

Vitoria-Foronda

Cabecera del Norte

Once años después de su inauguración, en el aeropuerto de Vitoria-Foronda contrasta su modernidad y avance tecnológico con su terminal provisional, a la espera de que se construya una definitiva acorde a las necesidades de este aeropuerto.



La terminal actual de Foronda es insuficiente, por lo que se realizará durante este año una ampliación de 2.000 m².

Hasta el momento de inaugurarse el aeropuerto de Foronda, Vitoria contaba con un aeródromo construido en 1935, denominado José Martínez de Aragón y que, posteriormente, fue rebautizado aeropuerto General Mola. Sin embargo, ya desde 1913, Vitoria disponía de una escuela de pilotos en donde un vitoriano, Heracio Alfaro, destacó como pionero en el campo de la aeronáutica:

con 16 años construyó en Vitoria el primer monoplano de diseño español, que voló en el año 1911; fue el primer civil que realizó pruebas para la aviación militar, así como el primer español que cursó estudios de ingeniero de aviación en el Instituto de Massachusetts (EE.UU.), y en 1929 proyectó y construyó un autogiro.

El aeropuerto General Mola fue utilizado durante la Guerra

obras en noviembre de 1976.

Tras una inversión superior a los 2.500 millones de pesetas, el aeropuerto de Foronda quedaba inaugurado el 16 de febrero de 1980. En ese momento, las instalaciones fueron transferidas a la Administración del Estado, con el fin de que se convirtiera con el tiempo en el aeropuerto regional de la zona norte de España. Desde entonces el aeropuerto de Vitoria ha invertido

una red de carreteras importante. Sobre las comunicaciones del aeropuerto de Vitoria, su director, Vicente Almoguera, añade que «se cuenta con una terminal de carga atendida por Iberia, con zona diferenciada para tráfico nacional e internacional de mercancías, en la cual prestan sus servicios cinco agencias de carga y aduanas, esperándose que con la puesta en marcha del Centro Internacional de Distribución de



El aeropuerto de Foronda cuenta con un moderno bloque técnico, así como con los vehículos necesarios para su buen funcionamiento.

Civil y sirvió de modelo para otros aeropuertos. En 1939 Iberia comenzó a programar vuelos regulares desde Vitoria a Palma de Mallorca con escalas en Zaragoza y Barcelona, y en 1950, Aviación y Comercio establecía líneas regulares. Así pues, la tradición aeroportuaria de Vitoria se veía incrementada, en los años posteriores, hasta llegar a la necesidad de plantearse la construcción de uno nuevo.

A principios de los años 70 el Ministerio del Aire consideró que la oferta de los aeropuertos del norte de España era escasa. Después de diversos estudios de emplazamiento, zonas, climas y comunicaciones, se valoró como lugar ideal para su construcción la zona de Foronda, situada a 11 kilómetros de Vitoria.

En abril de 1974 el Ministerio del Aire autorizó a la Diputación Foral de Alava la primera fase de construcción del aeropuerto, con una pista de 3.500 m, instalaciones y ayudas para operar en Categoría II, edificio terminal de pasajeros e instalaciones complementarias, iniciándose las

4.000 millones de pesetas en la ejecución de los compromisos adquiridos, tales como las plataformas de estacionamiento, la calle de rodadura y algunas obras complementarias; a falta de la construcción de una nueva terminal de pasajeros que, según el proyecto inicial, irá ubicada al lado del bloque técnico, junto a la torre de control.

El aeropuerto de Vitoria-Foronda se encuentra enclavado en una zona despejada del noroeste de Vitoria y en sus alrededores, según el plan de ordenación del municipio, no existe posibilidad de asentamientos urbanos, lo que le convierte en lugar idóneo para las operaciones.

Las comunicaciones con las provincias limítrofes y con el resto del Estado español son óptimas, tanto para el pasajero como para las mercancías. Su zona de influencia se extiende a las provincias de Alava, Logroño, Burgos, Santander, Vizcaya, Navarra y Guipúzcoa. Está unido por autopista con Bilbao, San Sebastián, Logroño, Burgos y, próximamente, con Pamplona, con

Carga de Jándiz se potencie. Este centro se encuentra a 2 km al sur del aeropuerto, y en él se va a ubicar la estación de mercancías de Renfe, junto al aeropuerto, zona aduanera y un gran polígono industrial. Parte de estas instalaciones ya están en fase de construcción.»

El aeropuerto cuenta con una pista (04/22) de 3.500 m de largo y 45 de ancho y con márgenes de 7,5 m pavimentados. La pista de rodadura va en paralelo a todo lo largo de la principal y tiene una anchura de 23 m. Existen dos plataformas de estacionamiento, una delante de la terminal provisional, con una superficie de 22.500 m² y otra delante de la torre de control de 105.000 m².

La torre, que identifica totalmente al aeropuerto, tiene una altura de 45 m con cuatro plantas. Junto a ésta se sitúa el bloque técnico que consta de dos plantas y sótano con una superficie de 2.670 m². Se cuenta con servicios de comunicaciones Red AFTN, Meteorología, AIS y ATS; en el mismo edificio se en-

Vitoria-Foronda



El 4 de abril de 1989 un Antonov An-124 hizo en Vitoria su, de momento, única visita a España.

cuentran las oficinas de mantenimiento, instalaciones secundarias y la acometida eléctrica. Esta, de 30.000 V, es doble, con una tercera posibilidad de alimentación con un grupo electrógeno de 1.000 kV, que alimenta, entre otras, las luces del sistema de balizamiento. El edificio de salvamento y extinción de incendios cuenta con una superficie de 1.000 m² y dispone de un material moderno y eficaz para hacer frente a cualquier eventualidad. El centro de emisiones tiene 480 m² y un sistema duplicado de equipos que opera en siete frecuencias, además del equipo de radio de control Madrid.

Las instalaciones para el combustible están provistas de dos depósitos de 2.000 m³. Además dispone de tres camiones de repostado para combustible Jet A1 y uno para gasolina, todos con 20.000 litros de capacidad.

Desde la inauguración del aeropuerto, Iberia es la encargada de realizar el handling a cualquier compañía o avión que lo requiera. Para ello dispone de una plantilla, entre los destacados en la ciudad y aeropuerto, de 60 personas, cualificados para atender todo tipo de aeronaves y con equipos de tierra para este trabajo. El servicio telefónico de Vitoria-Foronda dispone de 300 líneas, de las cuales 150 son internas, seis para el exterior y una línea de emergencia en caso de corte en la red general.

El aeropuerto cuenta con un moderno y completo equipamiento de ayuda a la navegación, con los que se cumplen las es-



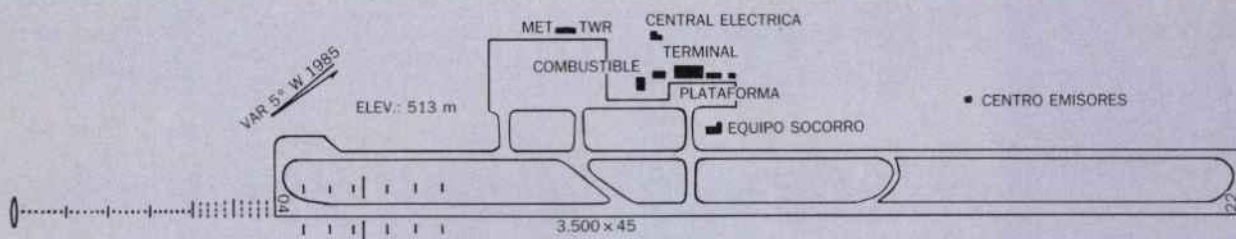
Vicente Almoguera, director del aeropuerto.



Iberia realiza el handling y facturación de todos los vuelos.

