



A3. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS



A3.1. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS ACTUALES

A3.1.1. Generalidades

En el Capítulo 3 ya se indicó que las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria fueron aprobadas en virtud al Real Decreto 2243/1979 y publicadas en el B.O.E. nº 234 de fecha 29-09-79.

Las Servidumbres Aeronáuticas deberán ajustarse a la nueva configuración según vayan realizándose las modificaciones propuestas para conseguir el desarrollo del aeropuerto: aumento de la longitud de la pista, modificación de instalaciones radioeléctricas, etc.

Si se actualizan estas servidumbres siguiendo los mismos criterios del actual Decreto, éstas seguirán presentando carencias análogas a las antiguas, ya que los principios para su confección están basados en aquellos que definió la OACI para los procedimientos de Navegación Aérea en el Documento 8168, vigentes en el momento de promulgarse el Decreto de febrero de 1972.

No obstante lo anterior indicado, se ha procedido a continuación a realizar el estudio de las Servidumbres Aeronáuticas acorde al Decreto de febrero de 1972, teniendo en cuenta la nueva longitud de la pista de vuelo así como a las instalaciones radioeléctricas actuales y futuras que sean necesarias.

Según el Decreto 584/1972 de 24 de febrero, se establecen con carácter general las normas que deben regir las Servidumbres de Aeropuertos, Ayudas a la Navegación y Operación de Aeronaves.

A tenor de lo dispuesto en el mencionado Decreto, se ha procedido al estudio y modificación de las Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Vitoria.

A3.1.1.1. Datos Generales del Aeropuerto

- **Punto de referencia del aeropuerto**

El punto de referencia del aeropuerto es el definido por las coordenadas siguientes, referidas al Meridiano Greenwich:

- Coordenadas Geográficas:

Latitud: 42° 53' 02" N
Longitud (M.G.): 002° 43' 23" W

- Coordenadas U.T.M.:

X = 522.616,753
Y = 4.748.043,970

Altitud: 509 metros sobre el nivel del mar.

- **Pista de vuelo**

El máximo desarrollo posible del Aeropuerto de Vitoria contempla una única pista, con nuevas calles de salida y un incremento de longitud de aquélla, resultando un campo de



vuelos similar al actual al que se ha mejorado su operatividad.
La denominación y dimensiones resultantes sería:

04 - 22 de dimensiones 3.700x45 metros.

- **Franjas**

La pista de vuelo estará centrada y comprendida en una franja cuyo eje coincide con el de la pista de vuelo actual.

Esta franja se extiende, en sentido longitudinal según el eje de la pista, hasta los 60 metros posteriores correspondientes a cada extremo de la misma.

El ancho de esta franja será en todo caso de 300 m.

- **Clasificación del Aeropuerto**

Atendiendo a la longitud de la pista y de acuerdo a lo indicado en el Decreto vigente, el Aeropuerto queda clasificado con la letra de Clave "A", y según OACI "4 F".

A3.1.2. Servidumbre del aeropuerto

- **Generalidades**

La zona de servidumbre comprende las áreas y superficies correspondientes a despegue y aproximación, y las superficies: horizontal interna, cónica y de transición, constituidas de acuerdo con el Artículo 5º del Decreto anteriormente mencionado, cuyas características físicas se especifican en los párrafos siguientes:

- **Áreas y superficies de subida en el despegue y de aproximación**

- Áreas y superficies de subida en el despegue:

Las áreas correspondientes a la subida en el despegue comienzan en el extremo de la zona de libre obstáculos en ambos umbrales, con una anchura de borde interior de 180 m, ensanchándose con una divergencia a cada lado de 12,5% hasta alcanzar una anchura de 1.200 metros, manteniéndola hasta el borde exterior, que en este caso se encuentra a 15.000 metros del inicio del área.

La pendiente de estas superficies de subida es del dos por ciento (2%).

- Áreas y superficies de aproximación

Comienzan a 60 metros de cada umbral de pista, con un ancho de 300 metros y se extienden hasta una distancia de 15.000 metros.

La divergencia de cada borde lateral con respecto a la prolongación del eje de pista es de 15%.

La pendiente de cada superficie de aproximación es del 2% en los 3.000 primeros metros, y del 2,5% en el tramo restante ya que nunca llega a alcanzar, en este tramo, el plano horizontal que pasa por la parte superior de la superficie libre de obstáculos en el área de aproximación final.



- **Superficies horizontal interna, cónica y de transición**

- Superficie horizontal interna

Está contenida en un plano horizontal de 554 metros de altitud (45 metros sobre la cota del punto de referencia). El límite exterior es una circunferencia de 4.000 metros de radio y cuyo centro está en la vertical del punto de referencia (A.R.P.).

- Superficie cónica:

A continuación de la superficie horizontal se extiende la superficie cónica. Esta superficie de revolución sobre el eje vertical que pasa por el punto de referencia tiene una pendiente del 5%. Se extiende hasta alcanzar un plano horizontal de 654 metros de altitud (100 metros sobre la superficie horizontal interna).

- Superficies de transición

Son superficies que unen los bordes laterales de las superficies de aproximación y de la franja con la superficie horizontal interna. La pendiente de estas superficies de transición es de un 14,3% medida en un plano vertical perpendicular al eje de la pista.

A3.1.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

- **Generalidades**

Constituyen las Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que son preciso establecer para garantizar el correcto funcionamiento de equipos y sistemas radiantes de los que depende en gran medida la eficiencia y seguridad del tráfico aéreo.

- **Definiciones**

- Zona de instalación

Superficie de terreno en el que están situados los elementos de una instalación radioeléctrica aeronáutica.

- Zona de seguridad

Superficie de terreno que rodea la zona de la instalación hasta la distancia indicada para cada caso en la TABLA RESUMEN.

- Zona de limitación de alturas

Superficie del terreno o de agua que rodea la zona de instalación hasta la distancia indicada para cada caso en la TABLA RESUMEN.

- Superficie de limitación de alturas

Superficie que, partiendo del perímetro de la zona de instalación, mantiene una pendiente constante con el plano horizontal de referencia de la instalación. Dicha pendiente se especifica para cada caso en la TABLA RESUMEN.



- **Imposición de servidumbres**

- Zona de seguridad

Dentro de esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ellos se encuentran, sin consentimiento previo de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, la cual sólo podría autorizar aquellas instalaciones o construcciones que, no sobrepasando la superficie de limitación de alturas, se considere que no interfieren el funcionamiento de la instalación radioeléctrica.

- Zona de limitación de alturas

En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobrepase la superficie de limitación de alturas. Asimismo, dentro de esta zona será necesario el consentimiento previo de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, para la instalación fija o móvil de cualquier otro dispositivo, que puede dar origen a perturbaciones o interferencias en el normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica.

- **Instalaciones**

Todas las instalaciones radioeléctricas de este Aeropuerto se indican en la TABLA RESUMEN y sus zonas de Servidumbres están reflejadas en los planos 6.1 y 6.2 del Capítulo II.- Planos, que acompañan al presente documento.

A3.1.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

- **Generalidades**

Constituyen las Servidumbres de la operación de aeronaves, aquellas que es preciso establecer para garantizar el correcto desarrollo de las diferentes fases de las maniobras de aproximación instrumental de un aeropuerto.

Las Servidumbres a establecer en este Aeropuerto son las específicas de la ayuda que se utiliza 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.

- **Maniobras operativas establecidas en el aeropuerto**

Las maniobras que se establezcan estarán en función de las ayudas que se utilicen para las mismas; por tanto, para definir las Servidumbres correspondientes, deberán tenerse en cuenta las publicadas en el AIP, para el ya citado aeropuerto en el momento de la actualización de las Servidumbres.

A3.1.5. Consideraciones Generales

- **Disposiciones complementarias**

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972 y Real Decreto Ley 12/1978, los Organismos del Estado, así como los de cualquiera de las restantes Administraciones Públicas, no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas

TABLA RESUMEN
INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS DEL AEROPUERTO DE VITORIA

INSTALACIÓN	ZONA SEG.	ZONA LIMIT. ALTURAS	SUPERF. LIMIT. ALTURAS	COORDENADAS U.T.M.		COORDENADAS GEOGRÁFICAS		ALTITUD
	METROS	METROS	PDTE. (%)	X	Y	LATITUD NORTE	LONGITUD OESTE (W)	METROS
TWR/VHF	300	2.000	5%	762.154	4.070.796	42° 44' 46"	02° 41' 50"	540
GONIO/VDF	300	5.000	2%	762.154	4.070.796	42° 44' 46"	02° 41' 50"	540
TVOR/DME	300	3.000	3%	511.120	4.731.235	42° 43' 58"	02° 51' 51"	520
LOC/ILS	(1)	(1)	(1)	523.813	4.749.714	42° 53' 56"	02° 42' 30"	503
GP/DME/ILS	(1)	(1)	(1)	521.960	4.746.310	42° 52' 26"	02° 44' 04"	513
LMN/ILS	300	2.000	10%	521.058	4.745.880	42° 51' 52"	02° 44' 32"	596
LOM/ILS	300	2.000	10%	516.149	4.739.049	42° 48' 11"	02° 48' 09"	626

(1) Según Decreto 584/1972 de 24 de febrero de Servidumbres Aeronáuticas, Capítulo II - Tabla IV - 2

