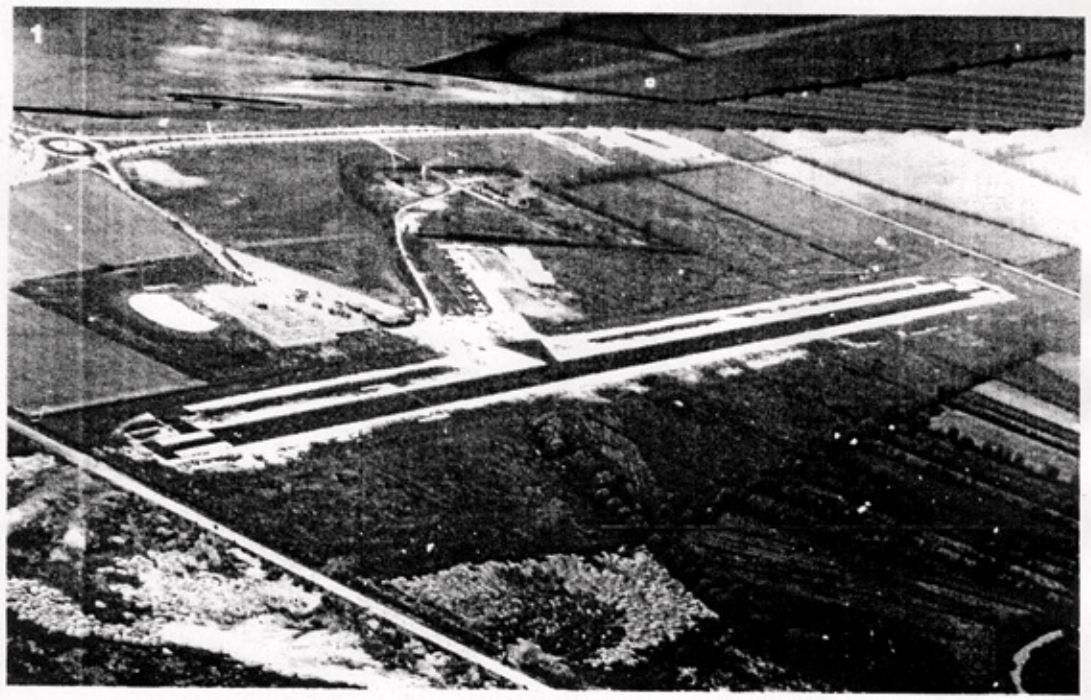
Un aeròdrom de quaranta anys

La instal·lació aeronàutica d'Empuriabrava es va inaugurar l'1 de gener de 1968 i des de llavors ha consolidat la seva activitat, tot i que la Generalitat ara ha descartat ampliar-ne la pista.

TEXT: JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL

1



«El Salvador Dalí i el John Fitzgerald Kennedy seran els aeroports més importants del món», va declarar el pintor figuerenc al 1966 quan va assabentar-se que els promotors d'Empuriabrava havien pensat en ell per batejar l'aeròdrom de la urbanització. A finals dels anys 60, tot el referent a assumptes aeronàutics depenia del Ministerio del Aire, una institució militar, i de la sotssecretaria d'aviació civil va sortir l'ofici 4.014 de 5 de desembre que autoritzava l'obertura del nou camp de vol a partir de l'1 de gener de 1968. En aquell moment, l'anomenat aeròdrom de Castelló d'Empúries tenia una pista de vol de terra compactada de 800 per 50 metres, un hangar i una petita construcció que feia de centre de coordinació i despatx de vols. Totes dues van ser construïdes per Miquel Arpa –promotor del projecte amb Fernando de Vilallonga– per anar donant forma a un aeròdrom del qual s'esperava que fos la porta d'entrada d'espanyols i estrangers, propietaris de terrenys i cases a la zona.

