

DECRETO 584/72, de 24 de febrero, DE SERVIDUMBRES AERONAUTICAS

Incluye modificaciones:

- *DECRETO 2490/74, de 9 de agosto, por el que se modifica el artículo 30 del decreto numero 584/72, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.*
- *REAL DECRETO 1541/03, de 5 de diciembre, por el que se modifica el decreto 584/72, de 24 de febrero, de servidumbre aeronáuticas, y el decreto 1844/75, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los limites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.*

El artículo 2 segundo de la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y cinco, sobre Aeropuertos, autoriza al Gobierno para modificar la extensión y forma de las servidumbres aeronáuticas cuando sea aconsejable por exigencias del tráfico aéreo o en virtud de acuerdos internacionales sobre la materia.

Al amparo de dicho artículo fueron promulgados los Decretos de veintiuno de diciembre de mil novecientos cincuenta y seis y de diecisiete de julio de mil novecientos sesenta y ocho.

Con 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 y al amparo del mencionado artículo segundo de la citada Ley y del artículo cincuenta y uno de la Ley número cuarenta y ocho/mil novecientos sesenta, de veintiuno de julio, sobre Navegación Aérea, procede la promulgación de un nuevo Decreto que, sustituyendo a los actuales, recoja las modificaciones necesarias en lo que se refiere a todo tipo de servidumbres aeronáuticas.

En su virtud a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dieciocho de febrero de mil novecientos setenta y dos,

DISPONGO:

Las servidumbres aeronáuticas en territorio nacional, espacio aéreo y aguas jurisdiccionales, serán las que a continuación se indican:

CAPÍTULO PRIMERO. SERVIDUMBRES DE LOS AERODROMOS

Artículo primero.

Constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que son necesarias establecer en aquéllos y sus alrededores para la seguridad de los movimientos de las aeronaves.

Artículo segundo.

Cuando por el Ministerio del Aire se programe la construcción de un aeródromo se definirá por sus coordenadas geográficas un punto que será el centro de un círculo de siete kilómetros de radio y dentro del cual no podrán hacerse alteraciones físicas sin la previa autorización de dicho Ministerio.

Esta restricción se establecerá por Decreto y será efectiva por el plazo de un año, dentro del cual deberán definirse las servidumbres específicas definitivas, caso contrario, quedará sin efecto dicha restricción.

Artículo tercero.

A propuesta del Ministerio del Aire se clasificarán los aeródromos de acuerdo con los tipos de aeronaves que hayan de utilizarlos y en función de la longitud básica de la

pista necesaria para satisfacer las necesidades de operación de dichos tipos de aviones.

Se entiende como longitud básica de pista la que se requeriría en un emplazamiento horizontal a nivel del mar, en condiciones atmosféricas tipo, definidas por la O.A.C.I. Sobre esta longitud básica se aplicarán las correcciones por altitud, temperaturas y pendiente de la pista para obtener la longitud real de la misma.

Las pistas se clasificarán, según las letras clave A, B, C, D y E, de acuerdo con la tabla siguiente:

Letra clave de pista	Longitud básica
A	Mayor de dos mil cien metros
B	Entre dos mil cien y mil quinientos metros
C	Entre mil quinientos metros y novecientos metros
D	Entre novecientos metros y setecientos cincuenta metros
E	Menor de setecientos cincuenta metros

Artículo cuarto.

El espacio sometido a servidumbres de aeródromos está delimitado por las áreas y superficies de subida, aproximación y entorno que se definen en el artículo siguiente, dentro de las cuales podrían tomarse una o más de las siguientes medidas:

- restringir la creación de nuevos obstáculos,
- eliminar los existentes o
- señalizarlos.

El trazado y condiciones de los caminos que se construyen en las áreas sometidas a servidumbres deberán ajustarse a las normas que se especifiquen por el Ministerio del Aire en cada caso.

Artículo quinto.

Para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo se establecen las áreas y superficies que se definen a continuación:

- **Uno. Área de subida en el despegue.** Parte especificada del terreno o extensión de agua más allá del extremo de la pista o de la zona libre de obstáculos en el sentido de despegue.
- **Dos. Superficie de subida de despegue.** Plano inclinado u otra superficie especificada, limitado en planta por la proyección vertical del área de subida en el despegue.
- **Tres. Área de aproximación.** Pare especificada del terreno o extensión de agua, anterior al umbral de pista a la que afecten las maniobras en la fase de aproximación.
- **Cuatro. Superficie de aproximación.** Superficie plana inclinada o una combinación de planos, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación.
- **Cinco. Superficie de transición.** Superficie especificada, de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde dos líneas paralelas al eje de pista, una a cada lado, y desde los bordes de la superficie de aproximación.
- **Seis. Superficie horizontal interna.** Superficie plana horizontal, especificada sobre un aeródromo y sus cercanías inmediatas.
- **Siete. Superficie cónica.** Superficie especificada, de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde la periferia de la superficie horizontal interna.
- **Ocho. Superficie horizontal externa.** Plano horizontal, que contiene al límite superior de la superficie cónica y se extiende más allá de dicha superficie. Esta superficie se establecerá cuando sea necesario.

- **Nueve. Zona libre de obstáculos.** Área rectangular, definida en el terreno o en el agua, situada a continuación del extremo de una pista, en el sentido del despegue, y designada y preparada como zona adecuada sobre la cual pueden efectuar las aeronaves una parte de la subida inicial hasta una altura especificada.
- **Diez. Punto de referencia.** El Ministerio del Aire determinará, por su coordenadas geográficas y altitud, el punto de referencia, cuya situación identificará el aeródromo.

Artículo sexto.

Las áreas y superficies definidas en el artículo anterior tendrán las siguientes características:

Uno. Área de subida en el despegue.

