

PACO ORTEGA MONASTERIO

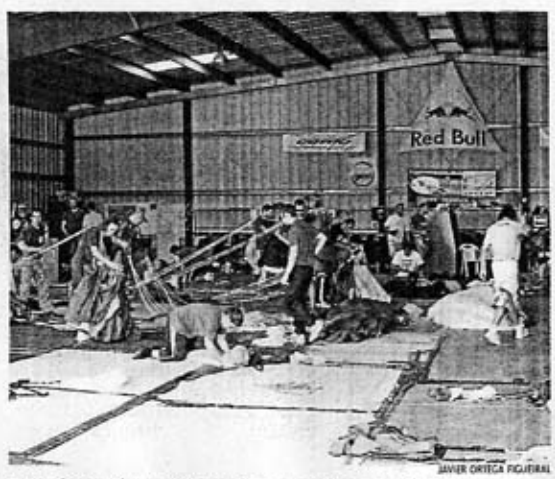
Famosos. El avión del torero Manuel Benítez *el Cordobés*, socio del aereoclub de Girona y asiduo visitante de Empuriabrava

El aeropuerto de los paracaidistas

El aeródromo de Empuriabrava cumple 40 años mientras tiene el récord de ser la instalación europea en la que se realizan más saltos: 125.000 al año

JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL
Roses (Alt Empordà)

Principios de los años sesenta: un grupo de aviadores cruza en vuelo la frontera hispano-francesa siguiendo la línea de costa. Bordeando el Penó y sus antenas de vigilancia militar prosiguen hacia Roses, donde disfrutan con el espectáculo de la bahía en todo su esplendor. Uno de ellos, Fernando de Vilallonga, el único español del grupo, se fija en un área de marismas cercana a Castelló d'Empúries y su mente empieza a idear un proyecto urbanístico. Ese vuelo, al que siguieron otros más, fue el germen del nacimiento de Empuriabrava que, originalmente, no iba a ser una marina residencial, sino un aeródromo con urbanización.



JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL

Trabajo en tierra. Plegando paracaídas en el hangar

La idea de Vilallonga era crear un lugar que aunase aviación deportiva y turismo. Tras averiguar que los terrenos pertenecían al marqués de Sant Mori, le presentó al alimón con su cuñado Miquel Arpa, un plan de urbanización con canales de navegación –idea que añadió Arpa– y un aeródromo –futuro aeropuerto Salvador Dalí– para facilitar la llegada de residentes y visitantes, principalmente internacionales, a la zona.

Con los primeros canales aún en obras, el Ministerio del Aire publicó la autorización de apertura del aeródromo, que entró en servicio el primer día de enero de 1968. Como el campo de vuelo necesitaba un gestor, la instalación le fue cedida durante cinco años al recién nacido Aeroclub de Gerona, presidido precisamente por Vilallonga y que había dado sus primeros pasos en el aeropuerto de Vilobí un año antes. En sus primeras temporadas de vida, el gerundense se convirtió en el segundo aeroclub de España en número de socios, horas voladas, flota y pilotos en formación, sólo superado por el de Barce-

EL ORIGEN

Desde el aire, el promotor intuyó las posibilidades de la zona de marismas

SALVADOR DALÍ

El secretario del pintor localizó el castillo de Púbol gracias a un vuelo

FUTURO

Un nuevo aeródromo

Probablemente sea en el extremo sur de la bahía de Roses donde se emplace el tercer aeródromo de Girona. Según el plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos 2007-2012 de la Generalitat de Catalunya, dos son los candidatos a acoger la nueva instalación en la provincia: Ordís y Viladamat, ambas poblaciones del Alt Empordà que actualmente ya tienen pequeños campos de vuelo para ultraligeros, cuyas instalaciones serían mejoradas para convertirse en aeródromos no tan sólo deportivos, sino también para ser usados por aeronaves de emergencia. La alcaldesa de Ordís se opuso al nuevo aeródromo, por lo que Viladamat se posiciona claramente como sede de esta nueva instalación. Será Oriol Balaguer, director general de Pots, Aeroports i Costes, el responsable de anunciar antes del próximo verano la decisión definitiva tomada por el Gobierno catalán.



JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL

Instalaciones. El Centre de Paracaigudisme Costa Brava es el que explota las instalaciones en la actualidad

lona-Sabadell, al que estaba estrechamente ligado. Entre los primeros aviadores del club, nombres como Paco Ortega-Monasterio, Forcada o Conde, los mismos que convencieron al presidente de la Diputación de que Girona debía disponer de un aeropuerto, y que dieron brillo a la aviación de la provincia. Otros pilotos destacados que se formaron ya en Empuriabrava fueron los aún hoy muy activos Salleras y Roura o Enrique Sabater y su esposa, Concepció Guisset, que fue la primera piloto de Girona. Sabater, secretario personal de Salvador Dalí durante trece años, localizó para el pintor el castillo de Púbol en uno de sus vuelos sobre el Empordà.

