

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

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 1875/1973, de 5 de julio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeródromo de Noain (Navarra), establece las servidumbres aeronáuticas del aeródromo 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 introducido modificaciones en el campo de vuelos y se han realizado una serie de cambios relacionados con las instalaciones radioeléctricas, incorporando unas nuevas y dando de baja otras.

En concreto, se han modificado la longitud y perfil de la pista, se han incorporado un equipo medidor de distancias asociado al sistema de aterrizaje instrumental existente, un equipo medidor de distancias asociado a un radiofaro omnidireccional ya existente, un radiofaro omnidireccional con equipo medidor de distancias, tres radioenlaces, un centro de receptores, un centro de emisores y una nueva torre de control, quedando la antigua torre de control fuera de servicio. Así mismo, se ha cambiado de ubicación el localizador del sistema de aterrizaje instrumental existente, se ha dado de baja un centro de emisores y las radiobalizas intermedia y exterior del sistema de aterrizaje instrumental. Como consecuencia de ello, se han definido nuevos procedimientos de aproximación por instrumentos al aeropuerto, 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 Pamplona.

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 Pamplona 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 Pamplona 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, instalaciones radioeléctricas y sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación*

Las coordenadas y cotas del punto de referencia (PR), de los umbrales, de los puntos de referencia de las instalaciones radioeléctricas y las coordenadas de referencia de los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, utilizadas a efectos del cálculo de estas servidumbres aeronáuticas, se determinan en coordenadas geográficas ETRS89, con origen en el meridiano de Greenwich, y 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, 42° 46' 12,150"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 38' 46,770". La altitud del punto de referencia es de 454 metros sobre el nivel del mar.

b) Pista de vuelo única.

La pista de vuelo 15-33 tiene una longitud de 2.405 metros por 45 de anchura, y queda definida por las siguientes coordenadas:

Umbral de la pista 15 y extremo de la pista 33: latitud Norte, 42° 46' 46,360"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 39' 11,710"; altitud, 447,2 metros sobre el nivel del mar.

Umbral de la pista 33: latitud Norte, 42° 45' 51,910"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich) 001° 38' 32,030"; altitud, 457,2 metros sobre el nivel del mar.

Inicio de la pista 33: latitud Norte, 42° 45' 37,670"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 38' 21,660"; altitud, 459,1 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 LEPP): latitud Norte 42° 46' 10,443"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 38' 29,783"; altitud, 476,3 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Noáin (Valle de Elorz)/Noain (Elortzibar).

2.^a Centro de emisores VHF/UHF EMI (eePPN): latitud Norte 42° 46' 20,964"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 38' 38,066"; altitud, 464,6 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar.

3.^a Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC IPN): latitud Norte 42° 45' 33,472"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 38' 18,602"; altitud, 459,5 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Noáin (Valle de Elorz)/Noain (Elortzibar).

4.^a Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP IPN): latitud Norte 42° 46' 40,091"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 39' 01,147"; altitud, 448,0 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar.

5.^a Equipo medidor de distancias (DME IPN): latitud Norte 42° 46' 40,091"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 39' 01,147"; altitud, 448,0 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar.

6.^a Centro de emisores VHF/UHF EMI (eePMP): latitud Norte 42° 44' 03,788"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 42' 12,684"; altitud, 1.035,9 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar.

7.^a Centro de receptores VHF/UHF REC (erPPN): latitud Norte 42° 44' 00,832"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 42' 04,132"; altitud, 1.037,0 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar.

8.^a Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR_PPN): latitud Norte 42° 44' 01,507"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 42' 07,199"; altitud, 1.034,6 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar.

9.^a Equipo medidor de distancias (DME PPN): latitud Norte 42° 44' 01,712"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 42' 06,556"; altitud, 1.034,6 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar.

10.^a Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR PAP): latitud Norte 42° 41' 18,199"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 39' 38,818"; altitud, 566,6 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Biurrún-Olcoz.

11.^a Equipo medidor de distancias (DME PAP): latitud Norte 42° 41' 17,786"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 39' 39,181"; altitud, 566,6 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Biurrún-Olcoz.

12.^a Radiofaro no direccional (NDB PP): latitud Norte 42° 51' 59,929"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 43' 00,962"; altitud, 466,9 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Berrioplano/Berriobeiti.

13.^a Radiofaro no direccional (NDB PAM): latitud Norte 42° 42' 51,081"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 38' 20,556"; altitud, 492,4 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Tiebas-Muruarte de Reta.

14.^a Enlace herciano, cuya frecuencia más baja es de 17.727 MHz, entre las siguientes instalaciones:

TWR LEPP: latitud Norte 42° 46' 09,857"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 38' 29,594"; altitud, 460,8 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Noáin (Valle de Elorz)/Noain (Elortzibar); y

eePMP(1): latitud Norte 42° 44' 04,414"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 42' 12,174"; altitud, 1.035,9 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar.

15.^a Enlace herciano, cuya frecuencia más baja es de 17.920 MHz, entre las siguientes instalaciones:

eePMP(2): latitud Norte 42° 44' 04,045"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 42' 11,821"; altitud, 1.035,9 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar; y

eePPN: latitud Norte 42° 46' 20,886"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 38' 38,407"; altitud, 465,9 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar.

16.^a Enlace herciano, cuya frecuencia más baja es de 5.470 MHz, entre las siguientes instalaciones:

eePMP(3): latitud Norte 42° 44' 04,372"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 42' 13,100"; altitud, 1.035,4 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Galar; y

NDB PP: latitud Norte 42° 51' 59,996"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 43' 01,350"; altitud, 470,3 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Berrioplano/Berriobeiti.

d) Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación:

Las coordenadas de referencia del sistema PAPI para el umbral 15 son:

Barra de ala derecha: latitud Norte, 42° 46' 37,529"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 39' 07,819"; altitud, 449,2 metros sobre el nivel del mar.

Barra de ala izquierda: latitud Norte, 42° 46' 39,093"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 001° 39' 03,866"; altitud, 449,2 metros sobre el nivel del mar.

A la hora de definir las servidumbres aeronáuticas correspondientes a las instalaciones radioeléctricas asociadas al sistema de aterrizaje instrumental se tendrán en cuenta las coordenadas de los umbrales utilizados para tal finalidad.

La pista 33 dispone de Zona Libre de Obstáculos (CWY) cuyas dimensiones son 100x150 metros. La pista 15 dispone de Zona Libre de Obstáculos (CWY) cuyas dimensiones son 80x150 metros.

La elevación inicial de la superficie de subida en el despegue por la pista 15 es de 458,6 metros, mientras que la elevación inicial de la superficie de subida en el despegue por la pista 33 se corresponde con la altitud del extremo de pista correspondiente.

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 Pamplona:

- Aproximación ILS Z RWY 15
- Aproximación ILS Y RWY 15
- Aproximación ILS X RWY 15
- Aproximación LOC Z RWY 15
- Aproximación LOC Y RWY 15
- Aproximación LOC X RWY 15
- Aproximación VOR A (CAT A, B & C)
- Aproximación VOR B (CAT A, B & C)
- Aproximación VOR C (CAT D)
- Aproximación VOR D (CAT D)

Además, las dos pistas disponen de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación PAPI. No obstante, se considera que no es necesario incluir la servidumbre de operación correspondiente al PAPI 33, debido a que estaría definida dicha servidumbre en toda su extensión en prolongación del eje de pista y no correspondería con las trayectorias reales de las aproximaciones y salidas publicadas en la AIP para esa pista.

Sexto.- Municipios afectados

Los términos municipales afectados por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Pamplona, todos ellos ubicados en la Comunidad Foral de Navarra, son los que se relacionan a continuación:

Adiós
Ansoáin/Antsoain
Añorbe
Arakil
Aranguren
Artajona
Atez/Atetz
Barañáin/Barañain
Barásoain
Basaburua
Beintza-Labaien
Berbinzana
Berriáin
Berrioplano/Berriobeiti
Berriozar
Biurrun-Olcoz
Burlada/Burlata
Cendea de Olza/Oltza Zendea
Cizur
Enériz/Eneritz
Ezcabarte
Facería de Ezcabarte y otros (pertenciente a los términos municipales de Ansoáin/Antsoain, Ezcabarte y Juslapeña)
Facero de Aristregui (pertenciente a los términos municipales de Iza/Itza y Juslapeña)
Falces
Galar
Garínoain
Huarte/Uharte
Imotz
Irurtzun
Iza/Itza
Izagaondoa
Juslapeña
Larraaga
Larraun
Legarda
Lekunberri
Leoz/Leotz
Lerín
Lizoáin-Arriasgoiti
Mancomunidad de Beunza y Juarbe (pertenciente a los términos municipales de Atez/Atetz y Ultzama)
Mendigorría
Miranda de Arga
Monreal/Elo
Muruzábal
Noáin (Valle de Elorz)/Noain (Elortzibar)

Obanos
Odieta
Olóriz/Oloritz
Orkoien
Pamplona/Iruña
Puente la Reina/Gares
Pueyo
Tafalla
Tiebas-Muruarte de Reta
Tirapu
Ucar
Ultzama
Unciti
Unzué/Untzue
Uterga
Valle de Egüés/Eguesibar
Villava/Atarrabia
Zizur Mayor/Zizur Nagusia

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

Quedan integradas en el plan director del aeropuerto de Pamplona 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 Pamplona partiendo de las presentes servidumbres aeronáuticas.

Octavo.- *Sustitución*

El presente real decreto sustituye al Decreto 1875/1973, de 5 de julio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeródromo de Noain (Navarra).

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