Se establecerá un área de subida en el despegue para cada sentido de la pista que haya de utilizarse en el despegue de aeronaves, cuyos límites serán los siguientes:

- a) Un borde interior de longitud, especificada en la tabla I, perpendicular al eje de pista en el extremo de la zona libre de obstáculos, o cuando no exista dicha zona, a una distancia del extremo de la Pista de sesenta metros, si la letra de clave de la pista es A, B o C, o de treinta metros cuando la letra clave sea D o E. Esta distancia se medirá horizontalmente en el sentido del despegue.
- b) Dos bordes laterales, que, partiendo de los extremos del borde interior, se separan uniformemente con determinado grado de divergencia, respecto al plano vertical que contiene al eje de la pista, hasta la distancia máxima que figura en la tabla I. Esta distancia se mantiene constante hasta el borde exterior. El grado de divergencia es el que figura en la tabla I.
- c) Un borde exterior perpendicular al eje de la pista. La distancia entre el borde interior y el borde exterior se fija en la tabla I, y se medirá horizontalmente en el plano vertical que contenga al eje de la pista. Las dimensiones del área de subida en el despegue, medidas horizontalmente, no podrán ser menores que las dimensiones que se indican en la tabla I, excepto cuando a juicio del Ministerio del Aire, la seguridad de maniobras de las aeronaves permita reducir dichas dimensiones.

Dos. Superficie de subida de despegue.

El límite inferior de la superficie de subida en el despegue será una línea horizontal contenida en el plano horizontal que contenga a su vez el borde interior del área de subida en el despegue. El límite inferior tendrá la elevación del punto más alto de la prolongación del eje de pista, comprendido en la distancia de 60 metros a partir del umbral, para las pistas con letras de clave A, B o C, o treinta metros para las letras de clave D o E. En el caso de que exista zona libre de obstáculos, la elevación del límite inferior será la del punto más alto de dicha zona.

La pendiente de la superficie de subida en el despegue, medida sobre la horizontal contenida en el plano vertical al eje de pista, no será mayor que la especificada en la tabla I.

Tres. Área de aproximación.

Se establecerá un área de aproximación para cada sentido de la pista que se proyecte utilizar para el aterrizaje de las aeronaves, cuyos límites serán los siguientes:

- a) Un borde interior, de longitud especificada en la tabla II, perpendicular al eje de la pista situada a una distancia medida, desde

el umbral en el sentido contrario al del aterrizaje, de sesenta metros cuando la letra clave de la pista sea A, B o C, o de treinta metros cuando la letra clave de la pista sea D o E.

b) Dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen en la proporción determinada en la tabla II, respecto a la prolongación del eje de la pista.

c) Un borde exterior paralelo al borde interior.

Las dimensiones del área de aproximación, medida horizontalmente, no serán menores que las especificadas en la tabla II.

Cuatro. Superficie de aproximación.

El límite inferior de la superficie de aproximación será una línea horizontal contenida en el plano vertical que contenga a su vez el borde interior del área de aproximación. La elevación del límite inferior será igual a la del punto medio del umbral. Las pendientes o pendiente de la superficie de aproximación, medidas sobre la horizontal en el plano vertical que contenga el eje de la pista, serán las que se especifican en la tabla II, excepto en el área de aproximación por instrumentos, en la que la superficie de aproximación será horizontal a partir de ciento cincuenta metros por encima de la elevación del umbral, o bien a partir del plano horizontal que pase por la parte superior de cualquier objeto que determine la altitud mínima en la aproximación final, siempre que esta altitud sea superior a ciento cincuenta metros sobre la elevación del umbral.

Cinco. Superficie de transición.

Se establecerán superficies de transición por cada sentido de la pista que se proyecte utilizar para el aterrizaje de aeronaves.

La pendiente de la superficie de transición, medida en un plano vertical perpendicular al eje de la pista, será:

Del catorce coma tres por ciento cuando la letra clave de la pista sea A, B o C y del veinte como cero por ciento cuando dicha letra clave sea D o E.

El límite exterior de la superficie de transición se determinará por su intersección con el plano que contenga a la superficie horizontal interna.

Seis. Superficie horizontal interna.

En todo aeródromo se establecerá una superficie horizontal interna, que estará contenida en un plano horizontal a 45 metros por encima del punto de referencia y constituida por un círculo, con centro en la vertical de dicho punto.

El radio de este círculo será:

- Cuatro mil metros cuando el aeródromo tenga alguna pista con la letra clave A, B o C.
- Dos mil quinientos metros cuando alguna pista sea de letra clave D y no haya ninguna de la letra de clave A, B o C.
- Dos mil metros cuando sea E.

Siete. Superficie cónica.

Se establecerá una superficie cónica en todo aeródromo. La superficie cónica será de revolución sobre el eje vertical, que pasa por el punto de referencia, con vértice en el mismo y una pendiente del cinco por ciento.

El límite inferior de la superficie será la intersección de la superficie con el primer plano horizontal.

El límite superior de la superficie cónica estará contenida en un plano horizontal situado a:

- Cien metros sobre la superficie horizontal interna cuando el aeródromo tenga alguna pista con clave A o B.

- Setenta y cinco metros sobre la superficie horizontal interna cuando el aeródromo tenga alguna pista con clave C y no las haya con letra clave A o B.
- Cincuenta y cinco metros sobre la superficie horizontal interna cuando el aeródromo tenga alguna pista con letra clave D y no las haya con letra clave A, B o C.
- Treinta y cinco metros sobre la superficie horizontal interna cuando la pista sea de clave E.

TABLA I: ÁREA Y SUPERFICIE DE SUBIDA EN EL DESPEGUE

Clave de referencia para las características	A	B	C	D	E
Distancia del borde interior al extremo de la pista (si no existe zona libre de obstáculos)	60m	60m	60m	30m	30m
Longitud del borde interior:					
a) Pistas principales de despegue	180m	180m	180m	80m	60m
b) Otras pistas	180m(150m) ⁽¹⁾	180m(150m) ⁽¹⁾	180m(150m) ⁽¹⁾	80m	60m
Divergencias a cada lado:					
a) Pistas principales de despegue	12,5%	12,5%	12,5%	10%	10%
b) Otras pistas	12,5%(10%) ⁽¹⁾	12,5%(10%) ⁽¹⁾	12,5%(10%) ⁽¹⁾	10%	10%
Anchura final:					
a) Pistas principales de despegue	1.200m ⁽²⁾	1.200m ⁽²⁾	1.200m ⁽²⁾	580m	380m
b) Otras pistas	1.200m ⁽²⁾	1.200m ⁽²⁾	1.200m ⁽²⁾	580m	380m
Longitud:					
a) Pistas principales de despegue	15.000m	15.000m	15.000m	2.500m	1.600m
b) Otras pistas	12.000m	12.000m	12.000m	2.500m	1.600m
Pendiente:					
a) Pistas principales de despegue	2% a 1,6%	2% a 1,6%	2% a 1,6%	4% a 1,6%	5% a 1,6%
b) Otras pistas	2,5%	2,5%	2,5%	4%	5%

⁽¹⁾ Los valores escritos entre paréntesis pueden adoptarse para pistas que no sean principales, si el Ministerio del Aire lo juzgase oportuno.

⁽²⁾ Esta dimensión será de mil ochocientos metros cuando la trayectoria prevista incluya cambios de rumbo mayores de quince grados en las operaciones realizadas en condiciones meteorológicas de vuelo instrumental o vuelo visual nocturno.

TABLA II: ÁREA Y SUPERFICIE DE APROXIMACION

Clave de referencias para las características	A	B	C	D	E
Distancia del borde interior al umbral	60 m	60m	60m	30m	30m
Longitud del borde interior:					
a) Área de aproximación por instrumentos	300m	300m	300m	-	-
b) Otras áreas de aproximación	150m	150m	150m	80m	60m
Divergencias a cada lado					
a) Área de aproximación por instrumentos	15%	15%	15%	-	-
b) Otras áreas de aproximación	10%	10%	10%	10%	10%
Longitud:					
a) Área de aproximación por instrumentos	15.000m	15.000m	15.000m	-	-
b) Otras áreas de aproximación	3.000m	3.000m	3.000m	2.500m	1.600m
Pendiente de los primeros 3.000 metros					
a) Área de aproximación por instrumentos	2%	2%	2%	-	-
b) Otras áreas de aproximación	2,5%	2,5%	3,33%	4%	5%
Pendiente más allá de los 3.000 metros					
a) Área de aproximación por instrumentos	2,5%	2,5%	2,5%	-	-
Cota de la parte horizontal					
La mayor de	a) Ciento cincuenta metros sobre el umbral de la pista.				
	b) La de la parte horizontal de la superficie libre de obstáculos en el área de aproximación final.				

Artículo séptimo*(Artículo redactado de conformidad con el R.D. 1541/03)*

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

2. No obstante, el Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según corresponda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose dichos límites, los estudios aeronáuticos requeridos por la autoridad aeronáutica civil o militar competente acrediten que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves. Asimismo, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en los supuestos de apantallamiento, tal como se determina en el artículo noveno.

Artículo octavo. Obstáculos fuera de la proximidad de los aeródromos.

Fuera de las áreas citadas en los artículos anteriores, en todo el territorio nacional, deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas al Ministerio del Aire para que por éste se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea.

Artículo noveno. Apantallamientos

El Ministerio del Aire podrá autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en determinados casos en que, aun vulnerando los límites establecidos por las servidumbres, puedan considerarse apantallados por otros obstáculos naturales o artificiales ya existentes.

Se considerará que un objeto está apantallado cuando:

a) Se encuentre situado por debajo del plano que pasa por el punto más elevado del obstáculo que sirve de apantallamiento y forma un ángulo de menos de diez grados con el plano horizontal que pasa por dicho punto, cualquiera que sea la dirección que se encuentre respecto al aeródromo (excepto en sentido contrario a la dirección del mismo), y a una distancia, medida horizontalmente, no superior a ciento cincuenta metros.

b) Se encuentra situado dentro del volumen engendrado por la traslación horizontal del contorno del obstáculo que sirve de apantallamiento, en sentido opuesto al que se encuentra al aeródromo, y a una distancia horizontal de dicho obstáculo, no superior a ciento cincuenta metros.

Artículo décimo. Humos y refugios de aves en libertad

El Ministerio del Aire podrá establecer servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad. En estos casos, el Ministerio podrá exigir que se eviten los fenómenos perturbadores mediante los dispositivos adecuados, llegando hasta la eliminación de dichas instalaciones, si no se consiguieran evitar los riesgos indicados en forma eficaz. Se entenderá por proximidades de un aeródromo la proyección ortogonal sobre el terreno de la superficie horizontal interna definida en el artículo sexto, apartado seis.

CAPÍTULO II. SERVIDUMBRES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS AERONÁUTICAS

Artículo undécimo

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que son necesarias establecer para garantizar su correcto funcionamiento, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

Artículo duodécimo

Las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, a que se refiere este Decreto, se clasifican en los siguientes grupos:

- I. Comunicaciones.
- II. Ayudas a la navegación aérea.

Artículo decimotercero

A los fines de este Decreto, los términos que en él se emplean tendrán el siguiente significado:

Uno. Instalaciones radioeléctricas aeronáuticas. Conjunto de equipos radioeléctricos (transmisores, receptores, reflectores activos o pasivos), sus antenas, líneas de transmisión, sistemas de tierra y las construcciones que

podrían contenerlos, sustentarlos o protegerlos, dependientes del Ministerio del Aire e instalados para establecer una transferencia de información, por medios radioeléctricos, entre puntos específicos, fijos o móviles.

Dos. Zona de instalación. Superficie de terreno o de agua, en el que están situados los elementos de una instalación radioeléctrica aeronáutica, cuyo perímetro será delimitado en cada caso por el Ministerio del Aire.

Tres. Punto de referencia de la instalación. En función de la situación de los elementos de una instalación y de sus características, el Ministerio del Aire definirá, por sus coordenadas geográficas y altitud, un punto que se llamará punto de referencia de la instalación.

Cuatro. Plano de referencia de la instalación. Plano horizontal que contiene el punto de referencia de la misma.

Cinco. Zona de seguridad. Superficie de terreno o de agua que rodea la zona de instalación. La distancia entre las proyecciones ortogonales de los perímetros de la zona de seguridad e instalación, sobre el plano de referencia, será la magnitud especificada en las tablas III y IV.

Seis. Zona de limitación de alturas. Superficie engendrada por un segmento que, partiendo de la proyección ortogonal del perímetro de la zona de instalación sobre el plano de referencia, mantiene con éste la pendiente dada en las tablas III y IV. Dicho segmento está contenido en el plano vertical, que pasa por la normal a la citada proyección, en cada uno de sus puntos. Su proyección ortogonal coincidirá con la de la zona de limitación de alturas.

TABLA III: CENTRO DE COMUNICACIONES

Instalación	Zona de seguridad metros	Zona de limitación de alturas metros	Superficie de limitación de alturas pendiente %
Centro de emisores o receptores			
Frecuencias bajas (LF) o medias (MF)	200	2.000	10 (A)
Frecuencias altas (HF)	300	2.000	7,5 (A)
Frecuencias muy altas (VHF) o ultra elevada (UHF)	300	2.000	5 (A)
Enlace hertziano entre dos instalaciones			
Cualquier frecuencia	200	(B)	(C)

(A) Estos valores corresponden a Centros cuyas antenas tengan diagramas de radiación no direccionales en el plano horizontal. Para Centros que disponga de antenas direccionales, estas pendientes corresponden a las direcciones de máxima radiación, aumentándose las mismas en las restantes direcciones, en la forma que, en cada caso, se determine por el Ministerio del Aire, de acuerdo con los tipos de antenas utilizadas.

(B) Se define una zona formada por las zonas de seguridad de las instalaciones y el terreno comprendido entre ellas y los dos planos verticales equidistantes «d» metros de la recta que une los puntos de referencia de las instalaciones.

(C) Es el plano perpendicular a los dos verticales, citados en (B), por debajo de la recta que une los puntos de referencia de las dos instalaciones distante «d» metros de ella.

NOTA. La distancia «d», citada en (B) y (C), viene dada en metros, por la parte entera de la siguiente expresión:

d, igual a diez, mas doscientos setenta y tres D/f, siendo D la distancia entre antenas, en kilómetros.

f, igual a frecuencia más baja del enlace en MHz.

TABLA IV:

1. AYUDAS A LA NAVEGACION

INSTALACION	ZONA DE SEGURIDAD Metros	ZONA DE LIMITACION DE ALTURAS Metros	SUPERFICIE DE LIMITACION DE ALTURAS Pendiente %
Radiobaliza marcadora tipo «Z» (75 MHz)	200	1.000	100
Radiobaliza marcadora en abanico («FanMarker») (75 MHz)	200	1.000	100 ó 50(A)
Radiofaros no direccionales	00	2.000	10
Radiofaro omnidireccional VFH (VOR), equipo medidor de distancia (DME) y TACAN	300	3.000	3
Radiogoniómetro VHF (VDF) o UHF (UDF)	300	5.000	2
Radars de vigilancia primario o secundario (SSR)	300	5.000	Entre -5 y +2

(A) El perímetro de la zona de instalación de esta radiobaliza se tomará siempre de forma que su proyección ortogonal sobre el plano de referencia sea un rectángulo, cuyo lado mayor sea paralelo al eje mayor del diagrama de radiación horizontal de la antena.

El segmento generador de la superficie de limitación de alturas tiene una pendiente del cincuenta por ciento cuando se apoya en los lados menores del rectángulo y del cien por cien cuando se hace en los lados mayores. La superficie de limitación de alturas se completa con los planos definidos por los segmentos antes citados que contengan a cada vértice.

TABLA IV:

2. AYUDAS A LA NAVEGACION

Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LOC/ILS)

Zona de seguridad. Superficie definida por las intersecciones con el terreno de los cuatro planos verticales siguientes:

- a) El perpendicular al vertical que contiene el eje de la pista y que pasa por el umbral de la pista más próxima al punto de referencia de la instalación.
- b) El paralelo al a), a igual distancia del punto de referencia y al otro lado del mismo.
- c) y d) Los vértices paralelos al eje de pista que pasan por las intersecciones de los a) y b) con otros dos planos verticales d) y f) que pasan por el punto de referencia y forman un ángulo de treinta grados con el plano vertical que contiene al eje de pista.

Zona de limitación de alturas. Es la superficie de terreno comprendida entre los planos e) y f) y dos planos verticales perpendiculares al eje de pista a distancia de 5.000 metros del punto de referencia y entre los planos e) y f), y otros dos verticales paralelos al eje de pista y situados a mil metros del punto de referencia.

Superficie de limitación de alturas. Para la zona de seguridad será el Plano de Referencia. En el exterior de la zona de seguridad, dentro de los diedros formados por los planos a) y f) que contienen al eje de pista y su prolongación, la superficie de limitación de alturas estará formada por dos planos, que parten del punto de referencia y forman con el plano de este nombre una pendiente del dos por ciento. En los diedros, que no contienen al eje de pista ni su prolongación, la superficie de limitación de alturas estará formada por dos planos que contengan las intersecciones de los planos e) y f) con los planos inclinados anteriores.

Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/ILS) y radar de precisión para la aproximación (PAR)

Zona de seguridad. Estará definida por dos planos verticales paralelos al eje de pista y distantes del punto de referencia de la instalación D, más D', más doscientos metros hacia la pistas, y doscientos metros en sentido contrario (siendo D la distancia en metros del punto de referencia al eje de pista y D' la mitad de la anchura de la pista, en metros) y dos planos verticales, a) y b), perpendiculares a los anteriores y distantes del punto de referencia D", más seiscientos metros hacia la cabecera de la pista y doscientos metros en sentido contrario (siendo D" la distancia en metros del punto de referencia de la instalación al umbral de la pista).

