48 12

BILBOKO AIREPORTUA

I SONDIKA

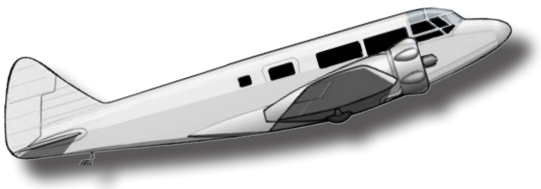
1927. urtetik, Sustapen Sindikatuak ordezkatutako Bilboko indar biziak oso kezkatuta zeuden Bilbon ez zegoelako abiazio-zelairik, nahiz eta ekonomia eta enpesa arloan arrakasta handiko hiria izan. Horrela, Batzorde Probintziala sortuko da eta hura horri buruzko hainbat azterlan egiteaz arduratuko da, Sociedad Aero Popular Bilbaína elkartearekin batera honako ondoriora iritsiz: aireportua ez zen Bilboko udal mugartean bertan ezarri behar, horretarako leku nahikorik ez zegoelako, baizik eta mugakidea zen Sondika udalerrian, hamar bat kilometrora, mendi lerro txiki batek bereizita.

Hasierak oso apalak ziaren ziren, garaiko hegazkinek ez baitzuten azpiegitura handiak behar eta bidaiarien trafikoa ez baitzen garrantzitsua. 1934. urtean lur pista bat nahikoa izan zen bere ibilbideari ekin egiteko; baina, aurrera pauso apal honen ondoren, hainbat handiagotze lanak etorri ziren, eta urteak etorri eta urteak joan, nazioarteko esparruan nolabaiteko garrantzia duen aireportu bilakatu zen.

1936an guda zibila piztu zen, beraz, aireportua nagusiki eremu militarrerako erabili zen, baina hura ez zen bakarra izan Bizkaian, Lamiako eta Somorrostroko lurraldeak ere abiazio-zelai gisa ere erabiliko baitziren.

Hala ere, sortu berria zen Eusko Jaurlaritzak aire linea erregular bat sortu zen, Air Pyrenées izenekoa, Bilbo eta Baiona lortzeko, eta era horretan, airez komunikatuko zen gotorleku errepublikanoa zen Bilbo. Horretarako, Airspeed Envoy hegazkinak erabili zituen; baina esperientziak denbora gutxi iraun zuen eta Bilbo Franco jeneralak agindutako armadaren eskuetan erori ondoren (1937), asmo handiagoko aireportua eraikitzeko lanei ekin egin zitzaien berriz. Aipatutako lanak mantso garatu ziren, bidaiarien lehenengo hegaldia egin zen arte, 1948ko irailaren 19an, helmuga Madril izan zela. Egoitza Bilbon zuen konpainia baten hegazkin bat izan zen, “Aviación y Comercio”, siglekin ezagunagoa izanik: AVIACO. Konpainia hori nabarmen hedatu zen, baina hainbat hamarkadaren ondoren, Iberiak hura xurgatu zuen.

1950ean bidaiarien terminala zerbitzuan sartu zen, eta behin-behinean, Carlos Haya pilotu bilbotarraren izena jaso zuen. Laster, “Bilboko Aireportua” izenarengatik ordezkatu zuten.



Aispeed Envoy, Eusko Jaurlaritzak Guda Zibilean erabilitako hegazkinak, Bilbo eta Baiona lotzeko.

Aireportuak, une horietan, 1.440 x 45 metroko asfaltodun pista bat zeukan, lurralde naturaleko beste bat (1.500 bider 150 metrokoa), errodaje kale bat, bidaiarien terminal bat eta kontrol dorre bat.

1955ean, pista aparkalekuarekin eta eraikin terminalarekin lotzen zituen errodaje kale bat eraiki zen, eta baita ere 124 bider 60 metroko plataforma bat, Real Aeroclub de Vizcaya kluberako hangar bat eta erregaia hornitzeko instalazio finkoak (CAMPSA).

1964 eta 1965. urteen artean, pista 2000 metrotara arte handitu zen eta aparkaleku plataforma, berriz, 12.000 metro karratuetara arte.

