CIUDAD DE LAS LENGUAS Y DEL AIRE

Castellón, 15 de diciembre de 2011

AEROCLUB DE CASTELLÓN, SITUACIÓN ACTUAL

El Aeroclub de Castellón desarrolla, desde 1958, una importante labor en beneficio del conjunto de nuestra sociedad. El presente documento ofrece información actual sobre la misma. A pesar de la ausencia de apoyos públicos actuales, y gracias a las inmejorables condiciones del Aeródromo del pinar y al esfuerzo continuo realizado por el Aeroclub y sus socios, se han conseguido logros significativos que suponen en la actualidad importantes beneficios no sólo para nuestra ciudad, sino también para el resto de nuestra provincia y el conjunto de nuestra región. Basta citar algunos hechos para hacernos una idea de esta situación:

- **El Aeródromo del Pinar se sitúa entre los 20 primeros aeropuertos y aeródromos de España por número de operaciones**. En 2010, sólo 19 aeropuertos de la red de AENA (y ningún otro aeródromo ni aeropuerto fuera de esta red) superaron el volumen de operaciones realizadas en Castellón.

- **El Aeroclub de Castellón finalizará 2011 con 2.200 socios activos** (socios que han realizado algún tipo de actividad aérea en los últimos 12 meses, incluyendo socios transeúntes), situándose entre los 3 primeros aeroclubes de España por número de socios.

- **El Aeródromo del Pinar presta valiosos e insustituibles servicios sociales**. Entre ellos, el Aeroclub de Castellón autorizó en 1992, a petición del Ayuntamiento de Castellón, la instalación de una **base de AVIALSA en el Aeródromo del Pinar para un máximo de 20 aeronaves para extinción de incendios**. Desde esta base se prestan servicios no sólo a nuestra provincia, sino también a las provincias limítrofes, como Valencia, ante la imposibilidad de operar este servicio en condiciones adecuadas en un entorno controlado como el del Aeropuerto de Valencia. En 2010 estos aviones realizaron un total de 2.800 operaciones en el Aeródromo del Pinar (incluyendo vuelos de entrenamiento). Desde enero hasta septiembre de 2011, según datos facilitados por el Consorcio de Bomberos, han actuado en un total de 90 incendios, realizando operaciones aéreas de extinción durante 84 días. AVIALSA no paga importe alguno al Aeroclub de Castellón por la utilización del Aeródromo del Pinar. **Todos los costes, incluyendo el servicio de información de tráfico aéreo, tramitación de planes de vuelos, mantenimiento de instalaciones generales, etc. son asumidos íntegramente por los socios del Aeroclub de Castellón, que también asumen total o parcialmente los costes de otros servicios sociales y de emergencias que se desarrollan en el Aeródromo del Pinar (SAMU Aérea, 112, Rescate Marítimo, Guardia Civil, Ejército, ...)**.

- **El Aeroclub de Castellón desarrolla una intensa actividad deportiva**. Adjuntamos un resumen de las principales actividades realizadas en 2011 junto a un dossier de prensa.

- **El Aeroclub de Castellón es un importante atractivo turístico, que atrae actualmente un volumen muy elevado de turismo de alto nivel y desestacionalizado**. Su potencial de crecimiento es enorme (muy superior a las previsiones que se barajan sobre el potencial de otros tipos de turismo, como el idiomático o el de cruceros). Supone, además, un elemento complementario que permite potenciar otros tipos de turismo y un gran escaparate mediático con enormes posibilidades para situar a Castellón en el mapa turístico internacional.

- 2012 será un año absolutamente excepcional para el Aeroclub de Castellón. Gracias al esfuerzo realizado durante los últimos años, reconocido internacionalmente, **el Aeródromo del Pinar se convertirá en 2012 en uno de los principales aeródromos deportivos del mundo**.

El Aeroclub de Castellón ha mantenido históricamente una posición discreta que ha impedido que sus logros y actividades lleguen a la opinión pública, a pesar de ser conocidas y reconocidas nacional e internacionalmente en ámbitos aeronáuticos. Entre otros motivos, esta actitud ha sido fruto de **la falta de recursos del Aeroclub**. Los miembros de la Junta Directiva, al igual que otros socios que participan

activamente en las actividades del aeroclub no sólo no reciben compensación económica alguna por parte del Aeroclub, sino que incluso deben correr ellos personalmente con los gastos ocasionados por su actividad en beneficio del Aeroclub y del conjunto de la sociedad, gastos que –en ocasiones- ascienden a miles de euros.

El éxito del Aeroclub de Castellón, a pesar de todas sus limitaciones, trabas y ausencia de ayudas públicas, se debe principalmente a la privilegiada situación del Aeródromo del Pinar. La latitud en la que se encuentra la ciudad de Castellón, la proximidad a la costa y la barrera montañosa que protege el campo, crean un microclima único que permite el desarrollo de la actividad aérea durante todo el año. Climatológicamente hablando, en especial para la aviación general ligera y deportiva, Castellón es la Florida de Europa y el Aeródromo del Pinar está en el corazón de esta "Florida Europea". **El Aeródromo del Pinar es el mejor campo para aviación deportiva de Europa, conocido y reconocido internacionalmente**.

Es importante recordar que las condiciones meteorológicas en otras zonas, incluso cercanas, son radicalmente distintas. En particular, la meteorología impide la operación de aeronaves ligeras (incluyendo aviones de extinción de incendios) durante gran parte del año en el nuevo aeropuerto de Castellón (por turbulencias a diversas horas del día en múltiples fechas y por condiciones no adecuadas para vuelo visual). Sólo los costes de establecimiento de una base permanente para 2 aviones de extinción de incendios en el nuevo aeropuerto (recordemos que en el Aeródromo del Pinar la base actual es para 20 aviones) son muy elevados (2,96 millones de euros, según presupuestos de 2009, o incluso más de 4 millones de euros, según declaraciones de Aerocas de principios de este año), a lo que se deben sumar los costes de operación de dichos aviones en el aeropuerto nuevo (en Castellón han sido asumidos íntegramente, desde 1992, por los socios del Aeroclub). **Con independencia de las consideraciones económicas, de las consideraciones sobre la operación en un entorno controlado y del número de aeronaves (2, frente a un máximo de 20), la meteorología por sí misma impide la prestación de un servicio equivalente al que se presta en la actualidad desde el Aeródromo del Pinar**.

También cabe recordar que **la única SAMU Aérea existente en la Comunidad Valenciana es la que opera en Castellón**, precisamente por las condiciones del Aeródromo del Pinar y su cercanía al Hospital General de Castellón, que permiten el establecimiento de una base adecuada para el helicóptero medicalizado, con apoyo de una unidad SAMU terrestre. No es posible trasladar este servicio, como tantos otros, al nuevo aeropuerto. **En 2010 el Samu Aéreo realizó 548 operaciones en el Aeródromo del Pinar. La existencia de esta base es imprescindible para el óptimo aprovechamiento de la red de helipuertos de emergencia que está desarrollando Diputación en nuestra provincia**.

Por supuesto **es factible trasladar parte de los servicios sociales que se prestan actualmente en el Aeródromo del Pinar al nuevo aeropuerto de Castellón, pero sólo se podrá mantener o superar el nivel de eficacia actual si se mantiene simultáneamente la operación de parte de ellos en las actuales instalaciones**. En este aspecto, como en muchos otros, existen grandes **vías de colaboración entre el Aeroclub de Castellón y el nuevo Aeropuerto de Castellón**, como expresaron ambas entidades durante la visita de la Junta Directiva del Aeroclub al nuevo aeropuerto en octubre de 2011. El Aeroclub de Castellón mantiene una total predisposición para que **ambas organizaciones, desde sus respectivos ámbitos, colaboren en el desarrollo de la aviación en nuestra provincia**, aprovechando sinergias y potenciando sus beneficios para el conjunto de nuestra sociedad.

El Aeródromo del Pinar es utilizado además de forma permanente por el Ayuntamiento para diversos servicios, como por ejemplo el almacenamiento de elementos y mobiliario de playa por parte del Patronato Municipal de Turismo. Es también marco para otros acontecimientos sociales y deportivos, como los Encuentros de Reconstrucción Histórica Militar o el V Campeonato del Mundo de Inland Casting, celebrado en septiembre de este año.

El Aeródromo del Pinar genera actualmente 78 puestos de trabajo directos, además de un gran número de puestos de trabajos indirectos.

Por todo lo expuesto, **la eliminación del Aeródromo del Pinar supondría una pérdida irreparable**. La mayor parte de las actividades desarrolladas en él, tanto deportivas como de servicios sociales, desaparecerían. Su potencial como motor económico y turístico tampoco podría ser igualado por otros proyectos.

PARACAIDISMO EN EL AERÓDROMO DEL PINAR

Las excepcionales condiciones del Aeródromo del Pinar son especialmente valiosas para la práctica del paracaidismo, convirtiéndolo en el mejor lugar de Europa para la práctica del paracaidismo, sólo comparable con Florida a nivel mundial. Su situación única junto al mar permite el desarrollo de todas las modalidades de salto, con las máximas medidas de seguridad.

El paracaidismo deportivo tuvo un importante desarrollo en Castellón durante la década de los 70 y 80, disputándose en Castellón los campeonatos de España hasta 1989 (en 1990 se batió también en Castellón el récord de España de gran formación en caída libre, entre otros eventos destacados en esa época). Lamentablemente, la falta de recursos del Aeroclub de Castellón y la ausencia de apoyos institucionales desembocaron en 1990 en el traslado del campeonato de España a Palma del Río (Córdoba), que paso también por Reus (Tarragona) y posteriormente se basó en Empuriabrava (Girona), principal centro de paracaidismo deportivo de Europa, sólo superado en todo el mundo por el centro norteamericano de Arizona.

El Aeroclub de Castellón retomó con intensidad su actividad paracaidista en el año 2003, de la mano del Club de Paracaidismo Castellón (Skytime). La actividad paracaidista directa del Aeroclub de Castellón ha ido incrementándose a lo largo de estos años, **pasando de 3.000 saltos en el año 2003 a más de 15.000 saltos en el año 2010**. Actualmente cuenta con 2 aviones permanentes para la práctica del paracaidismo, desarrollando esta actividad durante todo el año.

El trabajo del Aeroclub de Castellón y del Club de Paracaidismo Castellón ha permitido además incrementar la actividad paracaidista desarrollada en el Aeródromo del Pinar por otras escuelas, equipos y selecciones nacionales extranjeras, que desde 1995 realizan en Castellón concentraciones paracaidistas durante el invierno, aprovechando nuestra excelente climatología. Por su volumen de actividad, cabe destacar las escuelas Kassel (Alemania), On Top (Francia), Centre du Parachutisme Palies (Francia), Atmosphera (Polonia) y centro de paracaidismo SPA (Bélgica).

El intenso trabajo realizado desde 2003, ha permitido situar nuevamente al Aeródromo del Pinar en el lugar que le corresponde en el mundo paracaidista. Después de 21 años, **en el año 2010 se recuperó el Campeonato de España de Paracaidismo**, que también se disputó en Castellón en 2011 y se disputará en 2012, con previsión de seguir manteniéndolo los años siguientes. Además de haber recuperado también para Castellón el Campeonato Autonómico, en 2011 se ha creado, por primera vez, una selección autonómica en la prueba disputada en Castellón y en 2012 se disputarán dos Campeonatos Autonómicos de paracaidismo en modalidades inéditas hasta la fecha (Freefly y precisión), además del Campeonato autonómico VF-4 y un curso para formación de jueces internacionales. En 2011 Castellón ha tenido por primera vez un equipo propio en modalidad VF-4, el equipo Pasada del Club de Paracaidismo Castellón, que ha representado a nuestra ciudad en el campeonato autonómico y nacional, logrando el 4º puesto en el Campeonato de España.

El reconocimiento internacional a las condiciones inmejorables del Aeródromo del Pinar queda refrendado por su elección como sede para el Campeonato del Mundo de Paracaidismo de 2012 y para el Campeonato de la Unión Europea de Paracaidistas de 2012. Ambos eventos, de enorme importancia y repercusión internacional, potenciarán el trabajo realizado y darán un nuevo e importante impulso para desarrollar el enorme potencial que tiene el paracaidismo deportivo en el Aeródromo del Pinar.

El Aeródromo del Pinar ocupa actualmente el 2º puesto en España como centro de actividad paracaidista deportiva. El primer puesto (en España y en Europa, y 2º en el mundo) lo ocupa actualmente Empuriabrava, con 120.000 saltos anuales. En Castellón se realizaron 25.000 saltos en 2010, más de 15.000 saltos en paracaídas en el Aeródromo del Pinar gestionados directamente por el Aeroclub de Castellón, a través del Club de Paracaidismo Castellón (Skytime) y otros 10.000 saltos realizados por escuelas paracaidistas europeas (principalmente la escuela alemana Kassel y la belga Centro de paracaidismo SPA).

Sólo existen otros 3 centros paracaidistas en España comparables a Castellón y Empuriabrava: Lillo y Ocaña (ambos en la provincia de Toledo, distantes uno de otro unos 40 Km.) y La Juliana (Sevilla). Los tres realizan en torno a 15.000 saltos anuales, aunque el centro de La Juliana sólo opera en invierno (es utilizado principalmente por paracaidistas ingleses durante el invierno). Existen otros clubes en España con avión propio para la práctica del paracaidismo, pero con niveles muy alejados de actividad

(menos de 10 clubes, con niveles de actividad en torno a 2.000 saltos anuales). El resto de clubes paracaidistas en España están basados en aeródromos sin actividad paracaidista regular.

El paracaidismo deportivo es una actividad en auge, con un crecimiento constante y sostenido, dirigido a 3 tipos de público:

- **Público en general**, atraído por esta actividad como espectador. Su potencial como atractivo turístico es muy grande, especialmente en caso de competiciones y exhibiciones.
- **Aficionados que se inician con un salto en tándem**. Esta actividad fue introducida en Europa en 1985 por Empuriabrava y ha sido realizada en España por más de 150.000 personas. En 2011 la practicarán más de 1.800 personas en el Aeródromo del Pinar, muchas de ellas venidas de otras provincias o países.
- **Paracaidistas deportivos en todas sus modalidades y aspectos** (cursos de formación, práctica del paracaidismo, entrenamientos programados, actividades lúdicas, competiciones, etc.). Los paracaidistas deportivos se desplazan al centro paracaidista durante varios días para realizar múltiples saltos, acompañados en muchas ocasiones por sus familias. **Castellón es un centro perfecto debido a su ubicación y su múltiple oferta complementaria (golf, hípica, hoteles, restaurantes, ocio, etc.), que, unido a su meteorología privilegiada, lo convierten en el lugar ideal para el deportista y su familia**.

Como hemos indicado, **2012 dará un nuevo impulso al paracaidismo deportivo en el Aeródromo del Pinar. En estas condiciones, con un mínimo apoyo institucional al Aeroclub de Castellón, el Aeródromo del Pinar puede situarse en breve como el principal centro paracaidista Europeo**, generando un enorme impacto económico directo, atrayendo a nuestra ciudad turismo desestacionalizado de alto nivel y actuando como un gran escaparate internacional para nuestra ciudad, nuestra provincia y el conjunto de nuestra región.

A la problemática general actual del campo (situación de incertidumbre, falta de hangares para aeronaves basadas en el aeródromo y para poder recibir otras de fuera, grave deterioro de la pista de aterrizaje, cierre temporal de la pista alternativa, etc.), se unen problemas adicionales específicos que limitan en estos momentos el paracaidismo deportivo, como la ubicación de sus instalaciones en contenedores, carencia de duchas, limitación de aulas y almacenes, falta de espacio adecuado para el público o carencia de espacio cubierto para el plegado de paracaídas. Toda esta problemática puede resolverse de forma sencilla y sumamente útil para nuestra ciudad.

El desarrollo de la "Ciudad de las Lenguas y del Aire" podría situar al Aeródromo del Pinar como el principal centro de paracaidismo deportivo del mundo.

CIUDAD DE LAS LENGUAS Y DEL AIRE

El Ayuntamiento de Castellón tiene interés en desarrollar un proyecto que impulse el turismo en nuestra zona, basado en el turismo idiomático y denominado "Ciudad de las Lenguas". **Este proyecto puede desarrollarse íntegramente en los terrenos actuales sin necesidad de eliminar el Aeródromo del Pinar, convirtiéndose en un nuevo proyecto al que, en el presente documento, nos referiremos como "Ciudad de las Lenguas y del Aire".**

La "Ciudad de las Lenguas y del Aire" constituye una alternativa válida de acuerdo a las condiciones del Contrato de Redacción del Proyecto Básico del Tramo Playa del Gurugú (Clave D.G. 618, Nº Exp. Contratación AT/2007/11/306, C.I. 07-11-085-HR-0).

Como hemos indicado, uno de los principales potenciales del Aeródromo del Pinar es su potencial turístico. El desarrollo de **la "Ciudad de las Lenguas y del Aire" enriquecería enormemente ambos turismos: idiomático y aeronáutico (en sus distintas aéreas), aprovechando sinergias y creando un gran motor económico y turístico**, con un potencial muy superior al de la "Ciudad de las Lenguas" inicialmente prevista.

Además de su mayor potencial turístico, **el desarrollo de la "Ciudad de las Lenguas y del Aire" tendría múltiples ventajas adicionales**, entre las que cabe citar:

- Gran **reducción de los costes totales del proyecto**, lo que facilitaría la búsqueda de financiación para el mismo y reduciría de forma muy significativa la necesidad de financiación pública, factor especialmente importante en el escenario actual.

- **Simplificación del proyecto**, que redundaría en **menores plazos de ejecución** y aceleración de su puesta en marcha.

- **El mantenimiento de la actividad aeronáutica es conforme a la cláusula de cesión de los terrenos al Ayuntamiento de Castellón** por la cual "el Ayuntamiento se obliga a destinar la parte necesaria de dichos terrenos a Campo Deportivo de Aviación para avionetas, helicópteros y vuelos sin motor", formalizada en escritura ante el notario D. Ricardo de Guillerna Cordero en fecha 27 de mayo de 1958, bajo el número 691 de su protocolo.

- La segregación de parte de estos terrenos para un uso distinto al aeronáutico podría generar derechos de reversión a los propietarios originales de los mismos en la fecha en la que se expropiaron para uso aeronáutico, aunque serían de menor alcance, dada la limitación de los terrenos que se segregarían y podrían ser resueltos de forma satisfactoria por el Ayuntamiento, lo que **facilitaría enormemente la obtención de los terrenos necesarios**.

- **Mantenimiento de la infraestructura necesaria para cubrir los servicios sociales necesarios** (incluyendo extinción de incendios, SAMU Aéreo, 112, etc.), de forma exclusiva o en coordinación con el nuevo aeropuerto de Castellón.

- **Impulso a la actividad aeronáutica y al turismo aeronáutico**, que puede crear además sinergias con el nuevo aeropuerto de Castellón, muy beneficiosas para todos. El escenario que abre es realmente prometedor. **El Aeródromo del Pinar, a través de la "Ciudad de las Lenguas y del Aire", se convertiría con facilidad en el principal aeródromo deportivo de Europa y un referente mundial**. Adjuntamos detalles particulares sobre la actividad paracaidista, como ejemplo de las posibilidades que se abrirían en todos los ámbitos aeronáuticos.

- **Aprovechamiento de sinergias aeronáuticas para crear nuevos servicios idiomáticos** en la "Ciudad de las Lenguas y del Aire", como cursos de inglés y español aeronáutico o certificaciones OACI de competencia lingüística. También facilitaría la implantación de otros servicios, como formación aeronáutica en simuladores de vuelo o escuela para Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP).

Uno de los factores que hacen factible la "Ciudad de las Lenguas y del Aire" es el tipo de actividad aeronáutica que se desarrolla en el Aeródromo del Pinar y que se desarrollaría en el futuro, perfectamente compatible con el resto de usos previstos y totalmente respetuosa con los mismos, dado el horario de operaciones y su tipología.

El aeródromo esta autorizado para operación de vuelo visual diurno (VRF-HJ) de orto a ocaso (del amanecer al anochecer) y cumple con todas las estrictas normativas y reglamentos vigentes. La mayoría de las aeronaves que suelen utilizarlo son ligeras y deportivas que gracias a la evolución tecnológica en los últimos tiempos, especialmente en lo relativo a las motorizaciones, dejan una huella sonora muy baja. Aún así y adicionalmente, el Aeroclub de Castellón, por iniciativa propia, ha establecido unas normas locales que restringen el horario para ciertas maniobras con el fin de reducir aún más el posible impacto acústico.

De acuerdo con la nueva clasificación de "aeródromos de uso público" (R.D. 1189/2011, de 19 de agosto, que modifica el R.D. 862/2009, de 14 de mayo), el Aeródromo de Castellón tendrá consideración de "privado". Esta clasificación es un poco confusa, ya hace referencia al tipo de actividad que puede realizarse en el aeródromo, no a su titularidad (el Aeródromo del Pinar debe ser "privado" –aunque sea de titularidad pública- y el Aeropuerto de Castellón debe ser "público" –aunque sea de gestión privada-). Básicamente, deben ser aeródromos públicos aquellos que reciban tráfico de pasajeros o mercancías, lo que no es ni será el caso del Aeródromo del Pinar. **Esta clasificación es además una garantía de que el tipo de operaciones futuras en el Aeródromo del Pinar seguirán siendo respetuosas con el resto de actividades de la "Ciudad de las Lenguas y del Aire"**.

Es factible dedicar los terrenos necesarios para la parte de la "Ciudad de las Lenguas" sin afectar a la zona aeronáutica actual, respetando las normas técnicas contenidas en la Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas del Anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado (básicamente, es la transposición del Anexo 14 de la OACI). En concreto, dada la situación de estos terrenos, prácticamente no afectan a las servidumbres aeronáuticas actuales, ya que el umbral de la pista 18 se encuentra desplazado y estos terrenos no se encuentran en las sendas de aproximación, por lo que básicamente bastaría con respetar una separación mínima de 10 metros desde la pista 03-21 y 18,5 metros desde la pista 18-36. **En el proyecto edificativo se deberían tener en consideración aspectos aeronáuticos básicos (para evitar turbulencias, por ejemplo), el Aeroclub de Castellón podría prestar el asesoramiento necesario sobre los mismos**.

Con las consideraciones indicadas, y respetando los límites de terreno del actual Plan General, es factible dedicar una parcela de unos 120.000 m2 al oeste del campo (misma zona en la que se habían ubicado las construcciones en el proyecto ganador del concurso de ideas original, fuera de los límites de exclusión de la Ley de Costas).

Además, **sería también factible dedicar una zona adicional en primera línea de un máximo aproximado de 45.000 m2 adicionales**. Esta zona no permite edificaciones, pero sí equipamientos deportivos o lúdicos complementarios (tal y como estaba previsto en el proyecto ganador del concurso de ideas original). Incluso es factible el desarrollo de esta zona en una segunda fase, si interesara más, así como su desarrollo inicial sobre menor superficie y su ampliación posterior.

