

BORRADOR DE REAL DECRETO POR EL QUE SE
MODIFICAN LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
DEL AEROPUERTO DE
LA PALMA

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, al regular las servidumbres aeronáuticas, establece en el artículo 51, que su naturaleza y extensión se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre tales servidumbres.

El Real Decreto 1841/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma, establece las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma y de sus instalaciones radioeléctricas asociadas sobre los terrenos que se encuentran bajo su proyección ortogonal, de acuerdo con sus características y conforme a los preceptos de la legislación vigente en aquel momento.

Con posterioridad, se han realizado una serie de cambios relacionados con el campo de vuelos y las instalaciones. En concreto, se ha actualizado la designación de la pista, se han ampliado las RESAs de ambas cabeceras, se han desplazado los umbrales, se han ampliado las zonas libres de obstáculos y se ha modificado el perfil de pista. Se ha trasladado de ubicación la torre de control, con el centro de emisores y receptores respectivo; y se ha incluido un enlace hertziano entre la torre de control y el centro de emisores. Como consecuencia de ello, se han definido nuevos procedimientos de aproximación por instrumentos al aeropuerto. Así mismo, se han actualizado los identificadores de las instalaciones y se han determinado con mayor precisión las coordenadas de las instalaciones radioeléctricas.

Por otra parte, el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, modifica el Decreto 584/1972 revisando y actualizando determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la que España es miembro.

Como consecuencia de todo ello, se hace necesaria la modificación de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma.

El presente real decreto ha sido sometido a trámite de información pública y a consulta de las administraciones públicas territoriales afectadas, como exige el artículo 27.4 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, en su redacción actual.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día XXXXX,

DISPONGO:

Primero.- *Modificación de las servidumbres aeronáuticas*

Se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de La Palma y sus instalaciones radioeléctricas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de conformidad con lo estipulado en el artículo 27 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

Segundo.- *Clasificación del aeropuerto*

El aeropuerto de La Palma se clasifica como aeródromo de letra de clave «B» a efectos de aplicación de las servidumbres indicadas en el artículo anterior en cumplimiento de lo que dispone el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

Tercero.- *Coordenadas y cotas del punto de referencia, umbrales e instalaciones radioeléctricas*

Las coordenadas y cotas del punto de referencia (PR), de los umbrales y de los puntos de referencia de las instalaciones radioeléctricas, utilizadas a efectos de cálculo de estas servidumbres aeronáuticas, se determinan en coordenadas geográficas REGCAN95, con origen en el meridiano de Greenwich, y elevaciones en metros, sobre el nivel medio del mar en la isla de La Palma.

A efectos de servidumbres aeronáuticas el elipsoide de referencia para REGCAN95, en la práctica, es el mismo que para ETRS89. Así mismo, el sistema de referencia ETRS89 es equivalente también al WGS84 en este ámbito de aplicación.

A tales efectos se considera:

a) Punto de referencia para el cálculo de las servidumbres de aeródromo:

El punto de referencia queda determinado por las coordenadas geográficas siguientes: latitud Norte, 28° 37' 35,300" longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 017° 45' 20,200". La altitud del punto de referencia es de 28 metros sobre el nivel del mar.

b) Pista de vuelo única.

La pista de vuelo 18-36 tiene una longitud de 2.252 metros por 45 de anchura, y queda definida por las siguientes coordenadas:

Umbral de la pista 18 y extremo de la pista 36: latitud Norte, 28° 38' 09,350"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 017° 45' 20,870"; altitud, 20,3 metros sobre el nivel del mar.

Umbral de la pista 36 y extremo de la pista 18: latitud Norte, 28° 37' 02,540"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 017° 45' 19,570"; altitud, 31,7 metros sobre el nivel del mar.

c) Instalaciones radioeléctricas: las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto son las que a continuación se relacionan:

1.^a Centro de emisores y receptores VHF/UHF (TWR GCLA): latitud Norte 28° 37' 18,681"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 017° 45' 10,984"; altitud, 57,4 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Villa de Mazo.

2.^a Centro de emisores VHF/UHF (EMI eeSCP): latitud Norte 28° 37' 09,680"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 017° 45' 35,132"; altitud, 94,5 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Villa de Mazo.

3.^a Radiofaro no direccional (NDB BX): latitud Norte 28° 36' 06,066"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 017° 45' 24,615"; altitud, 44,2 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Villa de Mazo.

4.^a Equipo medidor de distancias (DME BV): latitud Norte 28° 36' 06,069"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 017° 45' 24,413"; altitud, 44,1 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Villa de Mazo.

5.^a Radar de vigilancia secundario (SSR RDR RLAPA): latitud Norte 28° 37' 09,312"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 017° 45' 35,593"; altitud, 88,3 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Villa de Mazo.

6.^a Enlace hertziano, cuya frecuencia más baja es 22.337,0 MHz, entre las siguientes instalaciones:

TWR GCLA: latitud Norte 28° 37' 18,511"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 017° 45' 11,111"; altitud, 59,2 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Villa de Mazo; y

eeSCP: latitud Norte 28° 37' 10,393"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 017° 45' 35,203"; altitud, 92,8 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Villa de Mazo.

La pendiente utilizada para el cálculo de las servidumbres de los radares es del 2%.

La pista dispone de Zonas Libres de Obstáculos (CWY) cuyas dimensiones son 112 x 150 metros para la pista 36, y 150 x 150 metros para la pista 18.

La cota más alta de las Zonas Libres de Obstáculos coincide con la cota de los umbrales correspondientes.

La elevación utilizada como referencia para el cálculo de la superficie horizontal interna se corresponde con la elevación del punto de referencia (PR).

Cuarto.- *Servidumbres radioeléctricas aeronáuticas para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores*

Las servidumbres asociadas a las instalaciones enumeradas en el apartado anterior se completarán con el establecimiento de las servidumbres radioeléctricas aeronáuticas exclusivamente para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores en un real decreto ex profeso para dichas instalaciones.

Quinto.- *Operación de aeronaves*

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al aeropuerto de La Palma:

Aproximación NDB RWY 36
Aproximación NDB

Sexto.- *Municipios afectados*

Los términos municipales afectados por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma, todos ellos ubicados en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, isla de La Palma, son los que a continuación se relacionan:

Breña Alta

Breña Baja
Fuencaliente de la Palma
Puntallana
Santa Cruz de la Palma
Villa de Mazo

Séptimo.- *Incorporación de las servidumbres aeronáuticas al plan director*

Quedan integradas en el plan director del aeropuerto de La Palma las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas para la configuración correspondiente al escenario actual conforme a las coordenadas y cotas que figuran en el apartado tercero. Para la configuración correspondiente al desarrollo previsible, se aplican las actuaciones propuestas en el plan director del aeropuerto de La Palma partiendo de las presentes servidumbres aeronáuticas.

Octavo.- *Sustitución*

El presente real decreto sustituye al Real Decreto 1841/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma.

Noveno.- *Entrada en vigor*

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

Dado en Madrid a XXXX de XXXX de XXXX

El Ministro de Fomento
XXXX