Movimiento de pasajeros

Año	Nacional			Internacional			Total
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	
1980	174.459	19.440	193.899	13.774	4.407	18.181	212.080
1981	205.025	26.284	231.309	17.828	1.220	18.048	250.357
1982	193.600	44.594	238.194	15.460	9.441	24.901	263.050
1983	166.470	56.210	222.680	4.677	10.162	14.839	237.519
1984	97.139	26.700	123.839	—	1.514	1.514	125.353
1985	100.672	10.081	110.753	—	3.476	3.476	114.229
1986	103.274	15.575	118.849	—	2.263	2.263	121.112
1987	87.944	43.522	131.466	—	1.940	1.940	133.406
1988	92.882	80.434	173.316	—	5.305	5.305	178.621
1989	94.112	149.513	243.625	—	13.961	13.961	257.586
1990	99.000	184.000	283.000	—	19.000	19.000	302.000



La pista 04/22 permite la operación de todo tipo de aeronaves y la cabecera 04 está calificada para Categoría II. Su horario de operación es entre los meses de marzo y octubre de 05:30 a 21:00 (LT) y de 07:00 a 20:30 (LT) el resto del año.

y estacionamiento, así como la canalización de los cables de balizamiento.

Como conclusión, Vicente Almoguera valora positivamente la evolución del aeropuerto Vitoria-Foronda, aunque matiza que «el tráfico del aeropuerto en estos once años ha sido curioso e imprevisto: los primeros años tenía un tráfico aproximado de 250.000 pasajeros, de los que solamente un 10 por 100 era charter; el tráfico regular estaba atendido por la compañía Iberia, con vuelos nacionales e internacionales. La compañía fue reduciendo la programación de vuelos nacionales y canceló los internacionales, con lo que disminuyó a poco más de 100.000 pasajeros en el año 1985, sin embargo, tímidamente al principio y luego decididamente, el tráfico de pasajeros charter crece hasta suponer el 60 por 100 del tráfico total del aeropuerto, que llega en 1990 a los 300.000 pasajeros». En cuanto al futuro, su director afirma que pasa por «una consolidación de los vuelos charter, una moderada ampliación de los vuelos regulares y el establecimiento de vuelos de largo recorrido, de y hacia el norte de España, por ser el único aeropuerto de la zona con una infraestructura adecuada, tanto por sus características e infraestructura como por su prácticamente nulo impacto ambiental, dato de gran importancia en un futuro inmediato». ●

pecificaciones de Categoría II. Las más importantes son iluminación de aproximación con balizamiento destellante; T-Vasis en las dos cabeceras; iluminación de pista, eje bordes y zona de contacto; iluminación de la calle de rodadura y de plataforma; balizamiento de obstáculos y señalización vertical diurna en general. Las ayudas radioeléctricas las componen un T-VOR, situado a 18,5 km del eje de la pista. Un ILS Categoría II en la cabecera 04 con localizador, curso posterior comprobado, senda de planeo bifrecuencia que fija un ángulo de descenso de tres grados, y tres radiobalizas. Existe también un radiofaro exterior de localización (LO) situado en la prolongación de la pista a 9,5 km de la cabecera 04 y otro radiofaro de localización para maniobra

frustrada situado a 4,5 kilómetros de la cabecera 22. Los equipos radioeléctricos están duplicados y cuentan con baterías de alimentación de emergencia. El servicio de meteorología dispone de modernos equipos. El aeropuerto de Vitoria fue el primero en España en operar en Categoría II (4 de agosto de 1983), además de estar preparado para hacerlo en Categoría III A y B.

Actualmente se está llevando a cabo el proyecto SGSA (Sistema de Guiado y Salvamento Automatizado RUSTEM). En este innovador proyecto, único en el mundo, participa el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) y Alcatel; con él se trata de evitar las colisiones de aeronaves en tierra, controlar la franja de vuelo en tiempo real,

las trayectorias intrusas, las alarmas, etc., realizar el guiado automático en rodadura y el estacionamiento de aeronaves y, por último, combatir la congestión aumentando la fluidez general y mejorar la explotación aeroportuaria. El sistema estará operativo a finales de 1992 o principios de 1993.

Para Vicente Almoguera «el actual cuello de botella del aeropuerto es la terminal provisional, incapaz de acoger en unas mínimas condiciones el actual tráfico de pasajeros, pero una solución va a ser la ampliación de la terminal en unos 2.000 m², que va a realizarse durante el presente año». Entre las obras de mejora y mantenimiento que se están llevando en la actualidad, destaca el sellado de las juntas de las calles de rodaje

EDUARDO DE NÓ