



## **ANEXO 3. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS**



### A.3 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Los *datos de partida* para la elaboración de las servidumbres han sido los siguientes:

- Punto de referencia del Aeropuerto: El punto de referencia del aeropuerto es el definido por las coordenadas siguientes, referidas al Meridiano de Greenwich y coordenadas Geográficas:(WGS - 84):

Latitud:	28° 56´ 34.005" N.
Longitud (M.G.):	13° 36´ 17.546" W.
Altitud:	9 metros sobre el nivel del mar.

No obstante en el máximo desarrollo posible se van a tener dos pistas, y siguiendo el criterio del Manual de Aeródromos, se deberá considerar un punto de referencia para las servidumbres que aún no coincidiendo con el de aeródromo, esté situado de forma que sirva para defender el espacio circundante, requerido para la mejor eficacia y operatividad del mismo.

En este caso concreto se ha considerado para el estudio previo de las Servidumbres Aeronáuticas en el máximo desarrollo posible el siguiente Punto de Referencia, de coordenadas, referidas al Sistema WGS - 84

Latitud:	28° 56´ 36.143" N.
Longitud (M.G.):	13° 36´ 31.524" W.
Altitud:	9 metros sobre el nivel del mar.

- Pistas de vuelo: En el máximo desarrollo de lo que se ha Programado para el Aeropuerto de Lanzarote, se realizaría una pista cruzada con la actual, por lo que quedarían dos pistas denominadas 03 - 21 (actual) y 08 - 26 (futura), con las siguientes dimensiones:

03 - 21	de dimensiones 2.400*45 metros.
08 - 26	de dimensiones 3.000*45 metros

- Franjas: Las pistas de vuelo estarán comprendidas en unas franja cuyos ejes coinciden con el de las pistas de vuelo. Esta franja se extiende en sentido longitudinal según el eje de la pista, desde 60 metros antes de los extremos de la misma o de la zona libre de obstáculos fijada para cada umbral. El ancho de esta franja es de 300 m.
- Clasificación del Aeropuerto. Atendiendo a la longitud de la pista principal y de acuerdo a lo indicado en el Decreto vigente, el Aeropuerto queda clasificado con la letra de Clave "A".

#### A3.1. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS ACTUALES

Las servidumbres aeronáuticas actuales del Aeropuerto de Lanzarote se aprobaron en virtud del Real Decreto nº 2024/1976, de 14 de Septiembre y fueron publicadas en el BOE nº 107 de fecha 4 de Septiembre de 1.976, de acuerdo con las características de longitud de pista de vuelo y con las instalaciones existentes en aquél momento.

Actualmente se encuentran en período de aceptación unas nuevas servidumbres aeronáuticas debido a que con posterioridad a la publicación del Real Decreto nº 2024/1976, de 14 de septiembre ya citado, se ha procedido en el Aeropuerto de Lanzarote, al emplazamiento de varias instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea, así como a la reubicación de las ya existentes . Por ello y en base a lo dispuesto en la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril y a lo estipulado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, ha sido necesario establecer una nuevas Servidumbres Aeronáuticas para el citado Aeropuerto.

Estas nuevas servidumbres ya se han fijado y redactado, sólo quedan pendientes de su aprobación definitiva; por tanto, y en virtud de actualizar lo más posible este documento son estas servidumbres las que se recogen en plano adjunto como servidumbres actuales en vez de las aprobadas en 1.976.

Las áreas y superficies que se definen en las servidumbres son:

- ◆ Subida en el despegue
- ◆ Aproximación
- ◆ Horizontal Interna
- ◆ Cónica
- ◆ De transición
- ◆ Servidumbres radioeléctricas aeronáuticas
- ◆ Servidumbres de operación de aeronaves



### **A3.2. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DESARROLLO PREVISIBLE**

En el desarrollo previsible se plantea la adecuación de la actual calle de rodaje paralela como pista de emergencia de vuelo visual. La creación de esta pista de emergencia provoca la aparición asimismo de una serie de superficies limitadoras de obstáculos (conformes a las prescripciones del Anexo 14 de la OACI, capit. 4):

- ◆ Subida en el despegue
- ◆ Aproximación
- ◆ Horizontal Interna
- ◆ Cónica
- ◆ De transición
- ◆ Servidumbres de operación de aeronaves

Ahora bien, consultada la D.G.A.C. no se estima correcto la recogida oficial de estas superficies en Decreto pertinente, por cuanto tienen carácter eventual. Ahora bien, deben ser respetadas para permitir la correspondiente operación. Esto es importante por cuanto existen edificaciones y terrenos aptos para edificar en el terreno industrial al otro lado de la carretera Arrecife-Yaiza en la cabecera 21D. El aterrizaje por la pista 03L no tiene esta problemática pues sobrevuela el mar y las salinas.

En cuanto a la superficie de transición, los elementos que pueden perforarla son las propias aeronaves de la plataforma y los vehículos que por ella discurren, que habrán de ser retirados para la correcta y segura operación de la pista de emergencia.