Adjuntamos dos planos en los que se pueden observar estas dos zonas (marcadas como SECTOR 1 y SECTOR 2, respectivamente). El segundo de los planos incluye además información sobre el uso previsto para los distintos espacios, de modo que cubran las necesidades futuras del Aeródromo. Adjuntamos también un tercer plano superponiendo el proyecto ganador del Concurso de Ideas, que muestra visualmente la viabilidad de la "Ciudad de las Lenguas y del Aire".

2012 AÑO DE LA CIUDAD DE LAS LENGUAS Y DEL AIRE

A las enormes posibilidades de la "Ciudad de las Lenguas y del Aire" se une una combinación de circunstancias única que hacen del presente el **momento ideal para su puesta en marcha**. Entre ellas:

- **El Aeroclub de Castellón desarrollará en 2012** una actividad competitiva excepcional, convirtiéndose en uno de los principales aeródromos deportivos del mundo. Gracias a los excelentes resultados de anteriores pruebas realizadas en Castellón, incluyendo el Campeonato del Mundo de Rally en 1986 y el Campeonato de Europa en 2009, el Aeroclub de Castellón ha conseguido traer a nuestra ciudad el XVIII Campeonato del Mundo de Rally Aéreo, el Campeonato del Mundo de Paracaidismo, y un gran número de campeonatos europeos, nacionales y autonómicos. En total, 11 pruebas de primer nivel, además de otras actividades deportivas y competitivas, se disputarán en el Aeroclub de Castellón en 2012.

- **Castellón será "Ciudad Europea del Deporte" en el año 2012**, lo que impulsará todavía más las competiciones citadas.

- **El Aeroclub de Castellón celebrará además en 2012 diversas actividades dirigidas al público no aeronáutico**, entre las que cabe destacar la Jornada de Puertas Abiertas del 1 de Julio y, sobre todo, **el Festival Aeronáutico del 9 de octubre**, como broche de oro para el Campeonato del Mundo. Un evento de primer nivel que nunca se ha celebrado en Castellón y que ha estado siempre restringido a un número reducido de grandes ciudades.

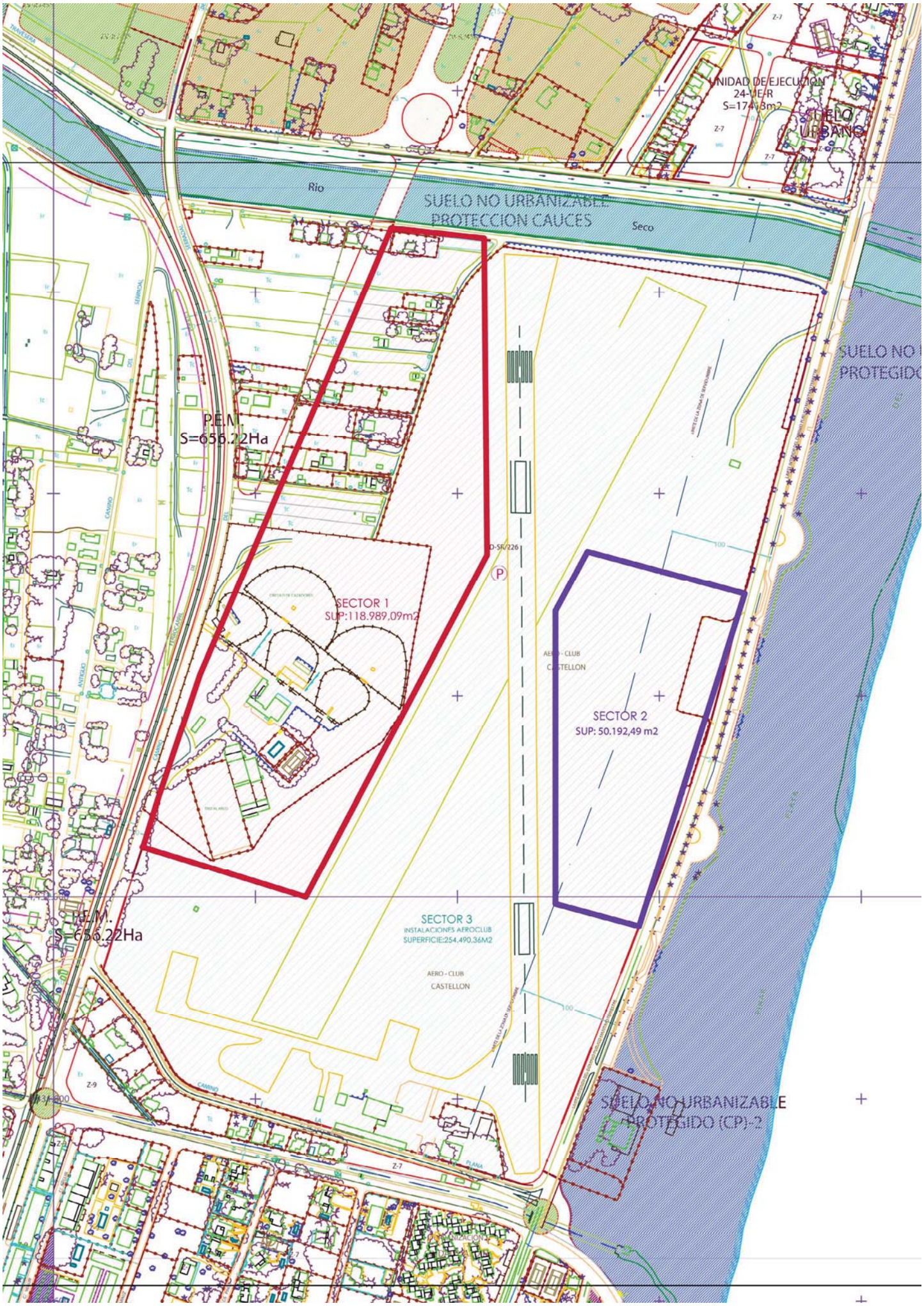
- El Aeroclub de Castellón celebrará también en 2012 el primer "**Siglo de la Aviación en Castellón**".

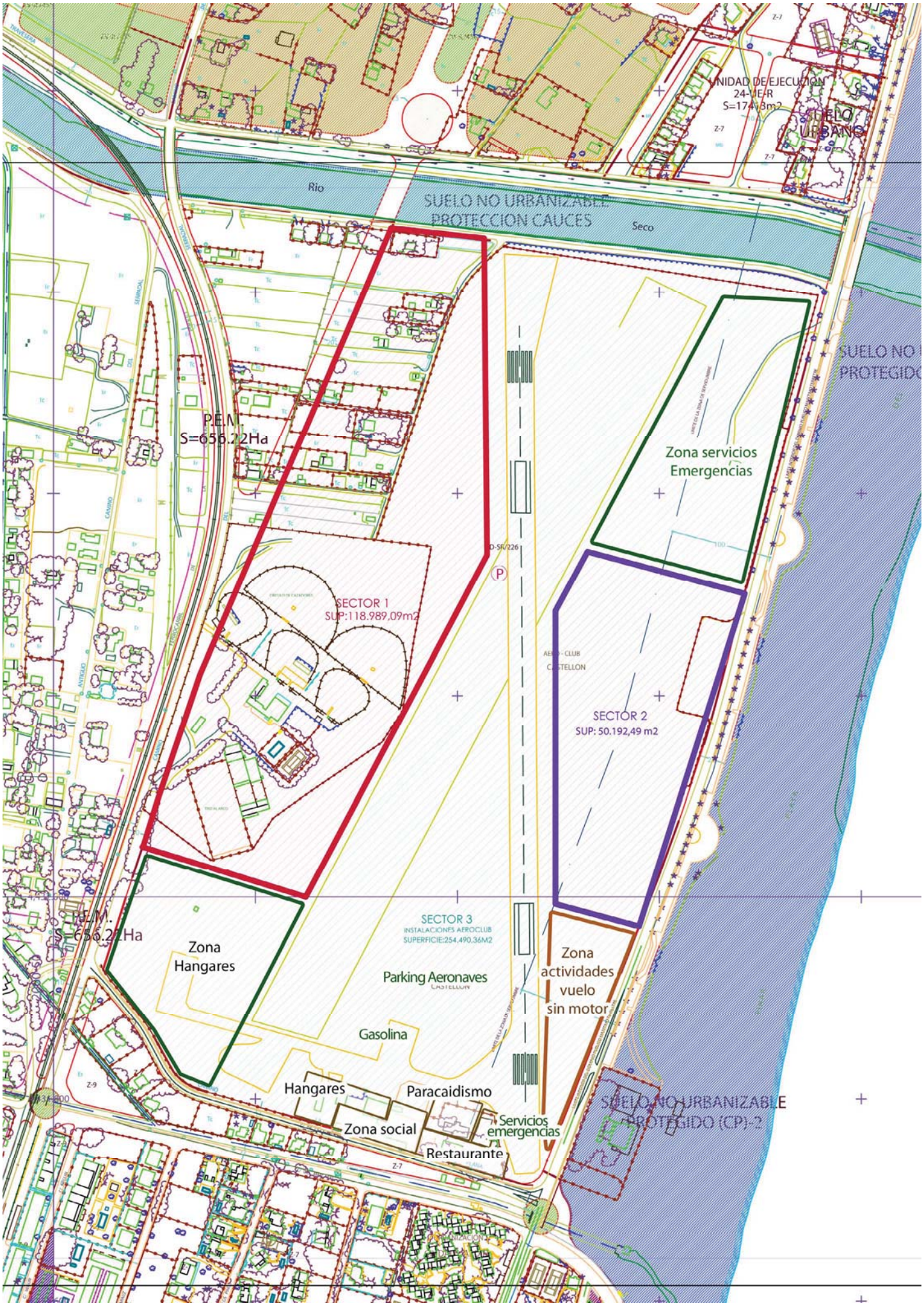
Por otra parte, **la aviación deportiva en la Comunidad Valenciana está experimentando justo en este momento un gran impulso**, tras el triste desalojo del Aeroclub de Valencia del Aeropuerto de Manises el 12 de julio de 2011, aeropuerto que fundó el propio Aeroclub de Valencia hace casi 80 años. El 19 de noviembre se inauguraron las renovadas instalaciones del Aeródromo de Requena. El 23 de noviembre la prensa se hizo eco de la Aprobación del Plan Especial de Reserva de Suelo para la construcción del aeródromo de Alcublas y el documento de Compatibilidad de Espacio Aéreo para su funcionamiento en coordinación con la Jefatura Regional de Navegación Aérea de AENA. La Federación de Deportes Aéreos de la Comunidad Valenciana organizó una charla sobre el nuevo aeródromo de Alcublas el 28 de noviembre.

