maniobra de aproximación ILS Z RWY05R.**

1. Abarcará un área simétrica respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen a una distancia de 723 metros del umbral (para un ángulo de descenso de 2.8°). Desde este punto se prolonga con una anchura constante de 600 metros hasta un punto situado a 1800 metros del umbral.

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 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 la del umbral de la aproximación, siendo en esta maniobra dicha elevación de partida de 3.7 metros.

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

a) Un primer tramo con trayectoria recta y orientación del eje de pista de 2523.1 metros de longitud. El área tiene una anchura constante de 600 metros.

b) Un segundo tramo con trayectoria recta y orientación del eje de la pista de 3383.5 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 2413.2 metros al final del mismo.

c) Un tercer tramo con trayectoria circular a la derecha, formando un arco de circunferencia de radio 3658.4 metros y 8529.2 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido de 133.6°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde 2413.2 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 6984.0 metros.

d) Un cuarto tramo con trayectoria recta y orientación geográfica 92° de 87.3 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 6984.0 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 7030.8 metros al final del mismo.

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

a) Plano horizontal desde el comienzo de dicha superficie de aproximación frustrada, hasta el punto de inicio del primer tramo recto.

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 13. Maniobra de aproximación ILS X RWY05R.**

1. Abarcará un área simétrica respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen a una distancia de 723 metros del umbral (para un ángulo de descenso de 2.8°). Desde este punto se prolonga con una anchura de 600 metros hasta un punto situado a 1800 metros del umbral.

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 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 la del umbral de la aproximación, siendo en esta maniobra dicha elevación de partida de 3.7 metros.

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 del eje de pista de 2523.1 metros de longitud. El área tiene una anchura constante de 600 metros.

b) Un segundo tramo con trayectoria recta y orientación del eje de pista de 11498.1 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 6761.8 metros al final del mismo.

c) Un tercer tramo con trayectoria circular a la derecha, formando un arco de circunferencia de radio 7656.5 metros y 501.9 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido de 3.8°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde 6761.8 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 7030.8 metros.

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

a) Plano horizontal 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 14. Maniobra de aproximación ILS Z / ILS Y RWY23L.**

1. Abarcará un área simétrica respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen a una distancia de 625 metros del umbral (para un ángulo de descenso de 3°). Desde este punto se prolonga con una anchura de 600 metros hasta un punto situado a 1800 metros del umbral.

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 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 la del umbral de la aproximación, siendo en esta maniobra dicha elevación de partida de 1.8 metros.



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 del eje de pista de 2474.8 metros de longitud. El área tiene una anchura constante de 600 metros.
- b) Un segundo tramo con trayectoria recta y orientación del eje de pista de 6423.1 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 4042.1 metros al final del mismo.
- c) Un tercer tramo con trayectoria circular a la izquierda, formando un arco de circunferencia de radio 4748.1 metros y 5576.9 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido de 67.3°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde 4042.1 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 7030.8 metros.

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

- a) Plano horizontal 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 15. *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 San Javier son los siguientes:

- a) Comunidad Autónoma de Murcia, provincia de Murcia: Cartagena, La Unión, Los Alcázares, Murcia, San Javier, San Pedro del Pinatar y Torre-Pacheco.
- b) Comunidad Autónoma de Valencia, provincia de Alicante: Orihuela y Pilar de la Horadada.

#### Artículo 16. *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 a los Subdelegados del Gobierno en Murcia y Alicante, 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, 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 786/1988, de 15 de julio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de San Javier (Murcia), con 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.<sup>a</sup> 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.*

Este 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

(B. 82-2)

(Del BOE número 98, de 24-4-2019.)

## V. — OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE DEFENSA

#### SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

*Real Decreto 120/2019, de 1 de marzo, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, Madrid.*

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 1536/2007, de 10 de noviembre, estableció las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid), 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 1536/2007, de 10 de noviembre.

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 Torrejón de Ardoz (Madrid).

##### Artículo 2. *Clasificación del aeródromo.*

El aeródromo, por la longitud básica de su pista de vuelo 04-22 y de acuerdo con el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, queda comprendido dentro de la letra de clave «A».

##### 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, 40°29'48,262". Longitud oeste, 03°26'45,172". Altitud, 618 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 04-22).

2. La pista tiene unas dimensiones declaradas en AIP de 3.658 × 60 metros y carece de Zonas Libres de Obstáculos (CWY), siendo las coordenadas y elevaciones de los umbrales las siguientes:

a) Umbral 04: Latitud norte, 40°29'05,166". Longitud oeste, 3°27'38,499". Altitud, 599,5 metros.

b) Umbral 22: Latitud norte, 40°30'31,350". Longitud oeste, 3°25'51,827". Altitud 617,7 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) EMISORES1 (UHF/VHF), Latitud norte, 40°29'45,990". Longitud oeste, 3°27'18,310". Altitud, 622 metros.

b) EMISORES2 (UHF/VHF), Latitud norte, 40°29'45,814". Longitud oeste, 3°27'18,526". Altitud, 622 metros.

c) EMISORES3 (UHF/VHF), Latitud norte, 40°29'45,569". Longitud oeste, 3°27'18,810". Altitud, 621,8 metros.

d) EMISORES4 (TWR) (UHF/VHF), Latitud norte, 40°29'20,244". Longitud oeste, 3°26'39,854". Altitud, 647,9 metros.

e) RECEPTORES1 (UHF/VHF), Latitud norte, 40°30'11,310". Longitud oeste, 3°26'47,029". Altitud, 625,3 metros.

f) RECEPTORES2 (UHF/VHF), Latitud norte, 40°30'11,313". Longitud oeste, 3°26'46,460". Altitud, 625,4 metros.

g) MW, Latitud norte, 40°28'35,032". Longitud oeste, 3°26'26,384". Altitud, 614,5 metros.

h) DVOR (VTZ), Latitud norte, 40°28'32,172". Longitud oeste, 3°28'19,321". Altitud, 595,7 metros.

i) TACAN (TJZ), Latitud norte, 40°29'56,042". Longitud oeste, 3°26'43,767". Altitud, 605,4 metros.

j) DME (VTZ), Latitud norte, 40°28'32,172". Longitud oeste, 3°28'19,321". Altitud, 595,7 metros.

k) DME/ILS 22 (ITJA), Latitud norte, 40°30'24,255". Longitud oeste, 3°26'07,039". Altitud, 613,6 metros.

l) ASR/SSR, Latitud norte, 40°29'07,487". Longitud oeste, 3°26'18,920". Altitud, 612,1 metros.

m) LOC/ILS 22 (ITJA), Latitud norte, 40°28'43,113". Longitud oeste, 3°28'05,784". Altitud, 597,2 metros.

n) GP/ILS 22, Latitud norte, 40°30'24,255". Longitud oeste, 3°26'07,039". Altitud, 613,6 metros.

ñ) PAR, Latitud norte, 40°29'39,724". Longitud oeste, 3°26'45,465". Altitud, 602,9 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 04, Latitud norte, 40°29'13,912". Longitud oeste, 3°27'27,684". Altitud, 599,5 metros.



b) PAPI RWY 22. Latitud norte, 40°30'20.478". Longitud oeste, 3°26'05.289". Altitud, 617,7 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 RWY 22, de fecha 21 de julio de 2016.
- b) Maniobra de aproximación HI-TACAN Z Ó ILS Z Ó LOC Z RWY 22, de fecha 21 de julio de 2016.
- c) Maniobra de aproximación TACAN Ó ILS Y Ó LOC Y RWY 22, de fecha 21 de julio de 2016.
- d) Maniobra de aproximación ILS Z Ó LOC Z RWY 22, de fecha 21 de julio de 2016.
- e) Maniobra de aproximación SRE RWY 22, de fecha 21 de julio de 2016.

**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 RWY 22.
- b) Para la maniobra de aproximación TACAN/HI-TACAN Z RWY22.
- c) Para la maniobra de aproximación ILS Z/ILS Y RWY22.
- d) Para la maniobra de aproximación SRE RWY 22.

**Artículo 8. Maniobra de aproximación VOR RWY 22.**

1. Abarcará 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 12.000 metros medidos en la proyección sobre un plano horizontal de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada.

3. La elevación de partida en la superficie de aproximación frustrada, es la resultante de restarle a los mínimos más bajos de la maniobra publicada, 75 metros de MOC, 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 795,2 metros.

4. Al estar definida la trayectoria con un viraje se generan dos tramos en el área de aproximación frustrada, hasta alcanzar los 12.000 metros:

a) Un primer tramo con trayectoria circular a la izquierda, formando un arco de circunferencia de radio 3.701,4 metros y 11.757,4 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido de 182° hasta obtener la orientación geográfica 41°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde 4.600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 10.900,8 metros.

b) Un segundo tramo con trayectoria recta y orientación geográfica 41° de 242,6 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 10.900,8 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 11.030,8 metros al final del mismo.



5. 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/HI-TACAN Z RWY22.**

1. Abarcará 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 12.000 metros medidos en la proyección sobre un plano horizontal de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada.

3. La elevación de partida en la superficie de aproximación frustrada, es la resultante de restarle a los mínimos más bajos de la maniobra publicada, 75 metros de MOC, 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 de 706,3 metros.

4. Al estar definida la trayectoria con un viraje se generan dos tramos en el área de aproximación frustrada, hasta alcanzar los 12.000 metros:

a) Un primer tramo con trayectoria circular a la izquierda, formando un arco de circunferencia de radio 3.698,3 metros y 11.618,6 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido de 180° hasta obtener orientación geográfica 44°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde 4.600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 10.826,4 metros.

b) Un segundo tramo con trayectoria recta y orientación geográfica 44° de 381,4 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 10.826,4 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 11.030,8 metros al final del mismo.

5. 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 Z/ILS Y RWY22.**

1. Abarcará un área simétrica respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen a 675 metros del umbral (para un ángulo de descenso de 3°).

2. Desde este punto se prolonga con una anchura de 600 m hasta un punto situado a 1.800 m del umbral.

3. 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 12.000 metros medidos en la proyección sobre un plano horizontal de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada.

4. 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 de 617,7 metros.

5. Al estar definida la trayectoria con un viraje se generan tres tramos en el área de aproximación frustrada, hasta alcanzar los 12.000 metros:

a) Un primer tramo con trayectoria recta y orientación del eje de pista de 2.474,8 metros de longitud. El área tiene una anchura constante de 600 m.

b) Un segundo tramo con trayectoria circular a la izquierda, formando un arco de circunferencia de radio 3.695,3 metros y 11.781,1 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido de 182.7° hasta obtener orientación geográfica 41°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde 600 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 6.913,5 metros.

c) Un tercer tramo con trayectoria recta y orientación geográfica 41° de 218,9 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 6.913,5 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 7.030,8 metros al final del mismo.

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

a) Plano horizontal 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 11. *Maniobra de aproximación SRE RWY 22.*

1. Abarcará un área simétrica respecto a la trayectoria de aproximación frustrada prescrita, que se extiende desde el límite del área de aproximación final en la dirección de la frustrada, hasta una distancia de 12.000 metros, y que aumenta uniformemente en anchura desde 4.630 metros en el extremo del área de aproximación final, hasta 11.061 metros en el límite exterior.

2. La elevación de partida de la superficie de aproximación frustrada es 30 metros por encima de la del umbral de la aproximación, siendo en esta maniobra dicha elevación de partida de 647.7 metros.

3. Al estar definida la trayectoria con un viraje se generan dos tramos en el área de aproximación frustrada, hasta alcanzar los 12.000 metros:

a) Un primer tramo con trayectoria circular a la izquierda, formando un arco de circunferencia de radio 3.702,5 metros y 11.567,1 metros de longitud (obtenido de un ángulo de barrido de 179° hasta obtener orientación geográfica 44°). Los parámetros utilizados para el cálculo de este viraje, son los reglamentados por OACI para categoría D. El área se ensancha de forma simétrica a la trayectoria circular, desde 4.630 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta 10.828,8 metros.

b) Un segundo tramo con trayectoria recta y orientación geográfica 44° de 432.9 metros de longitud. El área se ensancha uniformemente, desde 10.828,8 metros que tiene al inicio de este tramo, hasta alcanzar 11.060,8 metros al final del mismo.

4. 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 12. 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 Torrejón de Ardoz son los siguientes:

a) En la Comunidad Autónoma de Madrid, provincia de Madrid: Ajalvir, Alcalá de Henares, Alcobendas, Algete, Ambite, Anchuelo, Arganda del Rey, Camarma de Esteruelas, Campo Real, Carabaña, Cobefía, Colmenar Viejo, Corpa, Coslada, Daganzo de Arriba, El Molar, El Vellón, Fresno de Torote, Fuente el Saz de Jarama, Getafe, Leganés, Loeches, Los Santos de la Humosa, Madrid, Meco, Mejorada del Campo, Morata de Tajuña, Nuevo Baztán, Olmeda de las Fuentes, Orusco de Tajuña, Paracuellos de Jarama, Pedrezuela, Perales de Tajuña, Pezuela de las Torres, Pinto, Pozuelo de Alarcón, Pozuelo del Rey, Ribatejada, Rivas-Vaciamadrid, San Agustín de Guadalix, San Fernando de Henares, San Martín de la Vega, San Sebastián de los Reyes, Santorcaz, Talamanca de Jarama, Tiernes, Torrejón de Ardoz, Torres de la Alameda, Tres Cantos, Valdeavero, Valdeolmos – Alalpardo, Valdepiélagos, Valdetorres de Jarama, Valdilecha, Valverde de Alcalá, Velilla de San Antonio, Villalbilla y Villar del Olmo.

b) En la Comunidad Autónoma de Castilla la Mancha, provincia de Guadalajara: Almoguera, Alovera, Aranzueque, Azuqueca de Henares, Cabanillas del Campo, Chiloeches, El Casar, Escariche, Fuentelahiguera de Albatages, Fuentenovilla, Galápagos, Guadalajara, Horche, Loranca de Tajuña, Marchamalo, Mondéjar, Pioz, Pozo de Guadalajara, Quer, Torrejón del Rey, Valdarachas, Valdeaveruelo, Valdenuño-Fernández, Villanueva de la Torre y Yebes.

**Artículo 13. Efectos.**

1. El Ministerio de Defensa, de acuerdo con el artículo 27.5 del Decreto 584/1972, remitirá la documentación en él prevista a los Subdelegados del Gobierno en Madrid y Guadalajara, 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, 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, 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 1536/2007, de 10 de noviembre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid), sus instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y de la 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.<sup>a</sup> 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

(B. 82-3)

(Del BOE número 98, de 24-4-2019.)

## V. — OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE DEFENSA

#### SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS

*Real Decreto 121/2019, de 1 de marzo, por el que se establecen las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea «Tacan», de Bardenas Reales, Navarra.*

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 1152/2002, de 31 de octubre, estableció las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea «TACAN» de Bardenas Reales (Navarra).

La aprobación de los Reales Decretos 1541/2003, de 5 de diciembre y 297/2013, de 26 de abril, por los que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, hace necesario que se establezcan unas nuevas servidumbres aeronáuticas y se derogue el Real Decreto 1152/2002.

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 radioeléctricas.*

Se establecen las servidumbres de la instalación radioeléctrica de Bardenas Reales (Navarra), y se clasifica en el grupo segundo, «ayudas a la navegación aérea», que corresponde a una radioayuda en UHF para navegación táctica (TACAN).

##### Artículo 2. *Punto de referencia.*

El punto de referencia es el determinado por las coordenadas geográficas, utilizando el sistema de referencia geodésico ETRS89 y el sistema de referencia altimétrico (nivel medio del mar en Alicante) oficiales en España, siguientes: Latitud norte 42° 11' 48.758", Longitud oeste 001° 28' 32.692" W. Altitud de 297 metros.

##### Artículo 3. *Limitaciones.*

Para conocimiento y cumplimiento de los organismos interesados de acuerdo con el artículo 27 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, remitirá a la Delegación de Gobierno en la Comunidad Foral de Navarra y en la Comunidad Autónoma de Aragón, para su curso a los ayuntamientos afectados, la documentación y planos descriptivos de las



referidas servidumbres sin que, de acuerdo con lo indicado en el artículo 29 del citado Decreto, los Organismos del Estado, así como los de cualquiera de las restantes Administraciones públicas, puedan autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas señalados sin previa resolución favorable del Ministerio de Defensa, al que corresponden además las facultades de inspección y vigilancia en relación exclusiva al cumplimiento de las resoluciones adoptadas en cada caso concreto.

**Artículo 4. Términos municipales afectados.**

Los términos municipales que se encuentran comprendidos, total o parcialmente, en el área afectada por las servidumbres radioeléctricas de la instalación TACAN de Bárdenas, son los siguientes:

- a) En la Comunidad Foral de Navarra: Tudela, Bárdenas Reales, Valtierra y Arguedas.
- b) En la Comunidad Autónoma de Aragón: Ejea de los Caballeros y Sádaba.

**Disposición derogatoria única. Derogación normativa.**

1. Se deroga el Real Decreto 1152/2002, de 31 de octubre, por el que se establecen las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea «TACAN», de Bardenas Reales (Navarra).

2. Asimismo, queda derogada 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.<sup>a</sup> 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

(B. 82-4)

(Del BOE número 98, de 24-4-2019.)