La coincidència d'interessos va fer que el Reial Aeroclub de Girona (RACG) es traslladés a aquest camp la tardor de 1968. La seva activitat a l'aeroport Costa Brava no es veia en aquell moment com a compatible amb el creixent trànsit xàrter i, alhora, Empuriabrava necessitava una empresa o institució resident amb coneixements del món aeronàutic per gestionar les instal·lacions. El fet que Fernando de Vilallonga fos el promotor de la urbanització dels terrenys i alhora president del RACG va aplanar el terreny, de manera que l'aeroclub podria disposar de l'aeròdrom, que li era cedit per un

2



termini de cinc anys, en els quals es va convertir en el segon club d'Espanya pel que fa a activitat, hores de vol, flota i formació de pilots, només superat pel de Barcelona-Sabadell. Entre els pilots que es van formar en els primers temps va destacar a l'any 1969 Concepció Guisset, hotelera i dona d'Enric Sabater, un dels secretaris de Dalí, qui va trobar el castell de Púbol per al pintor tot sobrevolant diferents zones de la província, perquè ell també era un dels pilots formats entre Girona i Empuriabrava.

De mica en mica, a l'activitat aèria pròpiament dita s'hi afegiren altres, com pistes de tennis o espais infantils. Per a les activitats socials, durant els primers temps, aquestes es feien al restaurant Mas Moxó dels Arpa, i les festes anyals on s'imposaven les ales de plata als nous aviadors i els seus títols de pilot es feien sempre a les nits d'estiu en hotels com el mític Cap Sa Sal, l'Hostal de La Gavina o el Santa Marta.

Al maig de 1970, l'aeròdrom va rebre l'avió més gran que mai va aterrar al camp, un bimotor Douglas DC-3 de l'exèrcit de l'aire que transportava al tinent general Goicoechea Bahamonde, que estava fent una visita a Catalunya, per conèixer l'esquadró de vigilància aèria del Pení –que en aquells temps s'anomenava com a «estació d'alerta i control». La idea original del general era aterrar a Vilobí i anar per carretera fins a la muntanya rosinca, però en assabentar-se de l'existència d'un aeròdrom tan veí a la base de l'exèrcit de l'aire, va consultar si era possible que el seu bimotor aterrés a Empuriabrava, com així va ser. Aquesta arribada d'una aeronau no civil va ser la primera d'una sèrie de visites freqüents d'avions militars, com ara els T6 Texan de la base de Reus o els Aisa adscrits a l'estació de comunicacions de Roses. Altres visitants eren els aviadors estrangers que per arribar fins al camp havien de fer els tràmits de duana volant fins a Girona, molts cops sobrevolant Empuriabrava per desfer el camí i tornar cap al nord per aterrar a la seva destinació –coses d'una Europa que encara tenia fronteres. Un que no va tenir aquests problemes duaners fou Manuel Benítez *El Cordobés*, que va ser un dels primers espanyols que va disposar d'un avió per als seus viatges professionals. Per amistat amb alguns membres del club, el torero es va fer soci de l'aeroclub gironí el mateix any que per l'aeròdrom va passar per primera vegada una etapa de la volta aèria a Catalunya, una ocasió que es va aprofitar per posar la primera pedra d'un necessari local social, cafeteria, nous hangars, servei de combustible i altres serveis que donessin caliu i més empenta a la vida del camp d'aviació.

3



4



A Empuriabrava, les activitats del RACG estaven molt allunyades del que es podria pensar d'un club social d'elit. Els pilots no eren els classics «jet-setters» que freqüentaven els iots que navegaven per la Costa Brava i anaven a festes de clubs nàutics. Els socis de Girona volaven no només per fruir del vol sinó que, voluntària i de vegades involuntàriament, feien uns serveis socials importants en una època que els mitjans aeris estatals o autonòmics no eren precisament nombrosos.

Molt sovint els Pipers o Cessna volats pels socis feien vols per trobar nàufrags mar endins o localitzaven focs forestals amb l'antelació suficient com per avisar amb urgència els bombers. Aquestes tasques, a les quals s'afegien batejos de vol gratuïts o molt econòmics a persones que mai havien pujat o vist un avió, van atorgar nombrosos premis a la institució que després de Vilallonga va passar a ser presidida per Agustí Ordis en un moment en què les bones relacions amb l'exèrcit de l'aire van cristal·litzar en forma de regal de dos avions Bücker, uns fantàstics biplans originalment alemanys, que van ser batejats a l'Empordà com Jordi i Eduard. D'altra banda, el 1972 es van iniciar els vols sense motor, una varietat aeronàutica en la qual s'aprofitaven les muntanyes al nord de Roses, una zona ideal per al vol pels corrents tèrmics que s'hi formaven. A molts va sorprendre el fet que en un dels primers dies, el planejador va romandre a l'aire mes de cinc hores, aprofitant les corrents invisibles del cel. El pilot Pere Ribalta probablement va baixar més per raons fisiològiques que per la seva voluntat, ja que sense problemes de combustible, aquests ginys poden romandre al cel hores i hores, amb les condicions de vent idònies.

ADÉU AL RACG

Amb l'arribada d'un nou president, es van plantejar plans de futur, perquè els cinc anys amb el camp cedit arribaven a la fi i calia pensar a moure's a un camp que fos de propietat. Una opció era Banyoles, on ja hi havia un vell aeròdrom heretat de la Guerra Civil, i una segona opció era Vall-llobrega. Per diverses raons, cap dels dos projectes va tirar endavant i el RACG va continuar alguns anys com a club resident al camp de la urbanització, fins que el 1977 la societat de promoció immobiliària Ampuriabrava S.A.- va vendre els terrenys a una nova societat, «Promotora deportiva Ampurdán» i el RACG va haver de tornar als seus orígens, fent us de part de l'antiga terminal de l'aeroport de Vilobí i movent la seva flota novament a la plataforma del Costa Brava.

Tomàs Oriol Bartrina, el nou propietari de l'aeròdrom va crear un nou club d'aviadors, batejat com Aeroclub de l'Empordà, que també va presidir i que en els seus primers anys va formar més pilots que el de Girona, que va patir una mena de crisi d'identitat mentre continuava cercant un nou camp de vol. Un dels actes mes brillants de l'època va ser el primer campionat de Catalunya de paracaigudisme al 1978, que va tenir el recolzament de l'exèrcit de terra, que va enviar la brigada paracaigudista per complementar als participants a l'esdeveniment.

El finals dels 70 i primers 80 va ser probablement el moment més dolç de l'aviació general i esportiva a les terres de Girona: hi havia dos aeròdroms –Empuriabrava i La Cerdanya– i un aeroport –Girona– i cadascú tenia el seu aeroclub homònim, amb les seves diferents seccions, com ara vol a motor, vol a vela, paracaigudisme i la seva vida social corresponent. Malauradament, la crisi econòmica, la manca de projectes i cultura aeronàutica acompanyats d'una clara mancança de suport van fer que aquesta situació no s'allargués gaire i, en el cas empordanès, l'aeròdrom va canviar de mans novament el 1984, quan la família Bowen i la seva empresa «anglo-catalana de inversiones» van adquirir totes les instal·lacions i va començar una època amb molts daltabaixos. L'anglès David Bowen va comprar el camp mitjançant un document privat i des del primer moment van començar els problemes amb l'Ajuntament, aviació civil, els seus empleats i la comunitat aeronàutica en general. L'activitat habitual a la pista estava plena d'irregularitats, manca de seguretat i de personal, els pilots que feien vols turístics amb els avions de l'empresa no estaven contractats ni molt menys assegurats i, a sobre, les aeronaus no eren revisades tècnicament quan calia fer-ho. Quan s'acabava la benzina d'aviació es feia ús de la dels cotxes, que si bé funcionava era més perillosa pel sobre escalfament dels motors amb perill d'aturada, en ser d'un octanatge menor. D'altra banda, l'Ajuntament li reclamava els tributs que mai no es pagaven i els Bowen van acumular una bona col·lecció de denúncies i expedients als jutjats de Figueres, que anaven torejant com podien, fins que un dia, el matrimoni propietari de l'aeròdrom va morir en un accident aeri a prop de Carcassona.

Setmanes després, la delegació gironina d'aviació civil va tancar una temporada el camp per tots els motius apuntats abans, als quals s'afegia una manca de control de vols amb orígens i destinacions incertes que transportaven material de contraban de tot tipus que entrava a Espanya sense cap problema duaner ni policial gràcies a la vigilància pràcticament nul·la que tenien els canals de la urbanitzacio i la seva pista d'aterratge. Fins i tot se sospitava que el famós espoliador d'eglésies Erik el Belga havia aprofitat Empuriabrava per treure del país valuoses peces d'art sacre per via aèria. Amb tot aquest panorama, els fills dels Bowen es van desfer de la propietat familiar de seguida.

Per al futur, descartada definitivament una ampliació de la pista de vol al pla d'aeròdroms 2007-2012 de la Generalitat, no s'esperen gaires canvis en aquest indret que amb quaranta anys es troba en un dels millors moments de la seva història i a mitjà termini veurà com a una distància relativament propera –més encara si és volant–, es crearà un nou aerodrom que serà un bon complement per a l'aviació esportiva gironina i catalana, ja sigui a Ordis o bé a Viladamat, a l'altre extrem del golf de Roses. Per cert, tot i que estava en el projecte original, el nom de Dalí mai no va batejar l'aeròdrom en aquestes quatre dècades. Altres noms no tan famosos, com Ortega-Monasterio, Forcada o Conde sí que van fer història amb la seva passió i saviesa aeronàutica i per les ganes que Girona fos al mapa d'aeròdroms i aeroports europeus.

Paracaigudisme i grans èxits

Fórmula y propiedades va pagar 50 milions de pessetes per l'aeròdrom i totes les instal·lacions el 1988 (uns 300.000 euros). Aquesta empresa hispanosuissa tenia molt clar que el futur d'aquest indret estava lligat al paracaigudisme, com ho demostrava l'escola que ja portava tres anys en funcionament, el «club de vol humà» que feia una mitjana de 25.000 salts per any, convertint un racó del golf de Roses en una petit paradís del paracaigudisme on, al contrari d'altres aeròdroms europeus es podia volar pràcticament cada dia. Els diferents campionats que es van organitzar als anys següents (mundials, europeus, estatals) van consolidar el camp fins a convertir-lo avui en el segon aeròdrom més important del món en la seva especialitat, i el primer d'Europa, on cada any es fan mes de 120.000 salts, la majoria de professionals, com els equips nacionals de diferents països que s'hi entrenen o d'esportistes que any rere any van a les trobades multitudinàries que organitza Skydive Empuriabrava. Cal fer una menció especial a l'anomenat «proyecto alas», un grup de quatre paracaigudistes-aventurers que tenen aquí la seva base d'operacions per als projectes que els porten per tot el món.

D'altra banda, són cada cop més les persones que volen provar un salt en paracaigudes des de 4.000 metres, acompanyats per un instructor. Això ha propiciat moltes vocacions i també que moltes cares conegudes hagin passat pels avions basats permanentment al camp, un bimotor Twin Otter i un monomotor Pilatus, operats per JIP aviació, que també té una escola de formació de pilots. Pel que fa a la resta d'activitats, encara hi ha francesos, anglesos, belgues i alemanys que arriben a la seva casa a la Mediterrània en el seu avió, aterrant a Empuriabrava, i els mitjans d'emergència de la Generalitat usen les instal·lacions per reportar o fins i tot passen l'estiu quan l'amenaça d'incendis és alta.

Fotos:
1
Vista aèria de l'aeròdrom d'Empuriabrava el 1973.
2
Un anunci dels anys seixanta, publicitant batejos de l'aire.
3
Una de les naus davant un hangar de la instal·lació altemporda nesa.
4
Un altre exemple de la publicitat, en aquest cas de les activitats de paracaigudisme durant la dècada dels 80.

Fotografia:
Paco Ortega-Monasterio i Javier Ortega-Figueiral.