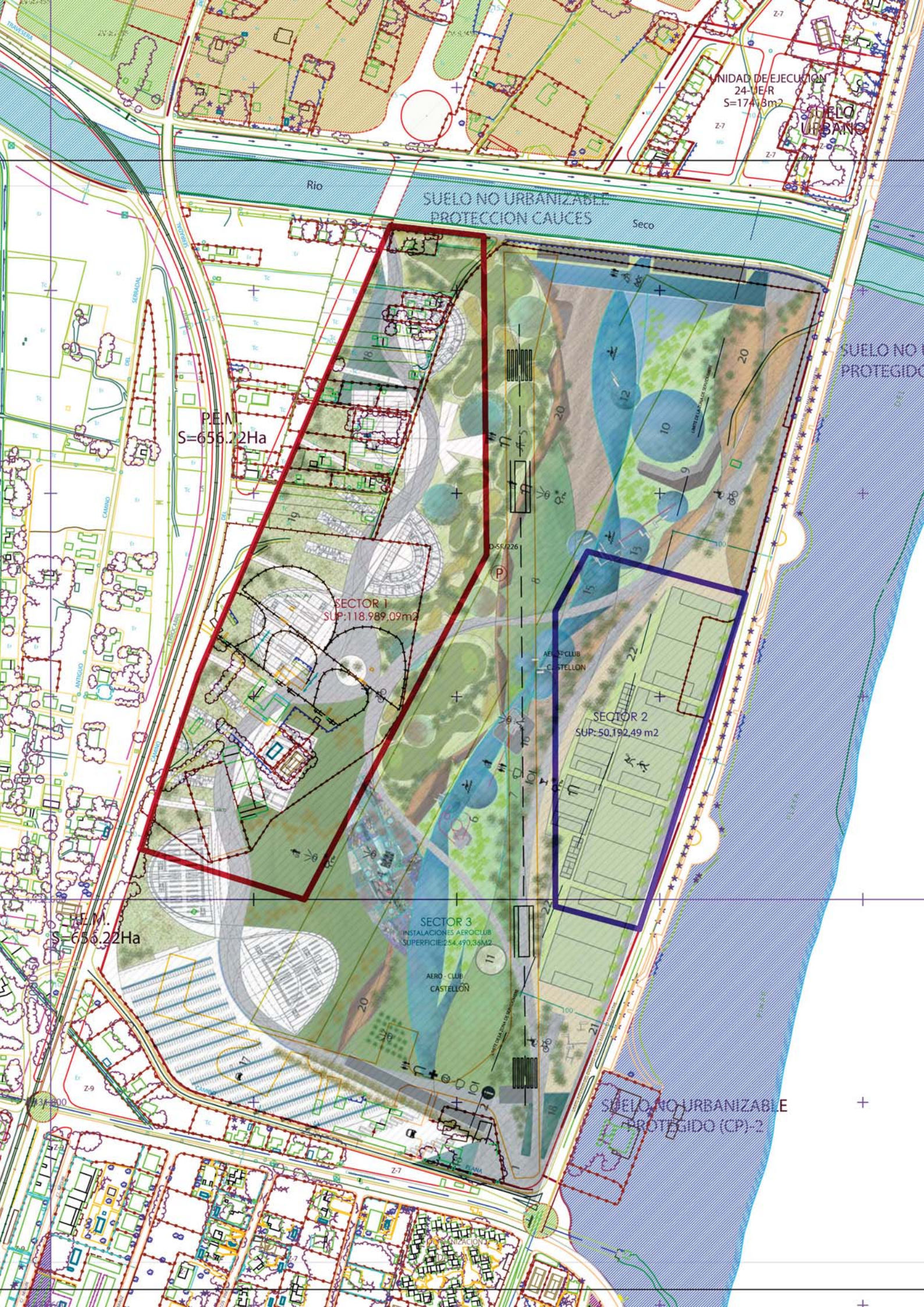
Todas estas circunstancias hacen de 2012 el año perfecto para la puesta en marcha de la "Ciudad de las Lenguas y del Aire". Una apuesta firme por este proyecto por parte del Ayuntamiento permitiría potenciar todas las actividades que van a desarrollarse y obtener de ellas el máximo rendimiento, así como aprovechar su impacto mediático internacional en beneficio del conjunto de iniciativas englobadas en la "Ciudad del las Lenguas y del Aire".

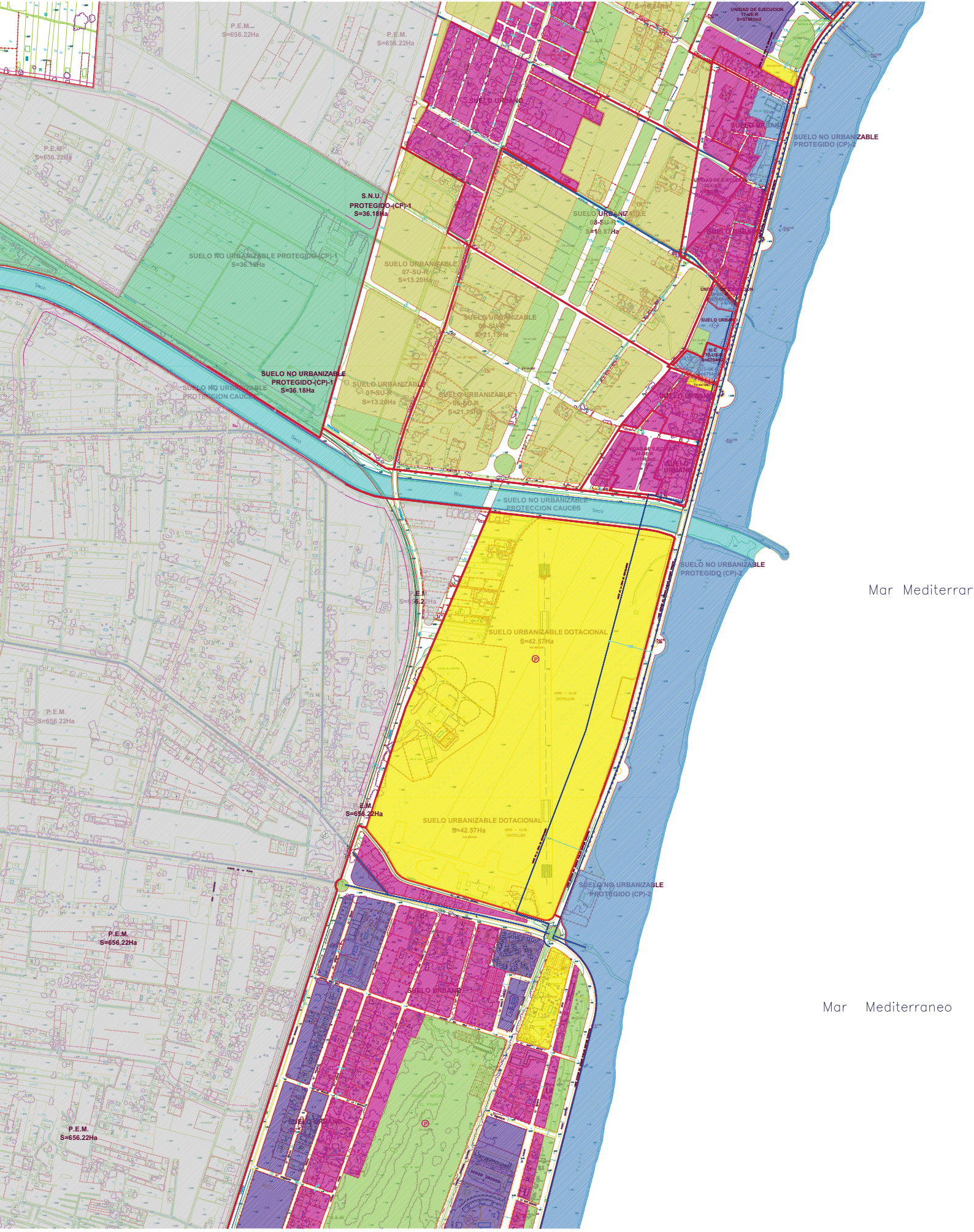
Para poder aprovechar adecuadamente todas estas circunstancias, **sería necesaria una actuación relativamente rápida del Ayuntamiento**. Múltiples elementos pueden ser potenciados con su ayuda, entre ellos destacan:

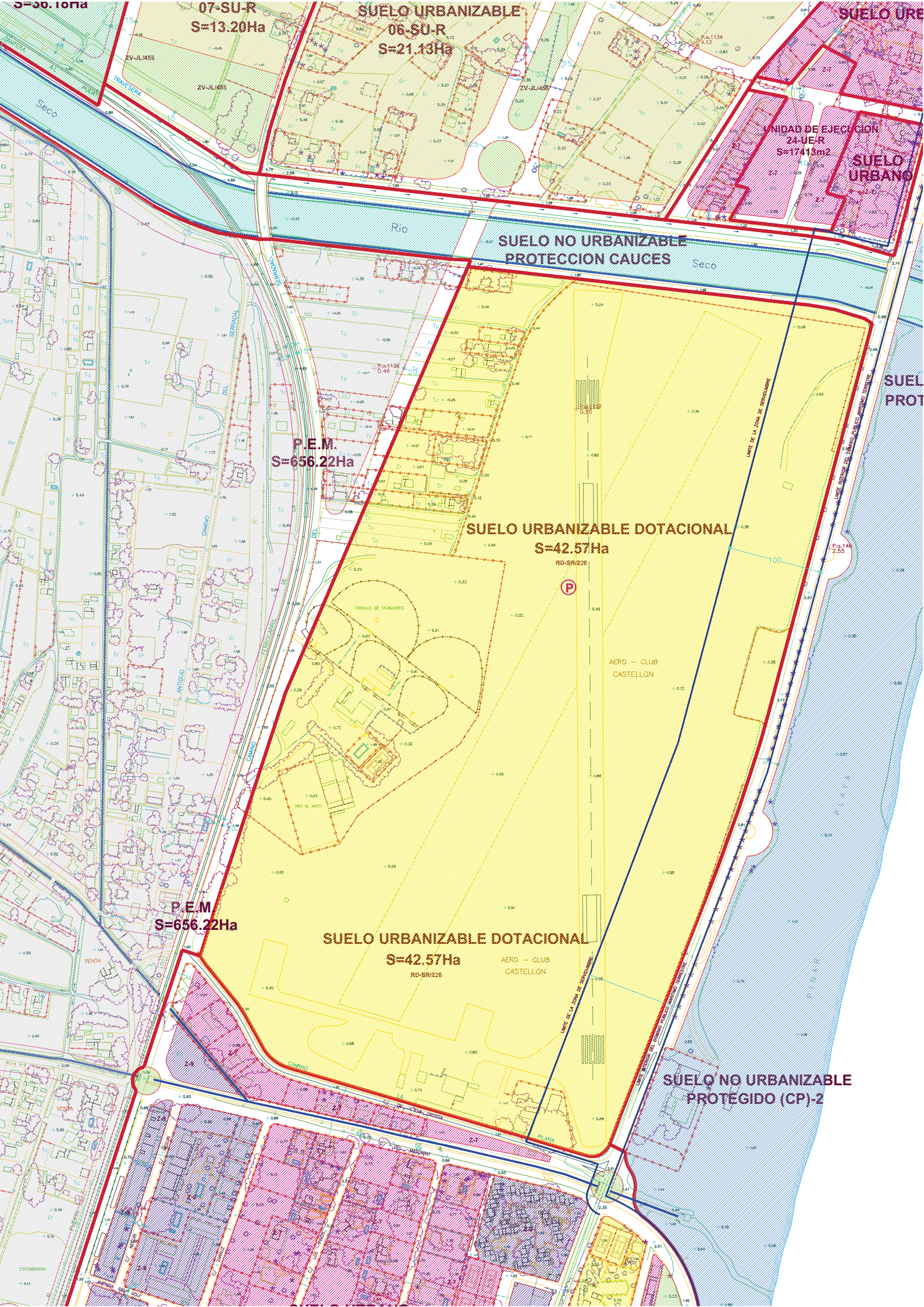
- Aceleración de la reapertura de la pista 03-21, cerrada temporalmente por trámites administrativos tras la modificación de la cabecera de la pista 03.
- Reparación del asfalto de la pista 18-36 (se debe tener en cuenta que los aviones más pesados que operan habitualmente en el Aeródromo, y que desgastan más la pista, son los aviones de extinción de incendios).
- Impulso al Festival Aeronáutico del 9 de octubre.
- Apoyo a las actividades previstas para 2012.
- Apoyo para la puesta en marcha de las nuevas actividades previstas por el Aeroclub de Castellón, como el Ala Delta y la escuela de ULM.
- Coordinación con el Aeroclub para la calificación del campo (R.D. 1189/2011).
- Facilitación de trámites para la instalación de hangares y otras infraestructuras necesarias en el Aeródromo.


