

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

**7946** *Real Decreto 360/2024, de 2 de abril, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña (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 A 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, se ha incorporado un equipo medidor de distancias asociado, además de un radiogoniómetro y se han eliminado 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.

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 redacción actual.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de abril de 2024,

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, 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 de 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.

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 08° 22' 42,081". La altitud del punto de referencia es de 92 metros.

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

- 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 08° 23' 08,740"; altitud 100,3 metros.

Extremo de la pista 03: latitud Norte 43° 18' 30,910"; longitud Oeste 08° 22' 18,840"; altitud 82,8 metros.

Umbral de la pista 21: latitud Norte 43° 18' 30,910"; longitud Oeste 08° 22' 18,840"; altitud 82,8 metros.

Extremo de la pista 21: latitud Norte 43° 17' 34,280"; longitud Oeste 08° 23' 05,190"; altitud 100,6 metros.

La pista dispone de Zonas Libres de Obstáculos (CWY) cuyas dimensiones son 300×150 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.

- c) Las instalaciones radioeléctricas de este aeródromo son las que a continuación se relacionan:

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

2.<sup>a</sup> Radiogoniómetro VHF (VDF LECO): latitud Norte 43° 18' 08,980"; longitud Oeste 08° 22' 50,399"; altitud 120,8 metros. Ubicado en el término municipal de Culleredo.

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

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

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

6.<sup>a</sup> Radiofaro no direccional (NDB COA): latitud Norte 43° 21' 56,038; longitud Oeste 08° 19' 42,311"; altitud 95,3 metros. Ubicado en el término municipal de Oleiros.

7.<sup>a</sup> Radiofaro no direccional (NDB C): latitud Norte 43° 19' 25,134"; longitud Oeste 08° 21' 39,001"; altitud 27,1 metros. Ubicado en el término municipal de Oleiros.

8.<sup>a</sup> Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR LRA): latitud Norte 43° 23' 46,188"; longitud Oeste 08° 18' 24,568"; altitud 120,3 metros. Ubicado en el término municipal de Oleiros.

9.<sup>a</sup> Equipo medidor de distancias (DME LRA): latitud Norte 43° 23' 46,149"; longitud Oeste 08° 18' 25,242"; altitud 120,3 metros. Ubicado en el término municipal de Oleiros.

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.

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 08° 22' 27,583"; altitud 85,2 metros.

Barra de ala izquierda: latitud Norte 43° 18' 21,760"; longitud Oeste 08° 22' 23,714"; altitud 85,2 metros.

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 completan 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.  
Cerdea.  
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, de acuerdo con el artículo 29.1, párrafo segundo, del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y 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. *Pérdida de eficacia.*

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

Noveno. *Eficacia.*

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

Dado en Madrid, el 2 de abril de 2024.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible,  
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO