

AEROPUERTO DE BILBAO



Juan Bancalero Castro

Mis respetados lectores, en esta ocasión voy a dedicar mi artículo a dar a conocer, como en otras ocasiones lo he hecho cuando escribí sobre las características, condiciones de trabajo, instalaciones y peculiaridades de distintas

torres de control, tales como Barajas, Barcelona, Sevilla, Valencia y alguna otra. Pues bien, en este caso lo voy a hacer sobre la torre situada en el Aeropuerto de Bilbao, el cual, aunque no lo parezca, acaba de celebrar su 74 cumpleaños, contado de forma oficial, pero que su historia aeronáutica empezó antes, pues fue en 1927 cuando se empezó a germinar el interés público en construir un aeródromo en Bizkaia. Se encargó a una Junta Provincial el estudio de su posible ubicación, lo cual no fue una tarea fácil debido a la orografía montañosa en los alrededores de la ciudad, por lo que al final se decidió que la construcción se



Bristol 170 Mk 11-A de Aviaco

realizase en el municipio de Sondika, en un valle largo y estrecho conocido como el Txoriarri (tierra de pájaros en euskera).

Y no fue hasta el año 1936, en plena Guerra Civil cuando se comenzó la ejecución de las obras de lo que en un principio fue únicamente una explanada con una pista de tierra utilizada como base para actividades militares, y ya fue en 1938



Nueva torre de control de Bilbao

AVIACIÓN CIVIL

cuando empezó a desarrollarse como aeropuerto civil. Así y todo el proceso de las obras fue muy lento, de tal forma que no fue hasta el 13 de septiembre de 1948 cuando aterrizó en ese aeródromo el primer avión comercial. Se trataba de un Bristol 170 procedente de Madrid, de la compañía Aviaco (Aviación y Comercio S.A.) que por cierto fue fundada por un vizcaíno de nombre Elías Ugartechea y por Julio Alegría que era un burgalés afincado en Bilbao desde hacía pocos meses antes.

La otra gran compañía aérea de la época era Iberia la cual también fue fundada dos décadas antes por otro vizcaíno Horacio Echevarrieta. Esto nos da una idea de la pujanza industrial, empresarial y comercial que siempre ha tenido Bilbao, siendo en el año 1950 cuando la terminal de pasajeros llamada Carlos Haya en homenaje al conocido piloto bilbaíno, comenzó a dar servicios continuados. Como es lógico, desde entonces este aeropuerto ha sufrido sucesivas ampliaciones, pues originalmente al principio contó con una pista de asfalto siendo su orientación 11/29 y posteriormente fue cambiada a como es actualmente, la 10/28 debido a la declinación magnética, llegándose a construir hasta la actualidad la cantidad de tres torres de control. Como ayudas a la navegación aérea se disponía de una radiobaliza y un goniómetro, y ya en la década de los sesenta, se amplió tanto la pista como la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Y continuando con las ampliaciones os diré que en los primeros años de los setenta y como se veía que las infraestructuras no eran suficientes para dar servicio al creciente aumento de la actividad aeronáutica, se estudiaron varias posibilidades de ampliación, como mantener el emplazamiento en el que se encontraba, trasladarlo a otro lugar de Bizkaia o e incluso derivar por completo el tráfico al vecino aeropuerto de Vitoria, por lo que finalmente se decidió acometer un plan de mejoras. Se amplió la zona de estacionamiento, se inauguró la que actualmente es la pista principal (RWY 12/30) y

conectada con la primera calle de rodadura en forma de Y, lo cual da acceso a ambas pistas, así como un ILS (Sistema de aterrizaje por instrumentos) para la nueva pista. Todas estas mejoras le permitieron al aeropuerto de Bilbao que fuera clasificado como de categoría 1 en 1978.

La última y definitiva torre de control (por el momento) fue inaugurada en 1999, diseñada por Santiago Calatrava, y tiene un aspecto singular muy reconocible. Pasado un año, se trasladó la actividad a la nueva terminal, también diseñada por el mismo arquitecto valenciano, quedando la configuración del aeropuerto tal y como continúa en la actualidad-

Con una terminal de pasajeros situada en el término municipal de Loiu, al norte de la pista 12/30 y una torre de control al sur de la pista pero con una excelente visibilidad de la cabecera más habitualmente en servicio, pero no tanto de la plataforma de aeronaves, y ya hace más de una década que se instaló un ILS para la pista 12, con lo que ya hay un sistema de precisión para ambas cabeceras.

Los controladores del Aeropuerto de Bilbao llevan además del tráfico de aeródromo, la aproximación dentro de un Área Terminal de Aeródromo (TMA) de forma poligonal que se extiende desde algo más al oeste del límite con Cantabria hasta más de quince millas del aeropuerto de Pamplona. Su TMA se encuentra rodeado por dos sectores de ruta del Centro de Control de Madrid, que son, Bilbao Bajo y Pamplona Bajo, así como espacios colindantes que cuentan con su propio aeropuerto, como son: Santander, Vitoria, San Sebastián y Pamplona. Este mosaico de control supone que haya que coordinar con esas dependencias para cualquier cosa relacionada con el tráfico aéreo aunque existen diversas cartas de acuerdo con todos ellos, ya que en un entorno tan cerrado y con varios aeropuertos tan cercanos, el tráfico está en permanente evolución vertical y hay varias maniobras que se interfieren unas con otras..

El caso de Vitoria y Santander, es el más



Zona de estacionamiento de aeronaves

significativo, pues ambas dependencias trabajan por procedimientos mientras en Bilbao se aplica el Control Radar, lo que supone que sean estos últimos, como es lógico, quienes asuman la responsabilidad de la separación de cualquier tráfico en conflicto, lo cual complica su trabajo. Los despegues de Vitoria por la pista 04 pueden llegar a atravesar cuatro sectores de control diferentes en apenas 20 millas, entrando en el TMA de Bilbao, en sus rutas hacia el norte y noreste, y las salidas y llegadas a Santander desde el este también realizan los ascensos o descensos en el mismo TMA. Aunque es justo reconocer que el tráfico en el aeropuerto de Bilbao es mayormente regular, con algunos vuelos chárter y últimamente tiene algún crecimiento de la aviación ejecutiva, igualmente los destinos han variado después de la pandemia, por lo que ahora hay menos con destinos a Frankfurt, Múnich o Bruselas, y en cambio han aumentado en los destinos nacionales pues actualmente desde el aeropuerto de Bilbao se vuela a unos 54 destinos tanto nacionales como europeos. Igualmente está bastante bien conectada con Madrid, Londres y París desde donde se puede enlazar prácticamente con cualquier destino del mundo. También es de tener en cuenta el que además del tráfico comercial se da servicio al Real Aeroclub de Vizcaya y a algunos aviones de aviación general con escala en el aeropuerto, así como a los helicópteros del Servicio Vasco de Salud, los cuales tienen su base al sur de la pista 10/28 así como a los que realizan los traslados de los trabajadores de la plataforma de extracción de gas, conocida como “La Gaviota”, situada a pocas millas frente a la costa de Undaibai

Normalmente, los tráficos de la aviación general operan por la pista 10/28 con lo que se tiene más margen para ajustar los mismos con los comerciales. También es de destacar la colaboración que prestan los mismos pilotos que en su mayoría tienen mucha experiencia y se conocen esa zona perfectamente, por lo que se apartan fácilmente para no entorpecer al tráfico comercial, también es resaltable que bajo esas personas esta la responsabilidad de la base de helicópteros de la Ertzaintza (Policía autónoma vasca). Su base se encuentra a unas trece millas del aeropuerto, justo debajo de la trayectoria del ILS para la pista 30, por lo que se puede deducir que con esa variedad de tráfico y de los colaterales, puedo decir sin equivocarme y con conocimiento de causa, a que en ningún momento se aburren.



Plataforma “La Gaviota”

Sin duda uno de los días de más tráfico en la historia del aeropuerto de Bilbao, fue el 8 de marzo de 2012, fecha en la que el Atlético de Bilbao jugó la semifinal de UEFA League en Manchester. Varios miles de aficionados volaron a la ciudad inglesa, por lo que ese día se tuvo la ocasión de ver en el aeropuerto aviones poco habituales como el A330, A340 y B747. Como exponía antes, al ser una dependencia con servicio Radar, la señal que se les proporciona a la misma es por tres antenas que son las instaladas en: Valdespina, Solozarno y Biarritz, y aunque su cobertura es buena, se debe decir que es mejorable, pues la señal de los vuelos VFR se pierden debido a la orografía. Y eso aún les ocasiona, a este personal de control, más problemas, pues aunque en su TMA no es obligatorio llevar transpondedor a bordo, sería muy deseable no tener áreas ciegas. Esperemos que ese problema se vea solucionado con la implantación de nuevos equipos.

Y ya por ultimo os diré que Bilbao es una zona afectada por el típico clima del norte de la península, pues en invierno sufre diversos frentes de lluvias procedentes del Cantábrico, tormentas en la zona más meridional, casi en la meseta y, lo que más quebraderos de cabeza les supone, es el viento sur, que suele soplar durante el otoño y que a veces dura tres o cuatro meses. Dada la situación del aeropuerto, en el mayor llano del territorio Vizcaino, pero encajonado en el Valle del Txoriarri, es ahí donde se produce el llamado efecto Venturi que, unido a la turbulencia que generan las montañas, produce la temida cizalladura, la cual se genera desde más de las nueve millas hasta la misma pista 12. Esta es la causa principal de los desvíos o cancelaciones en Bilbao.

Bibliografía: Revista de Control USCA.

¡AMARTE TE NECESITA!
¡ASOCIATE!, porque tú también puedes necesitar a AMARTE