

**BORRADOR DE REAL DECRETO POR EL QUE SE
MODIFICAN LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
DEL AEROPUERTO DE A CORUÑA**

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, al regular las servidumbres aeronáuticas, establece en el artículo 51, que su naturaleza y extensión se determinarán mediante decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre tales servidumbres.

El Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de La Coruña, modifica las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña y de sus instalaciones radioeléctricas asociadas sobre los terrenos que se encuentran bajo su proyección ortogonal, de acuerdo con sus características y conforme a los preceptos de la legislación vigente en aquel momento.

Con posterioridad, se han introducido modificaciones en el campo de vuelos y se han realizado una serie de cambios relacionados con las instalaciones radioeléctricas.

En concreto, se ha cambiado la denominación de las pistas y se ha ampliado el campo de vuelos, desplazando el umbral 03. Se han reubicado los equipos asociados al sistema de aterrizaje instrumental (localizador, GP y DME). El equipo TVOR se ha sustituido por un radiofaro omnidireccional, y se ha incorporado un equipo medidor de distancias asociado, además de un radiogoniómetro y tres enlaces hertzianos. Se han actualizado y/o renombrado los identificativos de las instalaciones. Como consecuencia de ello, se han definido nuevos procedimientos de aproximación por instrumentos al aeropuerto. Así mismo, se han determinado con mayor precisión las coordenadas de las instalaciones radioeléctricas.

Por otra parte, el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, modifica el Decreto 584/1972 revisando y actualizando determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la que España es miembro.

Como consecuencia de todo ello, se hace necesaria la modificación de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña.

El presente real decreto ha sido sometido a trámite de información pública y a consulta de las administraciones públicas territoriales afectadas, como exige el artículo 27.4 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día XXXXX,

DISPONGO:

Primero.- *Modificación de las servidumbres aeronáuticas*

Se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de A Coruña y sus instalaciones radioeléctricas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de conformidad con lo estipulado en el artículo 27 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

Segundo.- *Clasificación del aeropuerto*

El aeropuerto de A Coruña se clasifica como aeródromo de letra de clave «B» a efectos de aplicación de las servidumbres indicadas en el artículo anterior en cumplimiento de lo que dispone el Decreto 584/1972, de 24 de febrero.

Tercero.- *Coordenadas y cotas del punto de referencia, umbrales, instalaciones radioeléctricas y sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación*

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

A tales efectos se considera:

a) Punto de referencia para el cálculo de las servidumbres de aeródromo: el punto de referencia queda determinado por las coordenadas geográficas siguientes: latitud Norte, 43° 18' 02,594"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 42,081". La altitud del punto de referencia es de 92 metros sobre el nivel del mar.

b) Pista de vuelo

La pista de vuelo 03-21 tiene una longitud de 2.188 metros por 45 de anchura, y queda definida por las siguientes coordenadas:

Umbral de la pista 03: latitud Norte, 43° 17' 30,110"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 23' 08,740"; altitud, 100,3 metros sobre el nivel del mar.

Umbral de la pista 21 y extremo de la pista 03: latitud Norte, 43° 18' 30,910"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 18,840"; altitud, 82,8 metros sobre el nivel del mar.

Extremo de la pista 21: latitud Norte, 43° 17' 34,280"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 23' 05,190"; altitud, 100,6 metros sobre el nivel del mar.

c) Instalaciones radioeléctricas:

Las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto son las que a continuación se relacionan:

1.^a Centro de emisores y receptores VHF/UHF (TWR LECO): latitud Norte 43° 18' 08,962"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 50,435"; altitud, 120,8 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Culleredo.

2.^a Radiogoniómetro VHF (VDF LECO): latitud Norte 43° 18' 08,980"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 50,399"; altitud, 120,8 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Culleredo.

3.^a Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC LCO): latitud Norte 43° 17' 25,775"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 23' 12,297"; altitud, 95,4 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Culleredo.

4.^a Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP LCO): latitud Norte 43° 18' 24,520"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 27,701"; altitud, 83,8 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Culleredo.

5.^a Equipo medidor de distancias del sistema de aterrizaje instrumental (DME LCO): latitud Norte 43° 18' 24,520"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 27,701"; altitud, 83,8 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Culleredo.

6.^a Radiofaro no direccional (NDB COA): latitud Norte 43° 21' 56,038"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 19' 42,311"; altitud, 95,3 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Oleiros.

7.^a Radiofaro no direccional (NDB C): latitud Norte 43° 19' 25,134"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 21' 39,001"; altitud, 27,1 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Oleiros.

8.^a Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR LRA): latitud Norte 43° 23' 46,188"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 18' 24,568"; altitud, 120,3 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Oleiros.

9.^a Equipo medidor de distancias (DME LRA): latitud Norte 43° 23' 46,149"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 18' 25,242"; altitud, 120,3 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Oleiros

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

TWR LECO(3): latitud Norte 43° 18' 09,193"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 50,328"; altitud, 116,2 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Culleredo; y

NDB C: latitud Norte 43° 19' 24,517"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 21' 39,082"; altitud, 34,2 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Oleiros.

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

TWR LECO(2): latitud Norte 43° 18' 09,066"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 50,348"; altitud, 121,2 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Culleredo; y

NDB COA: latitud Norte 43° 21' 55,492"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 19' 41,062"; altitud, 110,9 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Oleiros.

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

TWR LECO(1): latitud Norte 43° 18' 09,079"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 50,380"; altitud, 121,8 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Culleredo; y

VOR LRA: latitud Norte 43° 23' 45,689"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 18' 24,547"; altitud, 126,8 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Oleiros.

d) Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación:

Las coordenadas de referencia del sistema PAPI para el umbral 21 son:

Barra de ala derecha: latitud Norte 43° 18' 23,458"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 27,583"; altitud, 85,2 metros sobre el nivel del mar.

Barra de ala izquierda: latitud Norte, 43° 18' 21,760"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 08° 22' 23,714"; altitud, 85,2 metros sobre el nivel del mar.

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

La pista dispone de Zonas Libres de Obstáculos (CWY) cuyas dimensiones son 300x150 metros para ambas pistas. La elevación inicial de la superficie de despegue por cada umbral coincide con la cota del extremo de la pista correspondiente.

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

Cuarto. - *Servidumbres radioeléctricas aeronáuticas para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores*

Las servidumbres asociadas a las instalaciones enumeradas en el apartado anterior se completarán con el establecimiento de las servidumbres radioeléctricas aeronáuticas exclusivamente para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores en un real decreto ex profeso para dichas instalaciones.

Quinto.- *Operación de aeronaves*

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por Instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas, existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al aeropuerto de A Coruña:

Aproximación ILS Z RWY 21
Aproximación ILS Y RWY 21
Aproximación VOR RWY 21
Aproximación NDB RWY 21

Además, la pista 21 dispone de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación PAPI a efectos de servidumbres aeronáuticas.

Sexto.- *Municipios afectados*

Los términos municipales afectados por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña, todos ellos ubicados en la provincia de A Coruña, son los que a continuación se relacionan:

A Coruña
Abegondo
Ares
Arteixo
Bergondo
Cabanas
Cambre
Carral
Cerceda
Culleredo
Fene
Ferrol
Miño

Mugardos
Narón
Neda
Oleiros
Oza-Cesuras
Pontedeume
Sada
San Sadurniño
Valdoviño

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

Quedan integradas en el plan director del aeropuerto de A Coruña las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas para la configuración correspondiente al escenario actual, conforme a las coordenadas y cotas que figuran en el apartado tercero. Para la configuración correspondiente al desarrollo previsible, se aplican las actuaciones propuestas en el plan director del aeropuerto de A Coruña partiendo de las presentes servidumbres aeronáuticas.

Octavo.- *Sustitución*

El presente real decreto sustituye al Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de La Coruña.

Noveno.- *Entrada en vigor*

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

Dado en Madrid a XXXX de XXXX de XXXX

El Ministro de Transportes,
Movilidad y Agenda Urbana
XXXX