

Cuando alguno de los agricultores, después de acogerse individualmente a los derechos a que se refiere el párrafo a) de este apartado, no realizaran los tratamientos o los mismos fueran defectuosos, o no se iniciaran dentro de los plazos fijados, independientemente de las sanciones a que hubiera lugar, los olivereros perderán el derecho a los auxilios señalados en el apartado segundo de esta Resolución, y la Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos o la Cámara Oficial Sindical Agraria, previa autorización de la Sección Agronómica, realizará los trabajos de extinción. En tales casos el Organismo que supla la acción particular podrá asumir directamente la realización del tratamiento o encomendarlo a una o varias empresas, previa celebración del oportuno concurso, cuya resolución corresponderá a la Dirección General de la Producción Agraria. Resuelto el concurso, el Organismo que los celebró se relacionará con la empresa o empresas adjudicatarias, siempre bajo la inspección facultativa del personal de la Sección Agronómica correspondiente en todo lo que a ejecución de tratamientos se refiere, y abonará el coste del mismo que, tanto en este supuesto como en el que la Hermandad o Cámara hubiera efectuado directamente los trabajos, hará efectivo, exigiendo a cada agricultor, una vez finalizado el tratamiento, la cantidad que, conforme al presupuesto aprobado corresponde, habida cuenta del número de olivos tratados. La falta del pago dentro del plazo de un mes a partir del día en que fuera requerido a tal efecto, llevará aparejada la exigencia del débito, utilizando el Organismo encargado el procedimiento de apremio.

4.º Donde los olivereros no opten por realizar los tratamientos por sus propios medios.

a) Las Cámaras Oficiales Sindicales Agrarias de las provincias afectadas, con la colaboración de las Hermandades Sindicales correspondientes, podrán organizar y realizar tratamientos terrestres con sus propios medios, debiendo elevar a esta Dirección General, a través de la Sección Agronómica provincial, para la actual campaña, en el plazo de quince días a contar del siguiente al de la fecha de publicación de la misma en el «Boletín Oficial del Estado» y en los términos antes mencionados, el oportuno presupuesto por árbol de gastos de tratamiento, debiéndose incluir en dicho presupuesto todos los gastos, incluso el valor de los productos insecticidas, transporte de los mismos a las zonas afectadas y del material de aplicación, así como los de conservación de éste.

Dichos presupuestos deberán ser aprobados por la Dirección General de la Producción Agraria.

b) Cuando las Cámaras Oficiales Sindicales Agrarias opten por contratar los tratamientos terrestres con empresas de suficiente garantía, abrirán los oportunos concursos para zonas y métodos determinados, concursos cuya resolución corresponderá a esta Dirección General.

Una vez adjudicados dichos concursos, las citadas Cámaras se entenderán directamente para la ejecución de los tratamientos con las empresas concesionarias y los olivereros siempre bajo la inspección y dirección del personal de la Sección Agronómica correspondiente. Asimismo, se encargarán de la liquidación económica de los tratamientos, pudiendo hacer uso del procedimiento administrativo de apremio para la cobranza a los agricultores de la parte que les corresponda.

5.º En los pliegos de condiciones de los concursos, a que se refieren los apartados tercero y cuarto de la presente Resolución, se establecerá que cuantos perjuicios pudieran originarse por las empresas contratantes por errores o deficiencias en los tratamientos o incumplimiento de las normas dictadas, serán exigidos a las mismas, debiendo someterse dichas empresas, tanto en lo que afecta a responsabilidad como a su cuantía económica, al dictamen técnico que formule la Sección Agronómica de la provincia, dictamen éste que podrá ser revisado por esta Dirección General en el término de diez días si así lo solicita la empresa afectada, o de oficio, si dicho Centro directivo lo estima conveniente. El acuerdo a este respecto de la Dirección General de la Producción Agraria tendrá el carácter de definitivo.

6.º Queda facultado el Servicio de Defensa contra Plagas e Inspección Fitopatológica de esta Dirección General para dictar las instrucciones complementarias que requiera el desarrollo de los planes de actuación y fijar los métodos de lucha a emplear en cada zona, pudiendo disponer del personal que precise tal servicio, cuyos gastos, así como las subvenciones y auxilios acordados en el apartado segundo de esta Resolución, se satisfarán con cargo a los créditos correspondientes

del presupuesto general de este Ministerio y de los aprobados para el Servicio de Defensa contra Plagas e Inspección Fitopatológica.

7.º La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II.

Madrid, 8 de marzo de 1972.—El Director general, Fernando Abril.

Ilmos. Sres. Delegados de Agricultura de las provincias que se citan.

MINISTERIO DEL AIRE

DECRETO 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

El artículo 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 veintinueve 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 veintinueve 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:

CAPITULO PRIMERO

Servidumbres de los aeródromos

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 y novecientos metros.
D	Entre novecientos y setecientos cincuenta metros.
E	Menos 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 en el 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.*—Parte especificada del terreno o extensión de agua, anterior al umbral de pista a la que afectan 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 sus 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 en el 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 sesenta 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 del 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 de 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 coma 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 cuarenta y cinco 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.

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

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 el 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.

