

LAS OBRAS DEL NUEVO AEROPUERTO DE ALAVA PUEDEN CONCLUIR A FINALES DE 1977

El nuevo aeropuerto de Alava o Aeródromo de Alava, como lo denomina la Subsecretaría de Aviación Civil, ha entrado ya en su fase ejecutiva.

Hace unos días salieron de la Diputación Foral para Madrid unos grandes volúmenes con planos e informes, que serán los definitivos. En ellos se han efectuado las pequeñas rectificaciones pedidas por el Ministerio del Aire, entre las que figura la cuestión del nombre oficial a sabiendas que toda instalación aeronáutica parte el aterrizaje de aviones, con terminal para pasajeros y mercancías, en la legislación internacional se reconoce que tiene que llevar el nombre de aeropuerto.

INICIACION DE LAS OBRAS

La aprobación definitiva de tales planos se calcula que habrá de producirse antes del próximo mes de agosto, con lo cual es muy posible que la contratación de las obras sea una realidad en otoño.

Según nos ha comentado el ingeniero jefe de Industria de la Diputación, Luis de Juana, ello significaría que las obras se iniciarían inmediatamente, calculándose que podrían estar concluidas a finales de 1977 o principios del año siguiente, siempre que no surja ninguna complicación en alguna de las contratas que configuran la primera fase del aeropuerto.

MOMENTO PSICOLOGICO

Lo cual podría ser un gran momento psicológico que, incluso, podría decidir el futuro de su utilización, si llega a adquirir la categoría regional o no.

Los técnicos opinan así, ya que para 1978 el nudo de comunicaciones terrestres convertirá a nuestra provincia en una de las más favorecidas de todo el país: en agosto de este año estará terminada la doble calzada Vitoria-Villareal; la Autovía de Altabe-Zaragoza, para octubre del 77, y la de Burgos-Vitoria-Málagas, para finales del 78. No podemos olvidar la importancia de la carretera N-1, Madrid-Irún. Con esta red de carreteras y debido a la situación geográfica de Vitoria, gravitará sobre la capital alavesa una población actual de cuatro millones de habitantes.

Otro dato revelador de la importancia que puede llegar a tener la infraestructura de este aeropuerto es que si ahora mismo se realizaran las tres fases previstas, costarían la mitad del dinero que se lleva invertido en ampliar "Son-

dica" y ofrecería unas prestaciones superiores a las que actualmente tiene el aeropuerto de "Barajas", ya que podría tener dos pistas de utilización simultánea, tanto para despegues como para aterrizajes.

PEQUENA HISTORIA

Para que juzguen la importancia de la infraestructura prevista en este complejo aeronáutico alavés, vamos a ofrecer algunos datos esclarecedores.

En mayo de 1971 la Diputación encargó a una empresa especializada un estudio de localización y selección del emplazamiento del aeropuerto de Alava, con objeto de sustituir el aeropuerto existente, cuya adecuación a un tráfico futuro ha quedado estrangulado por el desarrollo urbanístico de Vitoria.

El área seleccionada está situada en la Llanada Alavesa, en su extremo occidental, sobre una meseta de unos 500 metros de altitud y rodeada de un entorno montañoso. El lugar elegido, situado entre las localidades de Estarona, Mandojana, Foronda, Mendiguren, Arangiz y Lopidana, teniendo como centro Antezana de Alava, está situado a unos 8 kilómetros del aeropuerto "General Mola", contando ambos lugares con un entorno orográfico similar y con características inicialmente semejantes.

ESTUDIO METEOROLOGICO

Después de un año de estudio en la estación meteorológica de Antezana de Alava se ha llegado a la conclusión de que existe una correlación entre los datos conseguidos en el indicado observatorio y el situado en el viejo aeródromo.

Estos estudios continuarán desarrollándose con el fin de asegurar más las posibles nuevas fases de las instalaciones de Foronda.

Entre otras cuestiones, se ha comprobado que existe un elevado porcentaje de calmas y el reducido porcentaje de vientos superiores a la componente normal de 16 nudos. Todo ello permite, además, cualquier orientación de la pista, aunque por razones orográficas se ha decidido que la entrada de aparatos se efectúe por Estarona, saliendo por Mendiguren, lo que no impide que se puedan realizar tales operaciones en ambos sentidos.

Otro dato importante, en el aspecto meteorológico, indica que puede considerarse que la frecuencia de altura de nubes a menos de 60 metros es de un 5 por ciento, y que la visibilidad horizontal menor de 800 metros tiene lugar con una frecuencia del 2 por ciento. O dicho de otra forma, se trata de condiciones óptimas.

- Con la entrada en servicio de las autopistas en 1978 gravitará sobre Vitoria una población de 4 millones de habitantes

- Las nuevas comunicaciones terrestres pueden decidir el futuro del "aeródromo" de Foronda

APROXIMACIONES INSTRUMENTALES DE PRECISION

En el correspondiente estudio aeronáutico elaborado, se dice que ante la posibilidad de utilizar la pista en los sentidos se han considerado aproximaciones instrumentales de precisión para que tal utilización sea efectiva.

También se especifica que una vez conocidas las condiciones definitivas de las dos primeras fases, también deben ser previstas otras dos remotas posibilidades (veremos luego) ante una superación de las proyecciones de tráfico aéreo, es, la necesidad de una pista paralela, de 2.500 metros para utilización distinta, u otra de 3.500 metros, con utilización simultánea, con el correspondiente instrumental.

Si llegara a elegirse la última variante señalada, lo que permitiría tener dos pistas con aterrizaje y despegue simultáneo, que estaría situada en las proximidades de Mandojana, el Ministerio del Aire está interesado en que se estudie que el trazado de la autopista Burgos-Vitoria-Málagas, a su paso por las proximidades del aeropuerto, algo sobre lo que parece ser que se está trabajando y de lo que esta pasando a la Diputación para redactar el oportuno proyecto de ejecución.

Todo el estudio de la operación instrumental de precisión se ha realizado considerando el I.L.S. de categoría 2, lo que permite una máxima precisión en aterrizajes instrumentales, con mínimos muy bajos.

De realizarse ahora las tres fases previstas costarían la mitad que la ampliación de "Sondica", ofreciendo más prestaciones que "Barajas"

TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS

En esta primera fase, próxima a iniciarse, la terminal comprende un estacionamiento para pasajeros y el edificio terminal correspondiente.

Así como un área de carga, con el edificio para despacho de mercancías; un área para la aviación general, el edificio de Aero Club y los hangares para refugio y revisión de aeronaves ligeras. Podríamos hablar de una terminal provisional, que en caso de ser necesaria la segunda fase originaría una gran terminal definitiva.

Precisamente estas edificaciones actualmente no están totalmente planificadas, a la espera de decidir la línea a seguir, para que si en un futuro hubiera de ser utilizada para otros fines, no existan inconvenientes significativos que lo impidan.

Pero los otros proyectos ya están concluidos: pavimentación, instalaciones de balizamiento, sistema Vasis, sistema de luces de aproximación, instalaciones de I.L.S. (a falta de fijar la frecuencia) y central eléctrica.