UNIDAD DE EJECUCION
24-UE-R
S=174.13m2
SUELO
URBANO
Rio
Seco
SUELO NO URBANIZABLE
PROTECCION CAUCES
SUELO NO
PROTEGIDO
P.E.M.
S=656.22Ha
D-SR/226
SECTOR 1
SUP:118.989,09m2
AERO - CLUB
CASTELLON
SECTOR 2
SUP: 50.192,49 m2
SECTOR 3
INSTALACIONES AEROCLUB
SUPERFICIE:254.490,36M2
AERO - CLUB
CASTELLON
P.E.M.
S=656.22Ha
SUELO NO URBANIZABLE
PROTEGIDO (CP)-2
Z-7
Z-9


UNIDAD DE EJECUCIÓN
24-UE-R
S=174,13m2
SUELO URBANO
Rio
Seco
SUELO NO URBANIZABLE
PROTECCION CAUCES
SUELO NO URBANIZABLE
PROTEGIDO
P.E.M.
S=656.22Ha
Zona servicios
Emergencias
SECTOR 1
SUP:118.989,09m2
SECTOR 2
SUP: 50.192,49 m2
SECTOR 3
INSTALACIONES AEROCLUB
SUPERFICIE:254.490,36M2
Zona
Hangares
Parking Aeronaves
Zona
actividades
vuelo
sin motor
Gasolina
Hangares
Paracaidismo
Zona social
Servicios
emergencias
Restaurante
SUELO NO URBANIZABLE
PROTEGIDO (CP)-2


UNIDAD DE EJECUCIÓN
24-UE-R
S=174.138m2
SUELO URBANO
Rio
Seco
SUELO NO URBANIZABLE
PROTECCION CAUCES
SUELO NO
PROTEGIDO
P.E.M.
S=656.22Ha
SECTOR 1
SUP:118.989,09m2
SECTOR 2
SUP: 50.192,49 m2
AERO-CLUB
CASTELLON
SECTOR 3
INSTALACIONES AEROCLUB
SUPERFICIE:254.490,36M2
AERO - CLUB
CASTELLON
P.E.M.
S=656.22Ha
SUELO NO URBANIZABLE
PROTEGIDO (CP)-2
D-SR/226
Z-7
Z-9


P.E.M.
S=656.22Ha
P.E.M.
S=656.22Ha
P.E.M.
S=656.22Ha
UNIDAD DE EJECUCION
11-UE-R
S=5361m2
SUELO URBANO
SUELO URBANO
SUELO NO URBANIZABLE
PROTEGIDO (CP)-2
S.N.U.
PROTEGIDO-(CP)-1
S=36.18Ha
SUELO URBANIZABLE
08-SU-R
S=11.87Ha
SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO (CP)-1
S=36.18Ha
SUELO URBANIZABLE
07-SU-R
S=13.20Ha
SUELO URBANIZABLE
06-SU-R
S=21.13Ha
SUELO URBANO
SUELO NO URBANIZABLE
PROTEGIDO-(CP)-1
S=36.18Ha
SUELO NO URBANIZABLE
PROTECCION CAUCES
SUELO URBANIZABLE
07-SU-R
S=13.20Ha
SUELO URBANIZABLE
06-SU-R
S=21.13Ha
SUELO URBANO
Seco
Río
SUELO NO URBANIZABLE
PROTECCION CAUCES
Seco
SUELO NO URBANIZABLE
PROTEGIDO (CP)-2
Mar Mediterrar
P.E.M.
S=656.22Ha
SUELO URBANIZABLE DOTACIONAL
S=42.57Ha
P.E.M.
S=656.22Ha
SUELO URBANIZABLE DOTACIONAL
S=42.57Ha
SUELO NO URBANIZABLE
PROTEGIDO (CP)-2
P.E.M.
S=656.22Ha
SUELO URBANO
Mar Mediterraneo
P.E.M.
S=656.22Ha


S=36.18Ha
07-SU-R
S=13.20Ha
SUELO URBANIZABLE
06-SU-R
S=21.13Ha
SUELO URE
ZV-JL/455
ZV-JL/456
TRAVESERA
Seco
UNIDAD DE EJECUCION
24-UE-R
S=17413m2
SUELO
URBANO
Rio
SUELO NO URBANIZABLE
PROTECCION CAUCES
Seco
SERRADAL
P.E.M.
S=656.22Ha
SUELO URBANIZABLE DOTACIONAL
S=42.57Ha
RD-SR/226
AERO - CLUB
CASTELLON
LIMITE DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE
LIMITE INTERIOR DEL DOMINIO PUBLICO MARITIMO TERRESTRE
SUEL
PROT
P.E.M
S=656.22Ha
SUELO URBANIZABLE DOTACIONAL
S=42.57Ha
RD-SR/226
AERO - CLUB
CASTELLON
LIMITE DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE
LIMITE INTERIOR DEL DOMINIO PUBLICO MARITIMO TERRESTRE
SUELO NO URBANIZABLE
PROTEGIDO (CP)-2
CAMINO
VENTA
ESCOMBRERA
AVENIDA
GOLF

MURO

PUNTO BASE DE REFERENCIA

PINAR

PINAR

MURO

PUNTO BASE DE REFERENCIA

889,55

910,25 m

PUNTO BASE DE REFERENCIA

Leyenda

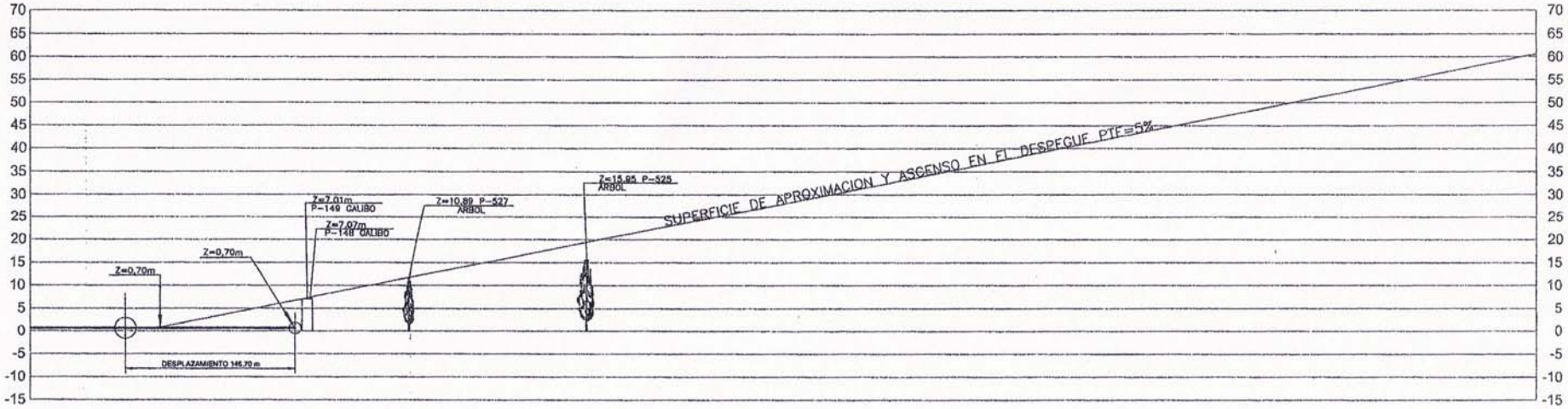
Palmero 632 12.54	*Leyenda del punto* *Núm. de referencia del punto* *Altitud del punto*
	Posición de umbral

NOTA:
EN ESTE PLANO SE HAN CONSIDERADO, SOLAMENTE, LAS ELEVACIONES TOPOGRAFICAS MAS RELEVANTES

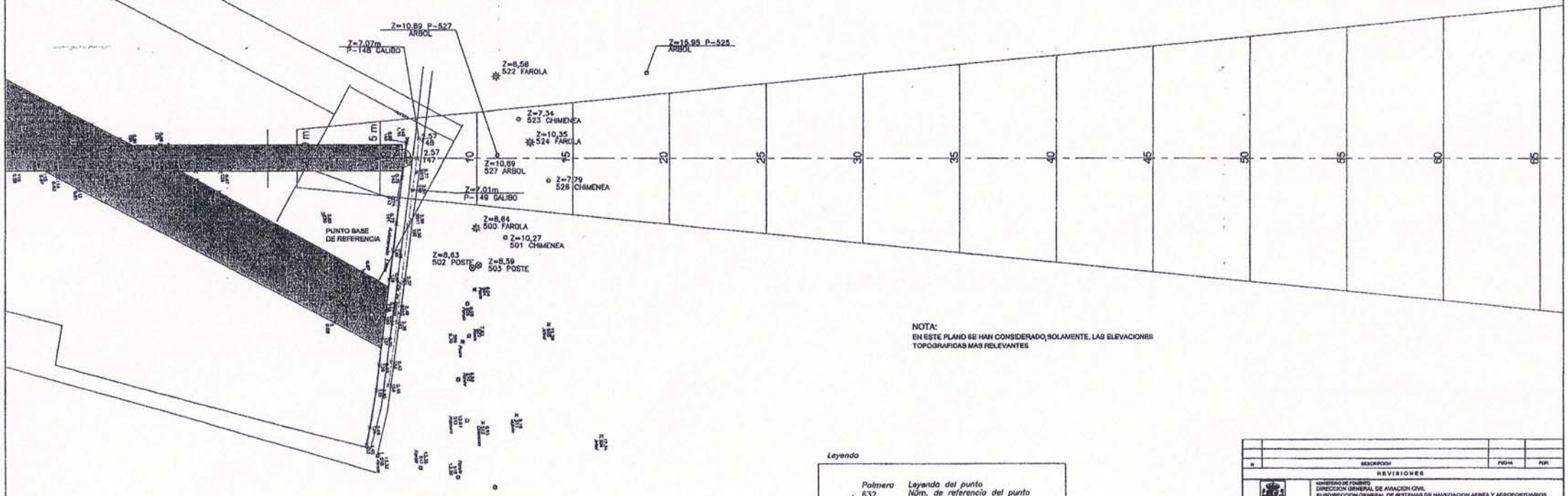
N	DESCRIPCION	FECHA	POR
	REVISIONES		

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SUBDIRECCION GENERAL DE SISTEMAS DE NAVEGACION AEREA Y AEROPORTUARIOS
AREA DE SEGURIDAD

CALCULADO	AERODROMO DE CASTELLON
DIBUJADO	INSPECCION DEL 14/02/07
COMPROBADO	ESTADO ACTUAL DEL AERODROMO
PROYECTADO	(TOPOGRAFIA Y CARTOGRAFIA)
EXAMINADO Y CONFORME	ESCALA ORIGINAL 1 : 150 · FECHA FEBRERO 2007 · REF. · PLANO N. DE HOJA DE