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)	60 m.	60 m.	60 m.	30 m.	30 m.
Longitud del borde interior:					
a) Pistas principales de despegue	180 m.	180 m.	180 m.	80 m.	60 m.
b) Otras pistas	180 m. (150 m.) (1)	180 m. (150 m.) (1)	180 m. (150 m.) (1)	80 m.	60 m.
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	1.200 m. (2)	1.200 m. (2)	1.200 m. (2)	580 m.	380 m.
b) Otras pistas	1.200 m. (2)	1.200 m. (2)	1.200 m. (2)	580 m.	380 m.
Longitud:					
a) Pistas principales de despegue	15.000 m.	15.000 m.	15.000 m.	2.500 m.	1.600 m.
b) Otras pistas	12.000 m.	12.000 m.	12.000 m.	2.500 m.	1.600 m.
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.

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 localizaran 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.

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 dispongan 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, más 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 NAVEGACIÓN

Instalación	Zona de seguridad — Metros	Zona de limitación de alturas — Metros	Superficie de limitación de alturas — Pendiente %
Radiobaliza marcadora tipo «Z» (75 MHz)	200	1.000	100
Radiobaliza marcadora en abanico («Fan Marker») (75 MHz) ...	200	1.000	100 ó 50 (A)
Radiofaros no direccionales	300	2.000	10
Radiofaro omnidireccional VHF (VOR), equipo medidor de distancia (DME) y TACAN	300	3.000	3
Radiogoniómetro VHF (VDF) o UHF (UDF)	300	5.000	2
Radar 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 NAVEGACIÓN

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 cinco mil 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 e) 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 pista, 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.

CAPITULO III

Servidumbres de la operación 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 ILS, 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; su anchura es de dieciséis mil setecientos metros (nueve mil trescientos metros 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 está 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 punto.

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 de dos coma cinco por ciento, limitado por la proyección vertical del área de aproximación frustrada.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar 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.

Constituir 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 fuera a lo largo de la trayectoria de aproximación; su anchura es de dieciséis mil setecientos metros (nueve mil trescientos metros 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 esté 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 ese punto se ensancha, con una divergencia de quince grados a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que suba con una 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 «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 de anchura y continúa con esa anchura hasta sesenta 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 una 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 mas 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, correspondientes 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.

CAPITULO 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 existen 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.—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 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, previo los informes y trámites oportunos y, a su vez, resuelto el expediente por la Comisión Asesora de Navegación Aérea, comunicará al interesado la resolución recaída, por el mismo conducto por el 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 contrasten las servidumbres de que se trate n 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, al 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

II. Autoridades y Personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

JEFATURA DEL ESTADO

DECRETO 585/1972, de 20 de marzo, por el que se dispone que durante la ausencia del Ministro de Asuntos Exteriores se encargue del Despacho de su Departamento el Ministro de Información y Turismo.

Vengo en disponer que durante la ausencia del Ministro de Asuntos Exteriores, don Gregorio López-Bravo de Castro, con motivo de su viaje al extranjero, y hasta su regreso, se encargue del Despacho de su Departamento el Ministro de Información y Turismo, don Alfredo Sánchez Bella.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinte de marzo de mil novecientos setenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

MINISTERIO DE JUSTICIA

ORDEN de 29 de febrero de 1972 por la que se declara jubilado forzoso, por cumplir la edad reglamentaria, a don Aurelio Puig y Lis, Juez comarcal excedente.

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 del Reglamento Orgánico c e 19 de junio de 1969, de Jueces Municipales y Comarcales,

Este Ministerio ha acordado declarar jubilado forzoso, con el haber pasivo que le corresponda, a don Aurelio Puig y Lis, Juez comarcal en situación de excedencia voluntaria, que cumple la edad reglamentaria el 25 de febrero del corriente año.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 29 de febrero de 1972.

ORIOLE

Ilmo. Sr. Director general de Justicia.

RESOLUCION de la Dirección General de Justicia por la que se declara jubilado al Secretario de Justicia Municipal don Juan Rafael Coca Lorca.

Con esta fecha, se declara jubilado, con efectos del día 12 del próximo mes de marzo, en que cumple la edad reglamentaria, a don Juan Rafael Coca Lorca, Secretario de Juzgado Comarcal, en situación de excedencia voluntaria, que le fué concedida por Orden de 10 de febrero de 1954.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 28 de febrero de 1972.—El Director general, Acisclo Fernández Carriedo.

Sr. Jefe de la Sección de Secretarios.

RESOLUCION de la Dirección General de Justicia por la que se declara jubilado a don José Luis Villalobos Roldán, Médico Forense.

De acuerdo con lo determinado en el artículo 65 del Reglamento Orgánico del Cuerpo Nacional de Médicos Forenses, de 10 de octubre de 1968, y disposición transitoria primera del mismo, en relación con el texto refundido de la Ley de Derechos Pasivos, de 21 de abril de 1966, y Reglamento de 13 de agosto del mismo año,

Esta Dirección General, en uso de las facultades que le están conferidas, acuerda declarar jubilado en el Cuerpo Nacional de Médicos Forenses, con los derechos económicos que le correspondan, a don José Luis Villalobos Roldán, en situación administrativa de supernumerario, y que, ejercitando el derecho de opción previsto en la disposición transitoria citada, ha solicitado la jubilación por tener cumplidos setenta años de edad, con incremento en la pensión de jubilación que pueda corresponderle del trienio que hubiera podido completar hasta cumplir la edad de setenta y dos años, prevista para la jubilación forzosa en la anterior Reglamentación Orgánica de su Cuerpo.

Lo que comunico a V. S.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 28 de febrero de 1972.—El Director general, Acisclo Fernández Carriedo.

Sr. Jefe del Servicio de Relaciones con la Administración de Justicia.