

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

**14199** *Real Decreto 521/2023, de 13 de junio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián (Gipuzkoa).*

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 Decreto 792/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián, establece las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián 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.

El Real Decreto 2057/2004, de 11 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea DVOR y DME de Donostia-San Sebastián, Guipúzcoa, establece las servidumbres aeronáuticas del radiofaro omnidireccional con equipo medidor de distancias de Donostia-San Sebastián.

Con posterioridad, se han realizado una serie de cambios relacionados con el campo de vuelos y las instalaciones radioeléctricas, incorporando unas nuevas y dando de baja otras.

En concreto, se ha modificado la configuración del campo de vuelos, trasladando los umbrales hacia el interior de la pista. Además, se han incorporado un equipo medidor de distancias y dos enlaces hertzianos; y se han dado de baja una radiobaliza L. Así mismo, el centro de emisores HF ha pasado a ser un centro de emisores y receptores VHF/UHF. 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.

Además de estas modificaciones, se han incluido dentro de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián las correspondientes a la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea DVOR y DME de Donostia-San Sebastián (actuales DVOR y DME de Oiartzun), Guipúzcoa.

Por otra parte, el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, 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 San Sebastián.

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 de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de junio de 2023,

## DISPONGO:

*Primero. Modificación de las servidumbres aeronáuticas.*

Se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de San Sebastián 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 San Sebastián se clasifica como aeródromo de letra de clave «C» 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, instalaciones radioeléctricas y sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación.*

Las coordenadas y cotas del punto de referencia (PR), de los umbrales y de las instalaciones radioeléctricas, utilizadas a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas, se determinan en coordenadas geográficas ETRS89, con origen en el meridiano de Greenwich, y sus elevaciones en metros sobre el nivel medio del mar en Alicante.

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 43° 21' 23,470"; longitud Oeste 01° 47' 26,200". La altitud del punto de referencia es de 5,0 metros.

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

- b) Pista de vuelo única.

La pista de vuelo 04-22 tiene una longitud de 1.754 metros por 45 de anchura, y queda definida por las siguientes coordenadas:

Umbral de la pista 04: latitud Norte 43° 21' 05,390"; longitud Oeste 01° 47' 46,110"; altitud 3,0 metros.

Extremo de la pista 04: latitud Norte 43° 21' 41,452"; longitud Oeste 01° 47' 06,398"; altitud 4,1 metros.

Umbral de la pista 22: latitud Norte 43° 21' 41,452"; longitud Oeste 01° 47' 06,398"; altitud 4,1 metros.

Extremo de la pista 22: latitud Norte 43° 21' 05,390"; longitud Oeste 01° 47' 46,110"; altitud 3,0 metros.

La pista 04-22 dispone de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY), cuyas dimensiones son 163 x 150 metros para la pista 04 y 164 x 150 metros para la pista 22.

La elevación inicial de la superficie de despegue RWY 04 es de 4,9 metros mientras que la elevación inicial de la superficie de despegue RWY 22 es de 3,4 metros.

c) Las instalaciones radioeléctricas de este aeródromo son las que a continuación se relacionan:

1.<sup>a</sup> Centro de emisores y receptores VHF/UHF (TWR LESO): latitud Norte 43° 21' 28,869"; longitud Oeste 01° 47' 28,494"; altitud 22,4 metros. Ubicado en el término municipal de Hondarribia.

2.<sup>a</sup> Centro de emisores y receptores VHF/UHF (COM ecHIG): latitud Norte 43° 23' 10,028"; longitud Oeste 01° 47' 45,296"; altitud 111,8 metros. Ubicado en el término municipal de Hondarribia.

3.<sup>a</sup> Radiofaro no direccional (NDB HIG): latitud Norte 43° 23' 10,597"; longitud Oeste 01° 47' 45,191"; altitud 106,9 metros. Ubicado en el término municipal de Hondarribia.

4.<sup>a</sup> Equipo medidor de distancias (DME HIG): latitud Norte 43° 23' 10,612"; longitud Oeste 01° 47' 44,766"; altitud 106,7 metros. Ubicado en el término municipal de Hondarribia.

5.<sup>a</sup> Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR SSN): latitud Norte 43° 18' 40,305"; longitud Oeste 01° 49' 49,415"; altitud 236,8 metros. Ubicado en el término municipal de Oiartzun.

6.<sup>a</sup> Equipo medidor de distancias (DME SSN): latitud Norte 43° 18' 40,706"; longitud Oeste 01° 49' 49,819"; altitud 236,8 metros. Ubicado en el término municipal de Oiartzun.

7.<sup>a</sup> Enlace hertziano, cuya frecuencia más baja es 22.102,50 MHz, entre las siguientes instalaciones:

TWR LESO(1): latitud Norte 43° 21' 28,854"; longitud Oeste 01° 47' 28,634"; altitud 24,4 metros. Ubicado en el término municipal de Hondarribia; y

COM ecHIG: latitud Norte 43° 23' 10,560"; longitud Oeste 01° 47' 44,756"; altitud 124,7 metros. Ubicado en el término municipal de Hondarribia.

d) Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación.

Las coordenadas de referencia del sistema PAPI para el umbral 04 son:

Barra de ala izquierda (única instalada): latitud Norte, 43° 21' 11,469"; longitud Oeste 01° 47' 42,332"; altitud 3,8 metros.

Las coordenadas de referencia del sistema PAPI para el umbral 22 son:

Barra de ala izquierda (única instalada): latitud Norte, 43° 21' 32,006"; longitud Oeste 01° 47' 13,968"; altitud 4,2 metros.

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), a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas, existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al aeropuerto de San Sebastián:

Aproximación VOR (CAT A, B & C) RWY 22

Aproximación NDB A (CAT A & B)

Aproximación NDB B (CAT A, B & C)

Además, las dos pistas disponen de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación PAPI.

Sexto. *Municipios afectados.*

Los términos municipales afectados por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián, son los que a continuación se relacionan:

Comunidad Autónoma del País Vasco, provincia de Gipuzkoa:

Aduna  
Andoain  
Astigarraga  
Berastegi  
Donostia / San Sebastián  
Elduain  
Errenteria  
Hernani  
Hondarribia  
Ibarra  
Irun  
Lasarte-Oria  
Lezo  
Oiartzun  
Pasaia  
Tolosa  
Urnieta  
Villabona  
Zizurkil

Comunidad Foral de Navarra:

Arano  
Goizueta

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

Quedan integradas en el plan director del aeropuerto de San Sebastián, de acuerdo con el artículo 29.1, párrafo segundo, del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, 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 San Sebastián partiendo de las presentes servidumbres aeronáuticas.

Octavo. *Pérdida de eficacia.*

El presente real decreto deja sin efectos al Decreto 792/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián, así como al Real Decreto 2057/2004, de 11 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea DVOR y DME de Donostia-San Sebastián, Guipúzcoa.

Noveno. *Eficacia.*

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

Dado en Madrid, el 13 de junio de 2023.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,  
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