ALZADO DE ALTURAS MAXIMAS EN EL SECTOR DE LA APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE



PLANTA DEL SECTOR DE LA APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE

NOTA:
EN ESTE PLANO SE HAN CONSIDERADO, SOLAMENTE, LAS ELEVACIONES TOPOGRAFICAS MAS RELEVANTES

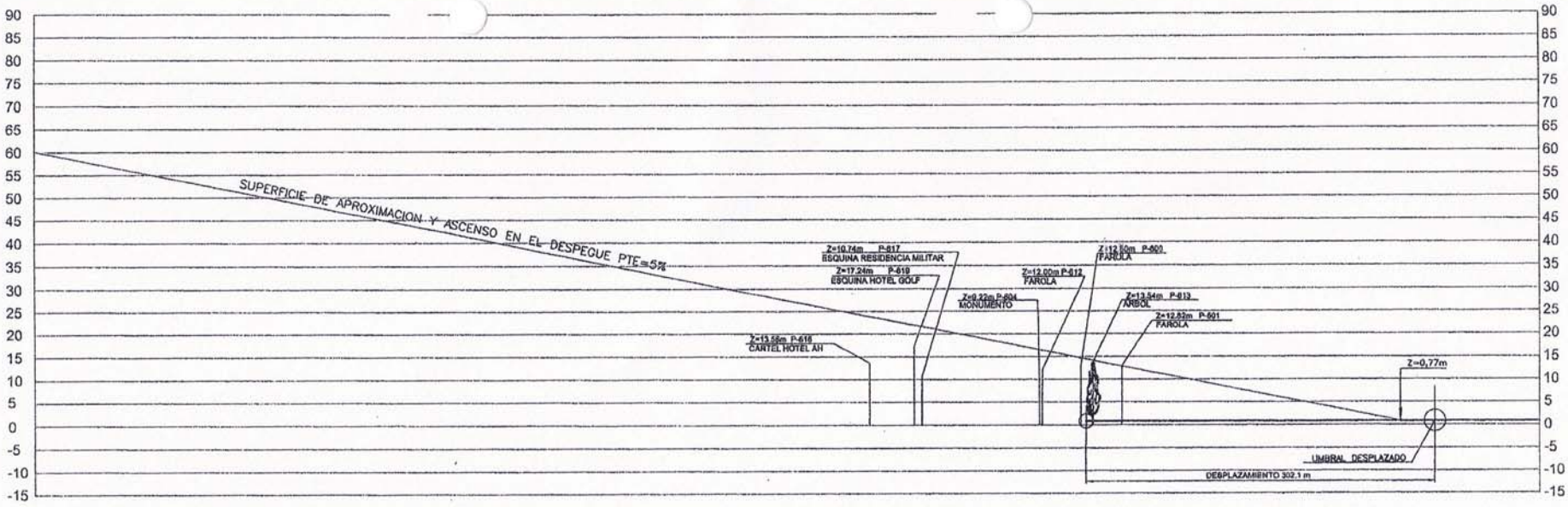
Leyenda

Palmera	*Leyenda del punto*
632	*Núm. de referencia del punto*
12.54	*Altitud del punto*
	Posición de umbral

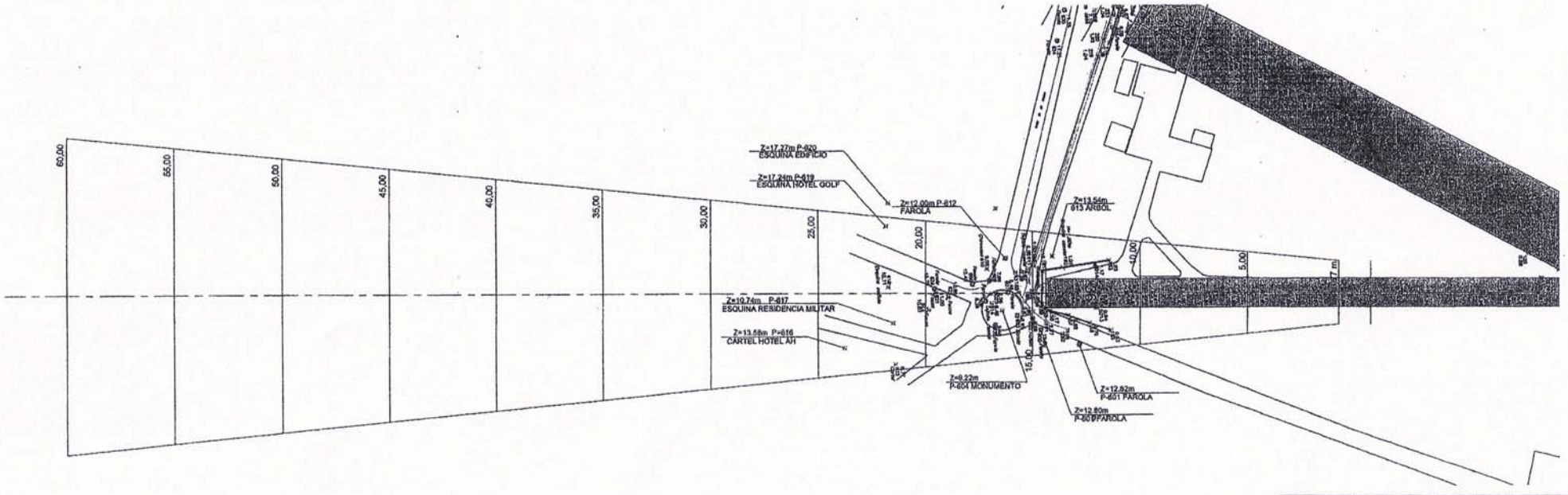
N	DESCRIPCION	FECHA	POR
	REVISIONES		

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SUBDIRECCION GENERAL DE SISTEMAS DE NAVEGACION AEREA Y AEROPORTUARIOS
AREA DE SEGURIDAD

CALCULADO F.ALONSO	AERODROMO DE CASTELLON
DIBUJADO F.ALONSO	INSPECCION DEL 14/02/07
COMPROBADO	SUPERFICIE DE APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE CABECERA 18
PROYECTADO	
EXAMINADO Y CONFORME	ESCALA ORIGINAL H=1:2000 V=1:500 · FECHA FEBRERO 2007 · REF. · PLANO N. 3 HOJA 1 DE 1



ALZADO DE ALTURAS MAXIMAS EN EL SECTOR DE LA APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE



PLANTA DEL SECTOR DE LA APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE

Leyenda

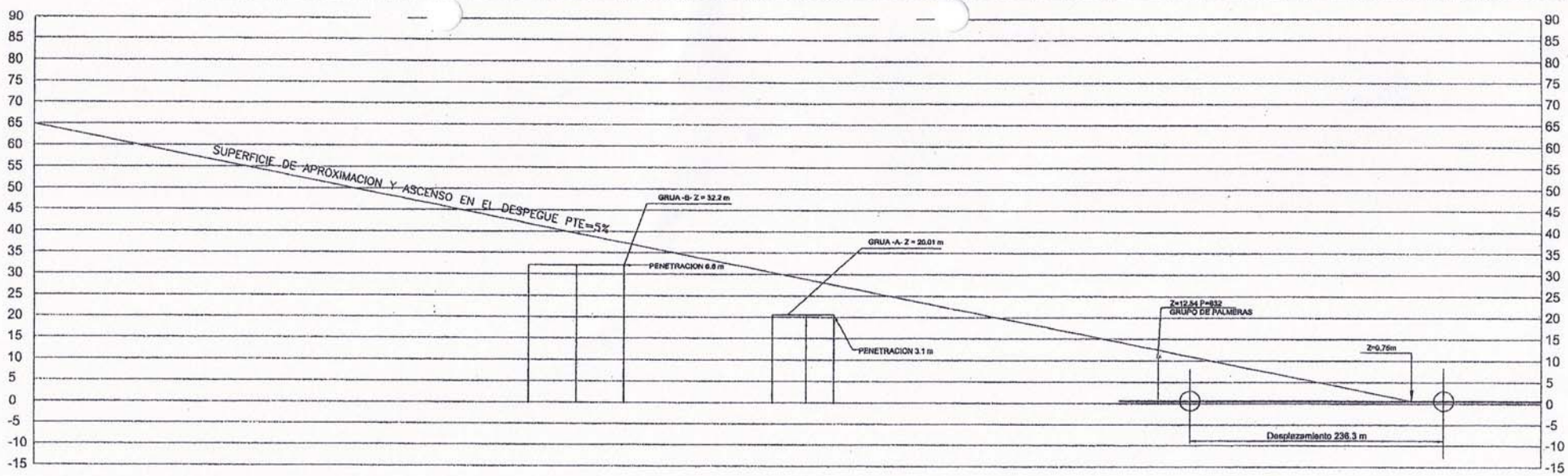
Palmera	*Leyenda del punto*
632	*Núm. de referencia del punto*
12.54	*Altitud del punto*
	Posición de umbral

NOTA:
EN ESTE PLANO SE HAN CONSIDERADO SOLAMENTE, LAS ELEVACIONES TOPOGRAFICAS MAS RELEVANTES

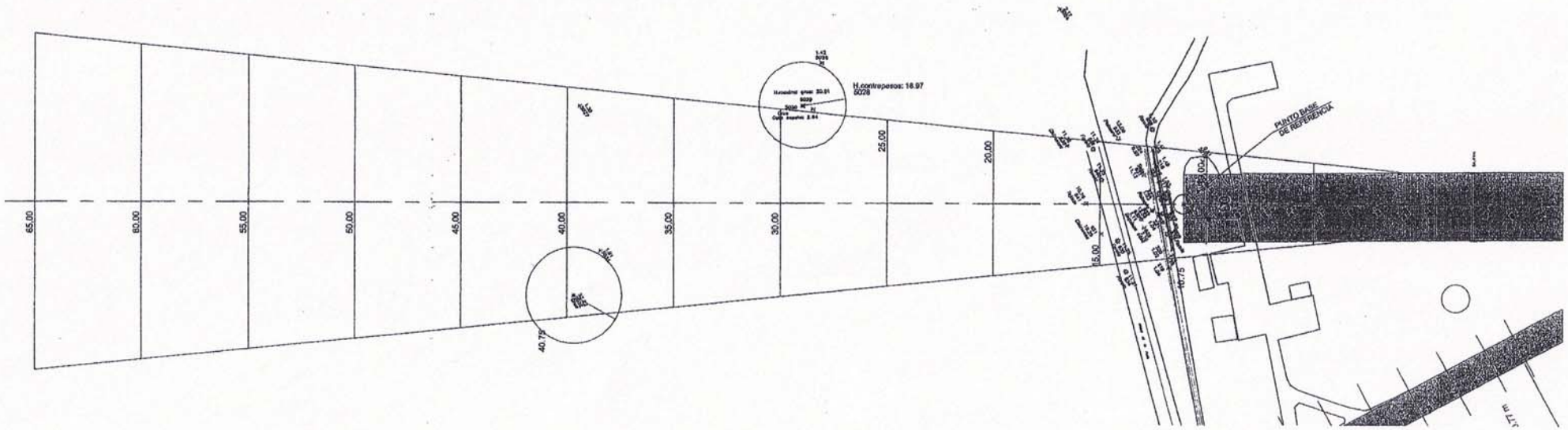
Nº	DESCRIPCION	FECHA	FDA
	REVISIONES		

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SUBDIRECCION GENERAL DE SISTEMAS DE NAVEGACION AEREA Y AEROPORTUARIOS
AREA DE SEGURIDAD

CALCULADO F. ALONSO	AERODROMO DE CASTELLON
DIBUJADO F. ALONSO	INSPECCION DEL 14/02/07
COMPROBADO	SUPERFICIE DE APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE CABECERA 36
PROYECTADO	
EXAMINADO Y CONFORME	ESCALA ORIGINAL H=1:2000 V=1:500 · FECHA FEBRERO 2007 · REF. · PLANO N. 4 HOJA DE



ALZADO DE ALTURAS MAXIMAS EN EL SECTOR DE LA APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE



PLANTA DEL SECTOR DE LA APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE

Leyenda

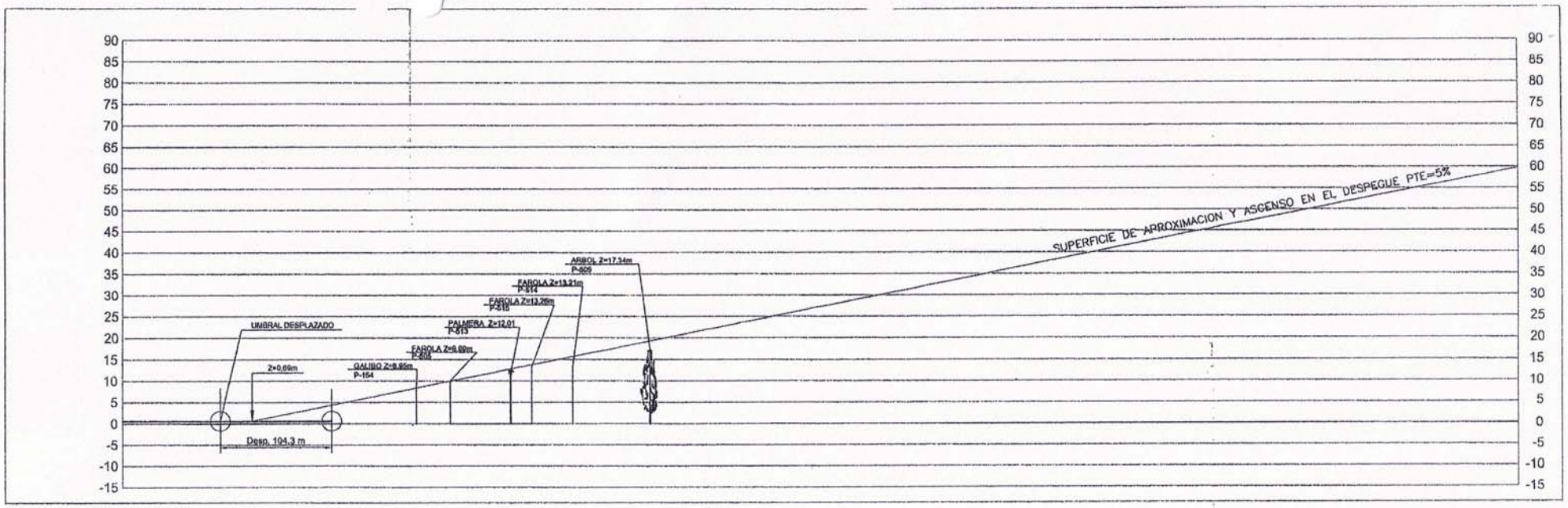
Palmera	*Leyenda del punto*
632	*Núm. de referencia del punto*
12.54	*Altitud del punto*
	Posición de umbral

NOTA:
EN ESTE PLANO SE HAN CONSIDERADO SOLAMENTE, LAS ELEVACIONES TOPOGRAFICAS MAS RELEVANTES

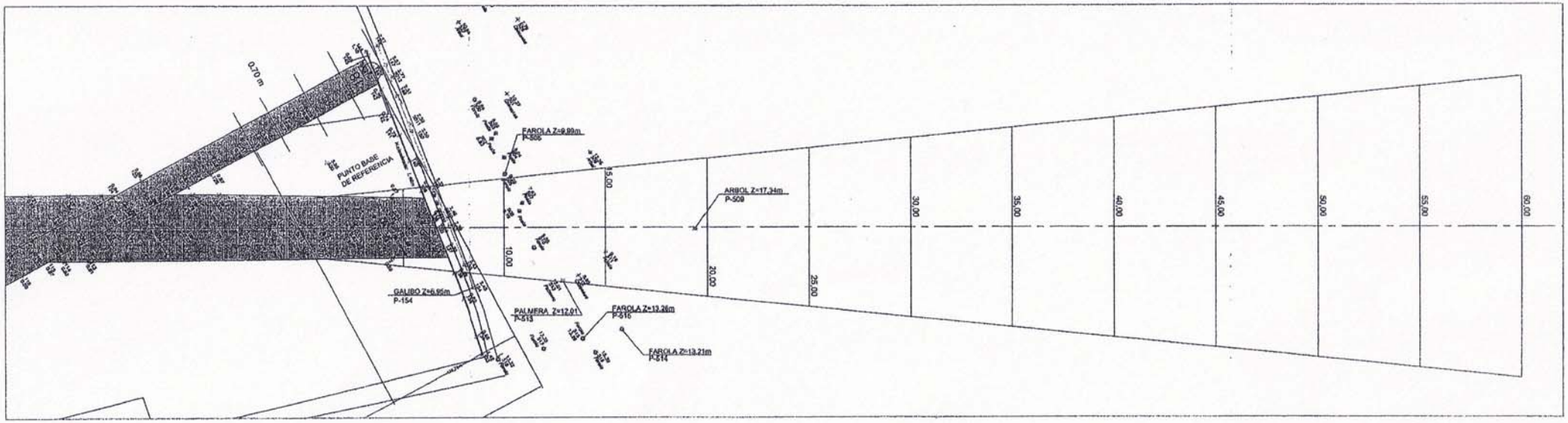
N	DESCRIPCION	FECHA	POR
	REVISIONES		

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SUBDIRECCION GENERAL DE SISTEMAS DE NAVEGACION AEREA Y AEROPORTUARIOS
AREA DE SEGURIDAD

CALCULADO	AERODROMO DE CASTELLON		
DIBUJADO	INSPECCION DEL 14/02/07		
COMPROBADO	SUPERFICIE DE APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE CABECERA 03		
PROYECTADO			
EXAMINADO Y CONFORME	ESCALA ORIGINAL H=1:2.000 V=1:500	FECHA FEBRERO 2007	REF.
			PLANO N. 5 HOJA DE



ALZADO DE ALTURAS MAXIMAS EN EL SECTOR DE LA APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE



PLANTA DEL SECTOR DE LA APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE

Leyenda

Palmera	*Leyenda del punto*
632	*Núm. de referencia del punto*
12.54	*Altitud del punto*
	Posición de umbral

NOTA:
EN ESTE PLANO SE HAN CONSIDERADO, SOLAMENTE LAS ELEVACIONES TOPOGRAFICAS MAS RELEVANTES

Nº	DESCRIPCION	FECHA	POR
	REVISIONES		

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SUBDIRECCION GENERAL DE SISTEMAS DE NAVEGACION AEREA Y AEROPORTUARIOS
AREA DE SEGURIDAD

CALCULADO	F.ALONSO	AERODROMO DE CASTELLON
DIBUJADO	F.ALONSO	INSPECCION DEL 14/02/07
COMPROBADO		SUPERFICIE DE APROXIMACION FINAL Y ASCENSO EN EL DESPEGUE CABECERA 21
PROYECTADO		
EXAMINADO Y CONFORME		

ESCALA ORIGINAL	FECHA	REF.	PLANO N. 5
H=1:2.000 V=1:500	FEBRERO 2007		HOJA 1 DE 1

MURO

PUNTO BASE DE REFERENCIA

PUNTO BASE DE REFERENCIA

BALIZA DELIMITADORAS UMBRAL DESPLAZADO Y EXTREMO DE PISTA

PINAR

PINAR

MURO

FRANJA

PISTA ASFALTADA

PISTA DE TERRENO NATURAL

LOSAS DE HORMIGON (EXISTENTENTES) DE BORDE DE FRANJA: LIMPIAR,REPARAR Y PINTAR EN BLANCO

PUNTO BASE DE REFERENCIA

ZONA ASFALTADA

BALIZA DELIMITADORAS UMBRAL DESPLAZADO Y EXTREMO DE PISTA

ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES CONTRAINCENDIOS

ALAMBRADA

PUNTO BASE DE REFERENCIA

DETALLE DE UMBRAL DESPLAZADO
COLOR BLANCO

DETALLE DE BARRA DE PARADA
EN COLOR AMARILLO

DETALLE DE FAJA LATERAL DE PISTA (BORDE DE PISTA)
COLOR BLANCO

DETALLE DE FLECHA DE UMBRAL DESPLAZADO
COLOR BLANCO

SEÑAL DE EJE DE CALLE DE RODAJE
EN COLOR AMARILLO BORDE NEGROS

DETALLE DE FAJA TRANSVERSAL DE UMBRAL
COLOR BLANCO

DETALLE DE FAJA TRANSVERSAL DE EXTREMO DE PISTA
COLOR BLANCO

SEÑAL DESIGNADORA DE PISTA
COLOR BLANCO

SEÑAL DESIGNADORA DE PISTA
COLOR BLANCO

DETALLE DE BALIZA DELIMITADORA

SIN ESCALA

#	DESCRIPCION	FECHA	POR
	REVISIONES		

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SUBDIRECCION GENERAL DE SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AEREA Y AEROPORTUARIOS
AREA DE SEGURIDAD

CALCULADO	AERODROMO DE CASTELLON
DIBUJADO	INSPECCION DEL 14/02707
COMPROBADO	PLANTA GENERAL SEÑALIZACION PROPUESTA
PROYECTADO	
EXAMINADO Y CONFORME	

ESCALA ORIGINAL	FECHA	REF.	PLANO Nº 7 DE HOJA DE
1 : 150	ENERO 2007		

EL AEROCLUB DE CASTELLÓN Y EL AERÓDROMO DEL PINAR
ACTIVIDAD ACTUAL E IMPOSIBILIDAD DEL TRASLADO DE LA MISMA

El Aeroclub de Castellón gestiona desde hace 52 años el Aeródromo del Pinar, un aeródromo no controlado (aeródromo en el que no se suministra servicio de control de tránsito aéreo, pero igualmente sujeto al Reglamento de la Circulación Aérea) perfecto para múltiples actividades de aviación general, que presta servicio a la aviación deportiva, ultraligera, trabajos aéreos (fotografía aérea, arrastre carteles publicitarios, ...), servicios agrícolas, paracaidismo y servicios sociales (ambulancia aérea -única SAMU aérea existente en la Comunidad Valenciana-, extinción de incendios, rescate, policía, guardia civil y ejército del aire). El Aeroclub de Castellón cuenta además con escuela de pilotos y ULMs (de inminente apertura), sección de aeromodelismo y pilotos RC y sección social. El Aeródromo del Pinar es utilizado además de forma habitual por otras escuelas de vuelo de la Comunidad Valenciana y del resto de España, tanto para la formación de pilotos privados como pilotos comerciales. Es también marco para otros acontecimientos sociales y deportivos, como los Encuentros de Reconstrucción Histórica Militar o el V Campeonato del Mundo de Inland Casting, celebrado en septiembre de este año.

El aeródromo esta autorizado para operación de vuelo visual diurno (VRF-HJ) de orto a ocaso (del amanecer al anochecer) y cumple con todas las estrictas normativas y reglamentos vigentes. La mayoría de las aeronaves que suelen utilizarlo son ligeras y deportivas que gracias a la evolución tecnológica en los últimos tiempos, especialmente en lo relativo a las motorizaciones, dejan una huella sonora muy baja. Aún así y adicionalmente, el Aeroclub de Castellón, por iniciativa propia, ha establecido unas normas locales que restringen el horario para ciertas maniobras con el fin de reducir aún más el posible impacto acústico. Con el mismo fin, se implantó también un procedimiento no oficial de uso de pistas, sujeto a la decisión última del comandante de la aeronave según su criterio, manual de vuelo y condiciones meteorológicas, siendo la seguridad la primera premisa.

