

BORRADOR DE REAL DECRETO POR EL QUE SE
MODIFICAN LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
DEL AEROPUERTO DE
MADRID-CUATRO VIENTOS

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.

La Orden 2316/2001, de 26 de enero, modifica la relación de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto contenida en el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, y establece que Madrid/Cuatro Vientos se encuentra dentro de la relación de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto.

El Real Decreto 1420/1992, de 20 de noviembre, sobre servidumbres aeronáuticas del Aeródromo y Helipuerto de Cuatro Vientos (Madrid), en sus instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y operaciones de aeronaves, actualiza las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos 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 al 20 de noviembre de 1992, se han introducido modificaciones en el campo de vuelos y se han realizado una serie de cambios relacionados con las instalaciones radioeléctricas, incorporando unas nuevas y dando de baja algunas de las existentes.

En concreto, se ha actualizado la designación de pista y el perfil de la misma. Se han dado de baja dos centros de receptores HF, dos centros de emisores/receptores UHF y un centro de receptores UHF; y se ha incorporado un radiogoniómetro. Además, se ha modificado la altitud del punto de referencia, y 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, de 24 de febrero, 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 Madrid-Cuatro Vientos.

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.

Este real decreto ha sido informado favorablemente por la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDFEO) en su reunión XXXXX de XXXXX, de conformidad con lo previsto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Defensa y 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 Madrid-Cuatro Vientos 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 y del helipuerto*

El aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos se clasifica como aeródromo de letra de clave «C» 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.

Asimismo, el helipuerto H1 se clasifica como helipuerto de categoría «C» a efectos de aplicación de las servidumbres indicadas en el artículo anterior en cumplimiento de lo que dispone el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos.

Tercero. - *Coordenadas y cotas del punto de referencia, umbrales e instalaciones radioeléctricas*

Las coordenadas y cotas de los puntos de referencia (PR) y de los umbrales, 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: el punto de referencia queda determinado por las coordenadas geográficas siguientes: latitud Norte, 40° 22' 14,400"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 47' 06,500". La altitud del punto de referencia es de 692 metros sobre el nivel del mar.

b) Punto de referencia para el cálculo de las servidumbres de helipuerto: el punto de referencia queda determinado por las coordenadas geográficas siguientes: latitud Norte, 40° 22' 22,165"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 47' 01,926". La altitud del punto de referencia es de 686 metros sobre el nivel del mar.

c) Pista de vuelo.

La pista de vuelo 09-27 tiene una longitud de 1.500 metros por 30 de anchura, y queda definida por las siguientes coordenadas:

Umbral de la pista 09 y extremo de la pista 27: latitud Norte, 40° 22' 16,040"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 47' 38,140"; altitud, 691,5 metros sobre el nivel del mar.

Umbral de la pista 27 y extremo de la pista 09: latitud Norte, 40° 22' 12,840"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 46' 34,870"; altitud, 685,7 metros sobre el nivel del mar.

d) Helipuerto H1.

El área de aterrizaje y despegue es apta para helicópteros en aproximación visual, y está formada por un rectángulo de 40 metros de longitud por 30 metros de ancho. Las trayectorias de aproximación y despegue son las definidas por la unión de sus umbrales:

THR09 - THR27: azimut geográfico $093^{\circ} 48' 30,00826''$; rumbo magnético (2015) $094^{\circ} 58' 30''$.

THR27 - THR09: azimut geográfico $273^{\circ} 48' 31,08651''$; rumbo magnético (2015) $274^{\circ} 58' 31''$.

La cota de inicio para el sentido de aterrizaje 09 es de 685,9 metros.

La cota de inicio para el sentido de aterrizaje 27 es de 685,5 metros.

e) 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 LECU): latitud Norte $40^{\circ} 22' 06,114''$; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), $003^{\circ} 46' 53,775''$; altitud, 719,6 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Madrid.

2.^a Centro de emisores VHF/UHF (EMI eeCVS): latitud Norte $40^{\circ} 22' 04,278''$; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), $003^{\circ} 46' 25,589''$; altitud, 697,5 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Madrid.

3.^a Radiofaro no direccional (NDB CVT): latitud Norte $40^{\circ} 22' 03,998''$; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), $003^{\circ} 46' 24,248''$; altitud, 687,5 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Madrid.

4.^a Radiogoniómetro VHF (VDF LECU): latitud Norte $40^{\circ} 22' 06,114''$; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), $003^{\circ} 46' 53,775''$; altitud, 719,6 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Madrid.

5.^a MW: latitud Norte $40^{\circ} 22' 35,168''$; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), $003^{\circ} 47' 01,449''$; altitud, 711,6 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Madrid.

La pista 09-27 no dispone de Zonas Libre de Obstáculos (CWY).

Las elevaciones iniciales de las superficies de despegue coinciden con las cotas de los extremos de pista correspondientes.

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

Cuarto.- Municipios afectados

Los términos municipales afectados por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos, todos ellos pertenecientes a la Comunidad de Madrid, son los que a continuación se relacionan:

Alcorcón
Boadilla del Monte
Brunete
Leganés
Madrid
Pozuelo de Alarcón
Villaviciosa de Odón

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

Quedan integradas en el plan director del aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos 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 Madrid-Cuatro Vientos partiendo de las presentes servidumbres aeronáuticas.

Sexto.- *Sustitución*

El presente real decreto sustituye al Real Decreto 1420/1992, de 20 de noviembre, sobre servidumbres aeronáuticas del Aeródromo y Helipuerto de Cuatro Vientos (Madrid), en sus instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y operación de aeronaves.

Séptimo.- *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

La Ministra de Defensa
XXXX