Zona de limitación de alturas. Estará formada por la zona de seguridad y, además, por las porciones, de terreno comprendidas entre dos planos verticales que pasen por el punto de referencia de la instalación y formen con el plano vertical que contiene al eje de pista ángulos de veinte grados y un plano paralelo al a) y a una distancia D", más cinco mil metros del punto de referencia hacia la cabecera de la pista.

Superficie de limitación de alturas. Estará definida por el plano de referencia hasta su intersección con el plano a), y a partir de ella, por un plano de pendiente de dos grados.

Artículo decimocuarto

A los fines de este Decreto se considera que las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica aeronáutica se hallan producidas por:

- a) Absorciones y/o reflexiones de las ondas electromagnéticas radiadas o recibidas por la instalación.
- b) Otras radiaciones ajenas a la misma.

Artículo decimoquinto

Al objeto de reducir las perturbaciones definidas en el artículo decimocuarto, a), se imponen las servidumbres siguientes:

- a) Zona de limitación de alturas. En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- b) Zona de seguridad. En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento del Ministerio del Aire.

Artículo decimosexto

Al objeto de reducir las perturbaciones definidas en el artículo decimocuarto, b), se imponen las servidumbres siguientes:

- a) Dentro de la zona de limitación de alturas será necesario el consentimiento previo del Ministerio del Aire para la instalación fija o móvil de todo tipo de emisor radioeléctrico, aun cuando cumpla con las condiciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, así como cualquier dispositivo que pueda dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica.
- b) Si una vez instalado el emisor o dispositivo, a que se refiere el apartado a) de este artículo, se localizarán en él fuentes perturbadoras del normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica, el Ministerio del Aire lo notificará al propietario, quien vendrá obligado, a sus expensas, a reducir los efectos perturbadores a límites aceptables para dicho Ministerio, o a eliminarlo si fuera necesario y en el plazo que éste señale.

CAPÍTULO III. SERVIDUMBRES DE LA OPERACION DE AERONAVES

Artículo decimoséptimo

Constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquellas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

Las servidumbres a establecer son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dicha ayuda y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas:

- restringir la creación de nuevos obstáculos,
- eliminar los ya existentes o
- señalizarlos.

Artículo decimooctavo. Servidumbres correspondientes a la maniobra ILS

Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación por instrumentos ILS, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno. Área de aproximación intermedia.

Área de quince mil setecientos cincuenta metros de longitud, medida hacia afuera de la radiobaliza exterior o de ayuda correspondiente a la trayectoria de aproximación prevista y catorce mil ochocientos metros de anchura (nueve mil trescientos desde la trayectoria en el lado del viraje y cinco mil quinientos en el otro).

Dos. Superficie de aproximación intermedia.

Plano horizontal y otra superficie especificada, limitada en planta por la proyección vertical del área de aproximación intermedia.

Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación intermedia.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano o superficie.

Tres. Área de aproximación final.

Área simétrica, respecto al rumbo del localizador, que tiene su origen en un punto situado a una distancia de ochocientos diez metros (para un ángulo de descenso de dos coma cinco grados) antes del umbral, desde cuyo punto su anchura es constante (seiscientos metros) hasta mil sesenta antes del umbral de dicha cabecera de pista. A partir de este último punto, situado a mil sesenta metros del umbral, el área se ensancha con una divergencia de nueve grados a cada lado hasta alcanzar siete mil cuatrocientos metros a una distancia de veintitrés mil setecientos metros del umbral, manteniendo esa anchura hasta el límite más alejado del área (veintisiete mil ochocientos metros).

Cuatro. Superficie de aproximación final.

Estará constituida por los planos siguientes:

a) Plano horizontal, que se extiende desde el límite más alejado del área (veintisiete mil ochocientos metros) hasta donde corta el plano inclinado descrito en b).

Está delimitado en planta por la parte del área correspondiente y situado a una altura sobre el terreno, que será como mínimo igual a la del obstáculo más alto comprendido en esa parte del área.

b) Plano inclinado, con un ángulo no menor de uno coma cinco grados, limitado en planta por la proyección vertical de la parte del área correspondiente.

Tiene su origen a una distancia máxima de ochocientos diez metros (G. P., igual a dos coma cinco grados) antes del umbral y la elevación correspondiente a éste, y su límite más alejado queda limitado por su intersección con el plano descrito en a).

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar los planos descritos.

Cinco. Área de aproximación frustrada.

Área simétrica, respecto a la trayectoria prevista de aproximación frustrada.

Tiene su origen en un punto situado a ochocientos diez metros del umbral, prolongándose y manteniendo anchura constante de seiscientos metros hasta otro punto situado a mil ochocientos metros rebasado el umbral.

A partir de este último punto se ensancha, con una divergencia de quince grados a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que ascienda con pendiente de dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altura que le garantice el despeje de obstáculos y que será fijado por el Ministerio del Aire para cada aproximación H.S. en particular.

Dentro de este área desde su comienzo, hasta una distancia de mil ochocientos metros del umbral, no se permitirá la construcción de ningún obstáculo que no sean las ayudas previstas para la navegación.

Seis. Superficie de aproximación frustrada.

Plano inclinado, con una pendiente del dos coma cinco por ciento, cuya proyección vertical está contenida en el área de aproximación frustrada. Este plano corta al de la pista en un punto situado a una distancia de mil ochocientos metros del umbral de aterrizaje.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar la superficie de aproximación frustrada.

Artículo decimonoveno. Servidumbres correspondientes a la maniobra NDB

Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación por instrumentos NDB, las áreas y superficies que seguidamente se determinan:

Uno. Área de aproximación intermedia.

Área de veintidós mil doscientos metros de longitud, medida desde la instalación hacia afuera a lo largo de la trayectoria de aproximación prevista; su anchura es de dieciséis mil setecientos metros (nueve mil trescientos metros desde la trayectoria en el lado del viraje y siete mil cuatrocientos metros en el otro).

Dos. Superficie de aproximación intermedia.

Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación intermedia.

Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación intermedia.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano o superficie.

Tres. Área de aproximación final.

Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación, que se extiende desde la instalación hacia fuera, hasta una distancia de veintisiete mil ochocientos metros. Aumenta uniformemente en anchura desde cinco mil metros que tiene en la instalación, hasta alcanzar una anchura de catorce mil ochocientos metros, a una distancia de dieciocho mil quinientos treinta metros;

desde ese punto mantiene la anchura constante de catorce mil ochocientos metros, hasta el final exterior del área (veintisiete mil ochocientos metros). Cuando la instalación está emplazada fuera del aeródromo, el área se extenderá, además desde la instalación, hasta el límite más alejado del mismo y tendrá la anchura de cinco mil quinientos metros en la instalación, aumentando uniformemente en la proporción resultante de la divergencia de diez grados a cada lado de la trayectoria de aproximación. El plano vertical, que pasa por la instalación y es perpendicular a la trayectoria de la aproximación, divide a esta superficie en dos zonas.

Cuatro. Superficie de aproximación final.

Planos horizontales, limitados en planta por la proyección vertical de cada una de las zonas del área de aproximación final.

Dichos planos estarán situados a una altitud que será determinada por el Ministerio del Aire y corresponderá como mínimo a la del obstáculo más alto situado en cada una de las zonas citadas.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Cinco. Área de aproximación frustrada.

Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen en el extremo del área de aproximación final. A partir de este punto se ensancha, con una divergencia de quince grados a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que suba con pendiente de dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altitud que le garantice el despeje de obstáculos y que será fijada por el Ministerio del Aire para cada maniobra NDB, en particular.

Seis. Superficie de aproximación frustrada.

Plano inclinado, con una pendiente del dos coma cinco por ciento, limitado por la proyección vertical del área de aproximación frustrada.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar la dicho plano.

Artículo vigésimo. Servidumbres correspondientes a la maniobra, basada en dos NDB o VOR y NDB

Uno. Áreas y superficies de aproximación intermedia y final

Serán las mismas que las prescritas para un NDB, excepto que el área y la superficie comprendidas entre las dos instalaciones, que serán las que se describen a continuación.

Dos. Área de aproximación final entre las dos instalaciones

Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación, con una anchura constante de cinco mil quinientos metros, que se extiende entre las dos instalaciones.

Si la instalación interior es un VOR, la anchura del área en esta instalación es de cuatro mil seiscientos metros.

Si la instalación interior está emplazada fuera del aeródromo, pero en el área de aproximación final, la anchura aumentará uniformemente hasta el comienzo del área de aproximación frustrada en la proporción resultante de una desviación de diez grados a cada lado de la trayectoria de aproximación final para las instalaciones NDB y de cinco grados para las VOR.

Tres. Superficie de aproximación final entre las dos instalaciones

Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área comprendida entre las dos ayudas.

Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación final.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Artículo vigésimo primero. Servidumbres correspondientes a la maniobra VOR

Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación por instrumentos VOR, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno. Área de aproximación intermedia

Área de veintidós mil metros de longitud, medidos desde la instalación hacia afuera a lo largo de la trayectoria de aproximación; su anchura es de dieciséis mil setecientos metros (nueve mil trescientos metros desde la trayectoria en el lado del viraje y siete mil cuatrocientos en el otro).

Dos. Superficie de aproximación intermedia

Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación intermedia.

Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación intermedia.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano.

Tres. Área de aproximación final.

Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación, que se extiende desde la instalación hasta una distancia de veintisiete mil ochocientos metros. Aumenta uniformemente la anchura desde cuatro mil seiscientos metros que tiene en la instalación, hasta alcanzar catorce mil doscientos metros, a una distancia de dieciocho mil quinientos treinta metros; desde ese punto mantiene la anchura constante de catorce mil doscientos metros, hasta el límite exterior del área (veintisiete mil ochocientos metros).

Cuando la instalación está emplazada fuera del aeródromo, el área se extenderá desde la instalación hasta el límite más alejado del mismo y tendrá la anchura de cuatro mil seiscientos metros en la instalación, aumentando uniformemente en la proporción resultante de la divergencia de cinco grados a cada lado del eje de la pista.

Dentro de este área se considerarán dos subzonas: una, desde la instalación hasta el extremo del área de aproximación, y la segunda, desde la instalación hasta el comienzo de la aproximación frustrada.

Cuatro. Superficie de aproximación final

Planos horizontales, limitados en planta por las proyecciones verticales del área de aproximación final. Dichos planos estarán situados a unas altitudes que serán determinadas por el Ministerio del Aire y que corresponderán como mínimo a la del obstáculo más alto situado dentro de la subzona correspondiente del área de aproximación final.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano.

Cinco. Área de aproximación frustrada

Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación frustrada. Tiene su origen en el extremo del área de aproximación final.

A partir de este punto se ensancha, con una divergencia de quince grados a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que suba con pendiente del dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altitud suficiente que le garantice el despeje de obstáculos y que fijará el Ministerio del Aire para cada aproximación VOR, en particular.

Seis. Superficie de aproximación frustrada

Plano inclinado, con una pendiente del dos coma cinco por ciento, limitado por la proyección vertical del área de aproximación frustrada.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano.

Artículo vigésimo segundo. Servidumbres correspondientes a la maniobra efectuada con radar de precisión (PAR)

Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación con radar de precisión, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno.

El área de aproximación inicial e intermedia será la que corresponda a las ayudas que se utilicen en esta fase de aproximación.

Dos.

La superficie de aproximación inicial e intermedia será la correspondiente a las ayudas que se utilicen en esta fase de aproximación.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Tres. Área de aproximación final

Área simétrica, respecto a la trayectoria, que se extiende desde un punto situado a una distancia de sesenta metros después del umbral de la pista, hasta el punto en que se comienza la aproximación final; esta distancia no excederá de los dieciocho mil seiscientos metros.

El área aumenta uniformemente en anchura desde trescientos metros a la distancia de sesenta metros del umbral, hasta alcanzar cinco mil quinientos metros, a una distancia de dieciocho mil seiscientos metros.

Dentro de este área se consideran dos zonas: una, desde el comienzo de la aproximación final, hasta el punto en que la trayectoria de vuelo esté a treinta y seis metros sobre la elevación del aeródromo, y otra a partir de este punto hasta el fin del área.

Cuatro. Superficie de aproximación final

Está constituida por los planos siguientes:

a) Plano horizontal, que se extiende desde el límite más alejado del área (dieciocho mil seiscientos metros) hasta donde corta el plano inclinado descrito en b).

Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y está situado a una altura sobre el terreno igual a la de la cota más alta comprendida en esta parte del área y como mínimo a ciento cincuenta metros sobre el punto de referencia del aeródromo.

b) Plano inclinado, de pendiente no menor de uno coma cinco grados, que comienza ochocientos veinticinco metros antes del punto de toma de contacto y es tangente a la cota determinante para la trayectoria de aproximación.

Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y queda limitado en su parte más alejada por su intersección con el plano descrito en a).

Estos planos serán determinados, en cada caso, por el Ministerio del Aire.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar a los planos descritos.

Cinco. Área de aproximación frustrada

Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación frustrada, que tiene su origen en el punto donde el área de aproximación final tiene seiscientos metros más allá del umbral más alejado a la dirección del aterrizaje; a partir de este punto el área aumenta uniformemente en anchura, con una divergencia de quince grados a cada lado de la trayectoria de aproximación frustrada,

hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que suba con pendiente del dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altura que le garantice el despeje de obstáculos y que fijará el Ministerio del Aire para cada aproximación, en particular.

Seis. Superficie de aproximación frustrada

Plano inclinado, limitado en planta por el área de aproximación frustrada. Tiene su origen en un punto situado a sesenta metros, rebasado el umbral más alejado a la dirección de la aproximación y a la misma elevación que el umbral. Desde este punto, el plano se eleva uniformemente, con pendiente del dos coma cinco por ciento en la dirección de la aproximación frustrada hasta el final del área.
Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Artículo vigésimo tercero. Servidumbres correspondientes a la maniobra efectuada con radar de vigilancia

Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación con radar de vigilancia, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno. Área de aproximación inicial e intermedia

Tendrá una anchura de dieciocho mil metros, nueve mil a cada lado de la trayectoria de aproximación que fije el Ministerio del Aire.

Dos. Superficie de aproximación inicial e intermedia

Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación inicial e intermedia y situado a una altura sobre el terreno que sea como mínimo igual a la del obstáculo más alto existente dentro del área. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Tres. Área de aproximación final

Área simétrica, respecto a la trayectoria prescrita, que se extiende desde el punto de toma de contacto, hasta una distancia de quince mil metros por el lado de la aproximación y novecientos metros en la dirección de la aproximación frustrada. Este área tiene una anchura de cuatro mil quinientos metros desde el comienzo del área de la pista hasta una distancia de cuatro mil metros, aumentando uniformemente desde allí, hasta alcanzar nueve mil metros en el límite exterior.

El plano perpendicular al vertical, que contiene al eje de la pista a la distancia de siete mil quinientos metros del punto de contacto, divide el área en dos zonas.

Cuatro. Superficie de aproximación final

Superficie constituida por los siguientes planos:

a) Plano horizontal, que se extiende desde el límite más alejado del área (dieciocho mil seiscientos metros) hasta donde corta el plano inclinado descrito en b).

Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y está situado a una altura sobre el terreno igual a la de la cota más alta comprendida en esta parte del área y como mínimo a ciento cincuenta metros sobre el punto de referencia del aeródromo.

b) Plano inclinado, de pendiente no menor a uno coma cinco grados, que comienza en el umbral de la pista y es tangente a la cota determinante para la trayectoria de aproximación.

Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y queda limitado en su parte más alejada por su intersección con el plano descrito en a).

Estos planos serán determinados, en cada caso, por el Ministerio del Aire. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar a los planos descritos.

Cinco. Área de aproximación frustrada

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 doce mil metros y que aumenta uniformemente en anchura desde cuatro mil seiscientos treinta metros en el extremo del área de aproximación final, hasta nueve mil metros, por lo menos, en el límite exterior de la aproximación frustrada.

Seis. Superficie de aproximación frustrada

Plano inclinado, limitado en planta por el área de aproximación frustrada, y que tiene su origen en el comienzo del área de aproximación frustrada y a una altura de treinta metros sobre el umbral.

Desde su origen este plano se eleva uniformemente, con pendiente del dos coma cinco por ciento en la dirección de la aproximación frustrada, hasta el límite del área.

Artículo vigésimo cuarto. Servidumbres correspondientes a los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (VASIS)

Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondiente al sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS), las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno.

Área correspondiente a la aproximación efectuada con el sistema visual indicador de pendiente de aproximación:

a) Área simétrica, respecto al eje de la pista, cuyo origen es una perpendicular a dicho eje, situado a noventa metros más cerca del umbral de aterrizaje que las barras de alas anteriores y a su mismo nivel. Desde su origen, los dos lados del área divergen, con un ángulo de quince grados a cada lado del eje, hasta una distancia de veintisiete mil ochocientos metros.

b) Área simétrica, respecto al eje de la pista, con el mismo origen que la anterior. Desde su origen, los dos lados del área divergen, con un ángulo de veinticinco grados a cada lado del eje, hasta una distancia de nueve mil trescientos metros. Los dos puntos extremos de este área van unidos por una línea recta con los dos extremos del área descrita en a).

Dos.

Superficie correspondiente a la aproximación efectuada con el sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS)

Plano inclinado, de origen común con las áreas a) y b). Su pendiente no será superior a uno coma cinco grados.

Ningún obstáculo situado dentro de las áreas descritas sobrepasarán en altura este plano o superficie.

Artículo vigésimo quinto.

En aquellos casos en que la orografía del terreno colindante o los obstáculos artificiales existentes impongan procedimientos de aproximación por instrumentos que requieran áreas y superficies distintas a las anteriormente mencionadas, el Ministerio del Aire las definirá en el Decreto de confirmación de las servidumbres específicas para cada aeródromo, haciendo constar que se trata de casos especiales.

CAPÍTULO IV. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo vigésimo sexto

Corresponde al Ministerio del Aire determinar los obstáculos o instalaciones que deberán ser eliminados o modificados por cuenta del Estado y mediante la indemnización oportuna, entre aquellos que ya existan en las zonas de servidumbres aeronáuticas, aplicando las disposiciones sobre expropiación forzosa.

Si las circunstancias lo exigieran, podrá aplicarse el procedimiento de urgencia, regulado en la Ley de Expropiación Forzosa, para conseguir tal eliminación o modificación.

Artículo vigésimo séptimo

La naturaleza y extensión de las servidumbres aeronáuticas especificadas de cada aeródromo o instalación serán establecidas, confirmadas o modificadas para cada caso concreto mediante Decreto, a propuesta del Ministerio del Aire.

En caso de urgencia, dichas servidumbres específicas podrán ser establecidas, a título provisional, por el Ministerio del Aire, quedando sin efecto, si en el plazo de doce meses no son confirmadas por el correspondiente Decreto.

Artículo vigésimo octavo

La aprobación del establecimiento de un aeródromo o instalación radioeléctrica, así como la formalización de sus servidumbres aeronáuticas, se anunciarán en el «Boletín Oficial del Estado». Asimismo, el Ministerio del Aire lo comunicará con envío de los planos y demás documentación necesaria a los Gobernadores civiles de la provincia a que afecte, para su cumplimiento por los Organismos provinciales y municipales, a cuyo fin se les dará la máxima publicidad y difusión.

Artículo vigésimo noveno

Se encomienda al Ministerio del Aire la ejecución de lo establecido en el presente Decreto. Por su parte, los demás Organismos del Estado, así como los provinciales y municipales, no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas señaladas en los artículos anteriores, sin previa resolución favorable de dicho Ministerio, el cual tendrá, además, las facultades de inspección y vigilancia en relación exclusiva al cumplimiento de las resoluciones que en cada caso específico se hayan adoptado en virtud de la aplicación de este Decreto.

Artículo trigésimo

(Artículo redactado de conformidad con el R.D. 2490/74)

Las instancias, en que se solicitan permisos en zonas sujetas a las Servidumbres Aeronáuticas, reguladas por el presente Decreto, se tramitarán de la forma siguiente:

a) Las personas naturales o jurídicas las cursarán a través del Ayuntamiento a cuya jurisdicción pertenezcan los terrenos, sujetos a las servidumbres aeronáuticas, en los que se pretenda levantar la obra, instalación o plantación objeto de la solicitud, el cual lo cursará a su vez, previo el correspondiente informe, al Gobernador Civil de quien dependa, para su posterior remisión a la Subsecretaría de Aviación Civil.

Si las solicitudes fueran presentadas en la forma y por el conducto previsto en el artículo sesenta y seis, del Decreto número mil cuatrocientos ocho/mil novecientos sesenta y seis, de dos de junio, la Dependencia receptora de las solicitudes las remitirá a los Ayuntamientos competentes para cumplimiento de lo que en el precepto se dispone.

b) Los Organismos estatales y las Empresas o Entidades paraestatales podrán cursar las instancias antes mencionadas directamente a la Subsecretaría de

Aviación Civil.

La Subsecretaría de Aviación Civil, previos los informes y trámites oportunos, dictará resolución sobre las peticiones formuladas, que será comunicada a los interesados por el mismo conducto que se tramitó la solicitud.

Artículo trigésimo primero

Corresponde al Ministerio del Aire, con sus propios medios, y si éstos fueran insuficientes recabando la cooperación y auxilios de otros Departamentos ministeriales y Autoridades del Estado, Provincia y Municipio, la demolición de lo edificado, instalado o plantado, que contravengan las servidumbres de que se trate o las resoluciones específicas adoptadas por dicho Ministerio sobre las mismas.

Los que infrinjan las servidumbres aeronáuticas, sin perjuicio de la responsabilidad en que por ello pudieran incurrir, carecerán de todo derecho a ser indemnizados por la demolición de los edificios, instalaciones o plantaciones erigidas.

Artículo trigésimo segundo

Se autoriza al Ministerio del Aire para dictar las normas complementarias que pueda exigir la aplicación de este Decreto, así como la propuesta de modificaciones o ampliaciones de las servidumbres procedentes, cuando ello sea aconsejable, debido al desarrollo de las técnicas actuales, a la aparición de las nuevas técnicas o en virtud de Convenios internacionales sobre la materia.

Artículo trigésimo tercero

Para el establecimiento de aeródromos militares se aplicará lo dispuesto en este Decreto, en cuanto sea compatible con la defensa nacional, especificándose en el Decreto de confirmación de servidumbres de aquéllos, el alcance de las servidumbres que se impongan.

Artículo trigésimo cuarto

Quedan derogados los Decretos de veintiuno de diciembre de mil novecientos cincuenta y seis, sobre Servidumbres de los terrenos inmediatos a las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea, y de diecisiete de julio de mil novecientos sesenta y ocho, sobre Servidumbres Aeronáuticas.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticuatro de febrero de mil novecientos setenta y dos

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire

JULIO SALVADOR DIAZ-BENJUMEA