El aeródromo de Castellón es conocido y reconocido nacional e internacionalmente, habiendo albergado pruebas de primer nivel. El año 2012 desarrollará una actividad competitiva excepcional, convirtiéndose en uno de los principales aeródromos deportivos del mundo. Gracias a los excelentes resultados de anteriores pruebas realizadas en Castellón, incluyendo el Campeonato del Mundo de Rally Aéreo en 1986 y el Campeonato de Europa en 2009, el Aeroclub de Castellón ha conseguido traer a nuestra ciudad el XVIII Campeonato del Mundo de Rally Aéreo, que se disputará del 31 de agosto al 9 de septiembre y cuya presidencia de honor ha sido solicitada a S.M. El Rey.

El Mundial estará arropado con una gran cantidad de eventos distribuidos a lo largo del año, incluyendo otros 2 campeonatos de Rally Aéreo (regional puntuable para el Campeonato de España -organizado por primera vez por nuestro Aeroclub- y Campeonato de España), Campeonato Autonómico de Vuelo con motor que determinará la primera selección autonómica de la FDACV, Final del II Campeonato de España de ANR, 6 campeonatos de paracaidismo (3 autonómicos, nacional, europeo de exparacaidistas militares y campeonato del mundo), además de pruebas locales y regionales, un curso de formación de jueces de paracaidismo y entrenamientos no competitivos. También tiene prevista la celebración de una Jornada de Puertas Abiertas englobada en las fiestas del Grao de Castellón, y un Festival Aeronáutico como gran broche de oro para el Campeonato del Mundo, para el que se ha solicitado al Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire la participación de patrullas ASPA y PAPEA.

El aeródromo del Pinar, por su privilegiada situación, es también un importante foco de atracción de turismo de alto nivel y desestacionalizado, que atrae actualmente un número significativo de visitantes y que es fácilmente potenciable. Gracias a su climatología, es base de operaciones durante todo el año para un gran número de aficionados de toda Europa. Destaca, por el volumen de turistas que atrae, los deportistas europeos practicantes de paracaidismo, que en muchas ocasiones se desplazan a Castellón en compañía de sus familias. Durante el año 2010, se han realizado más de 15.000 saltos en paracaídas en el Aeródromo del Pinar gestionados directamente por el Aeroclub de Castellón, a través del Club de Paracaidismo Castellón (Skytime), además de otros 10.000 saltos realizados por escuelas paracaidistas europeas (principalmente la escuela alemana Kassel y la Belga Centro de paracaidismo SPA), cifra que se verá superada el presente año. Durante el año 2010, han operado en nuestras instalaciones más de 700 aviones no basados en Castellón, 300 de ellos procedentes de fuera de España, además de 1.000 ultraligeros, 400 de ellos procedentes de fuera de España.

El volumen de operaciones realizadas en el Aeródromo del Pinar resulta muy significativo. durante 2010 se han realizado 27.000 operaciones, incluyendo 548 operaciones del SAMU aéreo, 2.800 operaciones de los aviones de extinción de incendios (incluyendo entrenamientos), 4.400 operaciones de aviones para lanzamiento de paracaidistas, 4.200 operaciones de aviones (vuelos deportivos, trabajos aéreos y

servicios agrícolas), 7.600 operaciones de ULMs y 7.000 operaciones de escuela de pilotos de avión, además de las operaciones de otros servicios sociales (helicóptero de emergencias 112, guardia civil, policía, ...). Cabe citar que en 2010 operaron de forma regular en el Aeródromo del Pinar 15 aviones de 9 escuelas de pilotos, incluyendo las 5 escuelas que existían en Valencia (Aeroclub de Valencia, ASM, Alba Air, Airmed y Airpull), las escuelas Top Fly y Aerolink de Sabadell, la escuela Top Fly de Huesca y la escuela del Aeroclub de Castellón. Estas escuelas han realizado en el Aeródromo del Pinar gran parte de la formación de los pilotos, incluyendo la formación y prácticas de tomas y despegues, ante la imposibilidad de realizarlas en un aeródromo controlado como el de Valencia. También han operado en Castellón otras escuelas de España, principalmente para formación en navegación.

Los aeropuertos controlados, como el nuevo aeropuerto de Castellón, están concebidos para atender las necesidades de la aviación comercial, no siendo adecuados para actividades de aviación general. Las normas de seguridad, los procedimientos de control para tráfico instrumental y la operativa en un entorno controlado, dificulta en gran medida parte de las actividades de aviación general e imposibilita completamente el desarrollo de muchas de ellas. Gran parte de las actuales actividades del Aeroclub de Castellón, incluyendo la actividad paracaidista, ultraligeros, paramotores, escuela de ULMs, aeromodelismo y pilotos RC, etc. no pueden desarrollarse en el nuevo aeropuerto de Castellón, por lo que el traslado del Aeroclub conllevaría la completa desaparición de las mismas. La mayor parte del resto de actividades desarrolladas en el Aeródromo del Pinar, tanto de aviación deportiva como de servicios sociales, tendrían grandes limitaciones para desarrollarse en el nuevo aeropuerto, estando muchas de ellas abocadas a su práctica desaparición.

Para hacerse una idea de la diferencia de operar en un aeropuerto controlado y un aeródromo no controlado, cabe citar que el número de operaciones realizadas en el aeródromo de Castellón en 2010 lo sitúa al mismo nivel de operaciones de Reus. Sólo 19 aeropuertos de la red de Aena superan la cifra de operaciones de Castellón, incluyendo entre ellos a Sabadell y Cuatro Vientos, dedicados también a prestar servicio a la aviación general. http://www.aena.es/csee/ccurl/333/933/anualDefinitivos_2010.pdf

Por todo ello, el traslado del Aeroclub de Castellón al nuevo aeropuerto no resulta viable. Lamentablemente, tenemos un triste ejemplo reciente en nuestra propia Comunidad Autónoma: el 12 de julio del presente año 2011, el Aeroclub de Valencia fue desalojado del Aeropuerto de Manises, aeropuerto que fundó el propio Aeroclub de Valencia hace casi 80 años. Las necesidades de la aviación comercial y la aviación general son muy distintas y su coexistencia puede resultar extremadamente complicada. Otra buena prueba de ello son los servicios aéreos para extinción de incendios en la provincia de Valencia que se prestan actualmente desde el Aeródromo del Pinar de Castellón, ante la imposibilidad de operar en condiciones adecuadas en un entorno controlado como es el Aeropuerto de Manises.

Cabe recordar que España, a pesar de su situación estratégica y su excelente climatología, sufre un claro déficit de aeródromos para aviación general. De acuerdo con el informe CIA World Factbook 2011, en España existen únicamente 154 aeropuertos (incluyendo los 47 aeropuertos gestionados por AENA). Esta cifra supone menos de la tercera parte de los aeropuertos existentes en países de nuestro entorno, como Alemania, Gran Bretaña o Francia (549, 505 y 475 aeropuertos, respectivamente). La Comunidad Valenciana es clara muestra de esta carencia de aeródromos para aviación general, como el Aeródromo del Pinar, por lo que la desaparición del mismo supondría un grave perjuicio para el conjunto de la población y para la actividad de nuestra provincia.

Por otra parte, la existencia de un aeródromo no controlado para dar servicio a las necesidades de la aviación general en las proximidades de un aeropuerto controlado para dar servicio a la aviación comercial resulta la solución más adecuada. En España tenemos muchos ejemplos de esta situación, como Barajas – Cuatro Vientos, El Prat – Sabadell, Mallorca – Son Bonet, Málaga – La Axarquía, Gran Canaria – El Berriel, ... o Alicante – Muchamiel en la Comunidad Valenciana.

La aviación general es una actividad de gran importancia social y económica, que requiere una red adecuada de aeródromos para su desarrollo. Según Wikipedia, en Estados Unidos existen aproximadamente 17.300 aeropuertos públicos, de los que solo 600 aeropuertos son operados por aviación comercial de transporte regular, los restantes sirven exclusivamente a la aviación general. De acuerdo con la Asociación de Pilotos y Dueños de Aeronaves (AOPA) de Estados Unidos, la aviación general provee más del 1 por ciento del PIB de Estados Unidos, generando 1,3 millones de empleos en servicios profesionales y manufactura.

El Aeroclub de Castellón considera que la mejor opción de futuro es mantener y potenciar las instalaciones del Aeródromo del Pinar, incluso sería perfecto aprovecharlo para crear una Ciudad del Aire (que podría coexistir con la Ciudad de las Lenguas). La única alternativa viable para permitir su continuidad sería su traslado a un nuevo aeródromo no controlado en un emplazamiento próximo y con similares condiciones meteorológicas.

Las dificultades y costes de construcción de un pequeño aeródromo de aviación general y deportiva, y la normativa aplicable, nada tienen que ver con un aeropuerto de aviación comercial, resultando suficiente para un inicio de actividad con una pista de alrededor de 1.000 metros y una superficie para los imprescindibles hangares, que faciliten el correcto mantenimiento y protección de las aeronaves, sin necesidad de iluminación, ni ayudas para la navegación, ni torre de control, ni servicio contra incendios ni ningún otro tipo de instalación especial.

Cabe citar, como ejemplo cercano de la viabilidad de la construcción de este tipo de aeródromos, el caso de la localidad valenciana de Alcublas, de sólo 796 habitantes, que está construyendo un importante aeródromo para aviación general, que dispondrá de una pista de cerca de 2.000 metros, con un plan especial de ordenación que abarca 1.826.058 m2, incluyendo 737.905 m2 de suelo dotacional. El alcalde de Alcublas visitó el Aeroclub de Castellón con motivo del Campeonato Autonómico de Vuelo con Motor disputado el presente mes de agosto, donde nos explicó la relativa sencillez de este tipo de proyectos y la reducida inversión necesaria, que los ponen al alcance, incluso, de pequeños ayuntamientos como el suyo (http://www.alcublas.es/listado/aerodromo). Las instalaciones necesarias en Castellón, dado que la pista estaría prácticamente al nivel del mar, serían mucho más reducidas.

La presión urbanística y la falta de apoyos públicos están afectando gravemente a la aviación general en nuestro país, lo que puede conllevar serias consecuencias para el conjunto de nuestra sociedad. Un ejemplo reciente de esta falta de apoyo público es la subida de tasas de AENA en 2011, que supone un incremento medio para la aviación general superior al 600%, con subidas que alcanzan en algunos casos incluso el 1.000%. A mediados de año, esta subida desproporcionada se “complementó” con la creación de una nueva tasa denominada “Prestación de Tráfico de Aeródromo”. Por si todo ello no fuera suficiente, AENA decidió obligar a la contratación de servicios de handling en gran parte de sus aeródromos (pueden suponer un coste de 80 € por un traslado en furgoneta de 200 metros). Por poner un ejemplo concreto, aterrizar y despegar en Valencia con una avioneta ligera ha pasado de costar unos 12 € a más de 200 €. Además, ahora es necesario solicitar previamente slot.

Confiamos que esta situación cambie en el futuro, que nuestras administraciones entiendan el imprescindible papel que prestan aeródromos como el nuestro y que faciliten el desarrollo de la aviación general que nuestra provincia, nuestra comunidad y nuestro país necesitan.