La actividad del aeroclub no se limitaba a los vuelos, sino que era un centro de gran actividad social. Durante los primeros años no se dispuso de instalaciones mas allá de los hangares y un pequeño cobertizo para el control de vuelos, y las fiestas, como las de imposición de alas a los nuevos pilotos, se celebraban en Mas Moxó, el restaurante de los Arpa en Empuriabrava, o en los hoteles Cap sa Sal, La Gavina o Santa Marta.

Dificultades iniciales

Uno de los primeros problemas del aeródromo fue la imposibilidad de recibir vuelos directos desde otros países. Esto penalizó un tanto el desarrollo planteado por sus promotores, ya que cualquier aeronave extranjera debía volar hasta Girona para despachar frontera y aduana y desde ese aeropuerto desandar el camino hasta Empuriabrava. Esa limitación no afectó a otros personajes ilustres de la época, como el mítico torero Manuel Benítez *el Cordobés*, que fue socio del aeroclub durante algunos años, o el general Goicoechea Bahamonde, que en una visita a Catalunya aprovechó la existencia de la pista del aeródromo para visitar la base del Perí con su DC-3, el avión más grande que ha aterrizado en la historia del campo. La visita del militar coincidió con la puesta en marcha del local social del club y la apertura de cafetería, restaurante, pistas de tenis para socios, una nueva torre de control, más hangares y una gasolinera. La buena relación con el Ejército del Aire se tradujo en la cesión de aviones de entrenamiento militares para el aeroclub: dos míticos biplanos Bücker que fueron bautizados como *Eduard* y *Jordi*.

En los primeros setenta, la afición por volar y la actividad aérea en Empuriabrava contrastaba con la de medios aéreos de

COLABORACIÓN

En los años setenta, los pilotos ayudaban en operaciones de rescate y emergencias

SENSACIONES

El salto a más de 4.000 m con un minuto de caída libre resulta inolvidable

emergencias en Catalunya, que en muchas ocasiones era suplida por los pilotos del aeroclub que hacían las veces de patrulleros aéreos, ayudando en operaciones de rescate en mar o montaña o localizando focos de incendio, actos que merecieron varias condecoraciones.

Al terminar la concesión, el campo de vuelo fue vendido a una promotora presidida por Oriol Bartrina, que creó un nuevo aeroclub, dándose el curioso caso que durante unos años, la demarcación tuvo tres clubs aeronáuticos: Girona, La Cerdaña y Ampurdán. Este último acabó siendo transferido pocos años después a David Bowen, un personaje recordado por lo polémico de su gestión, que hizo que sus aeronaves repostasen gasolina de automóvil, usó a pilotos sin contrato como instructores o encargados de efectuar paseos aéreos, y pasó por alto todo tipo de mantenimiento o inspección; todo ello ocasionó que la familia Bowen acumulase un buen número de denuncias en los juzgados de Figueres.

Cierre temporal

Esa época coincidió con la de una intensa presencia de algunas organizaciones criminales en la zona, que aprovechaban la poca vigilancia de los canales y el aeródromo de Empuriabrava para realizar operaciones de contrabando a placer. Incluso se sospechó que Erik *el Belga*, famoso expoliador de tesoros, usaba aviones que despegaban desde Empuriabrava con importantes tesoros destinados al mercado negro del arte. La acumulación de sanciones, la falta de seguridad y otros motivos llevaron al cierre temporal del aeródromo al tráfico aéreo durante algunos meses. El descontrol había llegado demasiado lejos.

No todo era negativo en el aeródromo; a mitad de los años ochenta se incrementó notablemente la actividad paracaidista realizándose una media de 25.000 saltos anuales, buen motivo para que la empresa Fórmula y Propiedades SL comprase el aeródromo y apostase fuerte por el paracaidismo, organizando campeonatos mundiales, europeos y nacionales, lo que convirtió al antiguo aeródromo en un centro deportivo de primer orden, y atrajo a aficionados de todo el mundo, que tienen en Empuriabrava un verdadero centro de peregrinación: el segundo aeródromo más importante del mundo y el primero de Europa especializado en este deporte, donde cada año se realizan más de 125.000 saltos. Buena parte de estos paracaidistas titulados son miembros de equipos nacionales de diferentes países que entrenan allí, pero también hay primerizos, que aprovechan los arneses dobles para saltar en tándem junto a un instructor. El salto a más de 4.000 metros de altura con un minuto de caída libre es una de las experiencias que convence a más de uno a dejarse atrapar por el paracaidismo.

Actualmente, aunque el aeródromo está abierto a todo tipo de tráfico, un porcentaje altísimo de las operaciones las lleva a cabo JIP Aviació, la filial aeronáutica del Centre de Paracaidisme Costa Brava, actual explotadora de la instalación, que con 40 años vive su momento mas dulce.●



JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL

Epílogo. Tras el salto, el paracaidista se dirige al hangar para guardar los aparejos

La Vanguardia - 04-04-08