1975ean, pista zolatu zen, 1977an aparkalekua handitu zen eta lotura kale bat eraiki zen, eta aldi berean, lurreratze instrumentaleko sistema bat instalatu zen (ILS), hegazkinak gerturatzeko lanak errazten zituena. Hala ere, urte horretan inauguratu zen obrarik garrantzitsuena 12-30 pista izan zen, 2.600 metro luzerakoa.

1980eko hamarkadan, bidaiarien terminala eta aparkalekua handitu ziren; horrez gain, suteen aurkako eraikina eta zamako eraikin terminala eraiki ziren.

1996an, errodaje kale berri bat eraiki zen bi irteera azkarrekin eta baita aireontziak aparkatzeko plataforma berri bat ere.

II LOIU

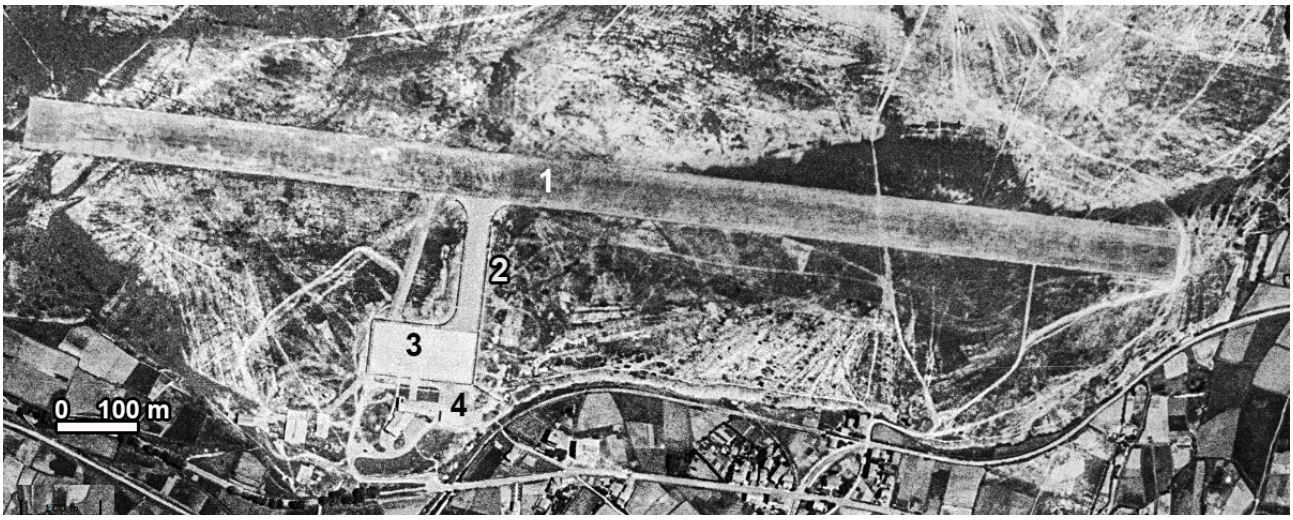
1999ko maiatzean, kontrol dorre berria zerbitzuan jarri zen. Horren ondoren, 2000ko azaroaren 19an,



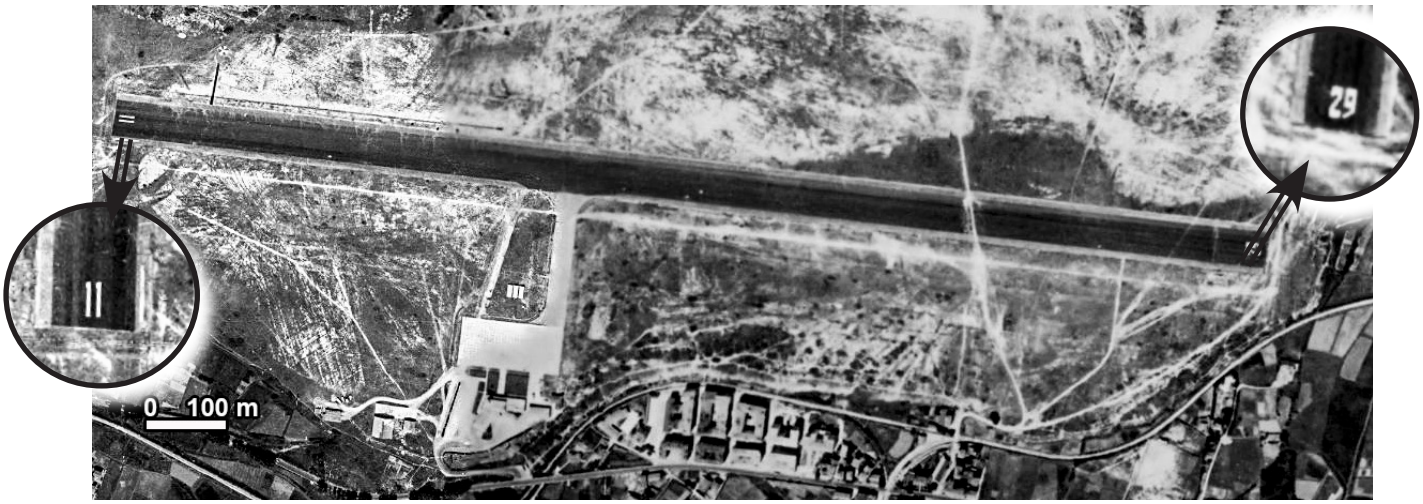
Ortoargazkia 2015. Santiago Calatravak diseinatutako terminala, 2000. urtean inauguratuta. Abangoardiako lineak ditu, eta lanek eztabaida ugari sortu zituzten. Iturria: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco, geoEuskadi.



Ortoargazkia 1945/46 Amerikar hegaldia, A bilduma. Ortoargazkian aireportuko lurraldea ikus daiteke, lurraldea berdintzen ari den une batean. Oraindik bi urte inguru falta dira aireportu gisa. Iturria: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. Geografia Erakunde Nazionala.



Ortoargazkia 1956/57, Amerikar hegaldia, B bilduma B. Ikusten da, pista dagoeneko eraiki dutela (1), eta baita ere pista aireontziak aparkatzeko (3) plataforma txiki batekin lortzen duen errodaje kale bat (2), lehenengo terminala azken horren aurrealdean kokatzen da (4). Iturria: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. Geografia Erakunde Nazionala.



Ortoargazkia 1965. Pista ikusten da, zolatu berria, 11/29 izendapenarekin. Pistak izendatzeko Iparrarekiko duten angeluaren graduak hartzen dira kontuan, hiru digitu aintzat hartuta, baina azkenekoa kenduta. Mutur bat, mendebaldekoa 11 da eta ekialdekoa, berriz, 29 (handitutako argazkietan ikus daitekeen bezala). 1975. urtean, izendapen hau alatu zen, ez pistaren orientazioa aldatu zelako, baizik eta deklinazio magnetikoaren aldaketa ofiziala eman zelako, eta ondorioz, 10-28 deitzera pasa zen. Iturria: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco, geoEuskadi. Bizkaiko Foru Aldundia / Diputación Foral de Bizkaia.

terminal berria inauguratu zen (38.000 m2). Hura eta kontrol dorrea Santiago Calatrava arkitektoaren eskutik iritsi ziren. Horrez gain, aireontziak aparkatzeko plataforma berria eta 3000 plazetako autoetarako aparkaleku handi bat inauguratu ziren.

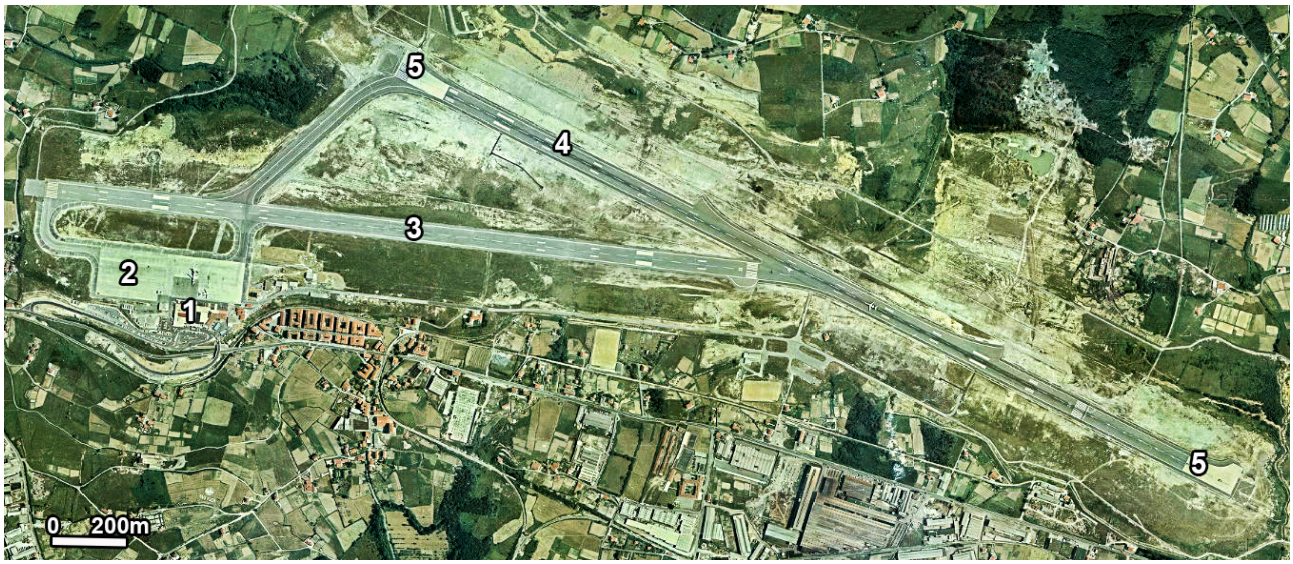
Dorrea eta bidaiarien terminalaren kokapena aldatzearen ondorioz, aireportuaren zati garrantzitsuena Loiuko udal mugartean kokatu zen, beraz, aireportuaren izena aldatu zen, Bilbo-Loiu izen berria izanik (ofizialki Bilboko aireportua deitzen jarraituko du).

Pista nagusiak 2600 m altuera x 45 m zabalera izaten jarraituko du, baina hura mendebalderantz handitzea aurreikusita dago, aireontzi handiek ez baitute aireportua erabili.

Segurtasun araudiak aginduta, pista zaharra (10/28) erabiltzen da bakarrik pista nagusia erabili ezin izanez gero, haren ordezko gisa eta hegaldi pribatuen trafikoa barne hartzeko, 10. pistan (mendebaldetik ekialdera) jatorrizko luzera duelako, baina 28. pistan, berriz, (ekialdetik mendebaldera) 1450 m besterik ez duelako.

2015. urtean 4 milioi bidaiari baino gehiagok erabili zuen aireportua. Aurreikusi da terminala eta pista handitzea 9 milioi bidaiari/urteko barne hartzeko eta baita 128.000 eragiketa/urteko ere. Horrez gain, aireportuko terminala Bilboko metroarekin lotzeko lanak egiten ari dira.

Gehiago jakiteko: Plan Director del aeropuerto de Bilbao / Sustapen Ministerioa. Madril, 2001.



Ortoargazkia 1983. Aireportuak, dagoeneko bi pistak ditu, baina oraindik ez da eraiki ez terminal berria ez errodadura pisa, horregatik biraketa plataformak ditu oraindik. 1. Terminala. 2. Hegoaldeko aparkaleku plataforma. 3. 10/28 pista (pista zaharra). 4. 12/30 pista. 5. Biraketa plataformak. Iturria: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. Bizkaiko Foru Aldundia.



Ortoargazkia 2002. UTM 30N ETRS89 // X: 506920 m // Y: 4794412 m. Terminal berria adierazten duen lehenengo ortoargazkia. Errodadura kalea handitzen ari dira. 1.: Terminala. 2. 10/28 pista (pista zaharra). 3. 12/30 pista (pista nagusia). 4. Errodadura pista. 5. Pista nagusira errodadura pistatik bizkor sartzeko bidea. 6. Lurpeko aparkalekua. 7. Terminal zaharra (gaur egun zama-lanetarako eta abiazio pribaturako). 8. Hegoaldeko aparkaleku plataforma (nagusiki helikopteroak eta merkataritzakoa ez den abiazioa. Iturria: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi.