



AENA

Aviació internacional i professional

Del primer vol a l'aeroport Costa Brava

L'aviador Lucien Demazel va fer, el 7 de desembre de 1913, el que ha estat considerat el primer vol a la Costa Brava. Va volar des de l'hipòdrom Casa Antúnez (Barcelona) fins la platja de Sant Pol (s'Agaró / St. Feliu de Guíxols), amb motiu d'una iniciativa patrocinada per la indústria farinera local. Cinquanta anys després, el 1963, autoritats polítiques, representants del sector turístic, membres del l'aviació esportiva i premsa gironina varen commemorar aquell vol amb un acte que va tornar a reunir, a la mateixa platja, l'aviador francès i la pubilla que li havia donat un ram de flors mig segle abans en el mateix escenari. Va ser un acte emotiu en què va tenir cabuda la reivindicació d'un aeroport per a la Costa Brava, que es considerava necessari per potenciar l'economia en general i el sector turístic en particular.

>> *LEGE: aeroport internacional de la Costa Brava.*

DAVID GARCÍA ALGILAGA > TEXT

En ple 2016, havent-se acomplert ja el centenari del vol de Demazel —que crec que es va celebrar tan poc com el de Tixier a Figueres de l'any 1912—, i més de mig segle després de la reivindicació gironina, la realitat és que estem a un any vista del cinquantesim aniversari de l'aeroport Girona - Costa Brava, una eina per al territori, base d'escoles de pilots, i porta internacional d'entrada i sortida de milers de persones cada any, amb una repercussió territorial molt superior a la somniada inicialment.

El potencial aeroport de la Costa Brava i més enllà

L'aeroport Girona - Costa Brava (LEGE en nomenclatura aeronàutica) va començar a dibuixar-se el 1957 quan la Diputació de Girona va iniciar les gestions pertinents per establir un port aeri al sud de la ciutat de Girona. Es va inaugurar oficialment l'abril de 1967.

La seva activitat sempre va estar per sota del seu potencial, amb uns 500.000 passatgers anuals, fins que l'any 2003 la companyia de baix cost Ryanair va apostar per Girona i va convertir el seu aeroport

L'activitat de l'aeroport Girona-Costa Brava sempre va estar per sota del seu potencial, fins que l'any 2003 la companyia de Ryanair va apostar per Girona



MUR

en la seva primera base espanyola, i en el quart europeu en importància per a la companyia irlandesa. L'aposta de Ryanair va revolucionar immediatament l'aeroport gironí: el 2003 els passatgers ja varen superar el milió i mig, i ja no varen parar de créixer fins arribar als més de 5,5 milions l'any 2008. La línia aèria de baix cost no només va permetre que Girona es convertís en porta d'entrada internacional a la Costa Brava, Girona i Barcelona. També va permetre, mitjançant uns preus assequibles i populars, que els gironins viatgessin molt més en avió i participéssim així, potser inconscientment, en una democratització de l'ús de l'aviació comercial.

Però la crisi, i les consegüents maniobres dels irlandesos, van frenar en sec aquest creixement. Actualment, l'aeroport, que compta amb unes infraestructures excel·lents després de les grans inversions realitzades per AENA en els darrers anys, ha perdut moviment dràsticament, i ha tancat el 2015 amb 1,7 milions de passatgers.

Tot i això, les perspectives oficials són optimistes. Entesa la situació actual com a conjuntural, tenint com a actiu la qualitat de la infraestructura i la tecnologia amb

què l'aeroport compta actualment, i amb la seguretat que es troba en un territori ric en actius (en un radi de 90 minuts, per exemple, hi ha una població de set milions de persones), el futur està garantit. Té fixats com a objectius convertir-se en el segon aeroport català, en el primer del sud de França, i en una instal·lació aeroportuària complementària a la de Barcelona.

El treball diari per aconseguir les seves fites es basa a potenciar els punts forts i exhibir les característiques que el fan competitiu: un producte diferenciat, senzill i amb un exigent certificat de seguretat aplicat, a un preu atractiu, amb interessants incentius per a les companyies, que genera escales curtes, àgils i còmodes en un territori ben comunicat amb una oferta molt variada.

Exhibint aquest múscul, el seu director, Lluís Sala, home accessible i de discurs ponderat, manifesta que l'aeroport pot estar segur de si mateix, i està convençut que és un element que suma com a eina útil per al territori —que ja supera els límits de la Costa Brava, atès que arriba a França, al Pirineu i a Barcelona—, perquè aquest generi la màxima demanda possible, i, així s'alimenti cada vegada més aquest cercle generador de ri-

>> *«L'aviador francès Lucien Demazel aterra en un camp prop de Sant Feliu de Guíxols.»*

**Entesa la situació actual com a conjuntural,
i tenint com a actiu la qualitat de la infraestructura,
les perspectives oficials són optimistes**



quesa que uneix mitjançant un lligam molt fort, indispensable, territori i aeroport.

Amb els objectius fixats i amb el perfil definit —un perfil en el qual l'aviació privada quasi no té cabuda—, i amb un cinquantè aniversari a la vista, l'aeroport de Girona torna a enlairar-se amb la ferma convicció que la manera de progressar és sumant els esforços de tots els implicats. Esperem que tots plegats, especialment Ryanair, tot i que la intenció de l'aeroport és diversificar al màxim les companyies que hi operen, tinguin la mateixa voluntat d'entesa per a un futur comú que els hauria de beneficiar a tots. El temps ho dirà.

Una escola gironina de pilots

Aerbrava és una escola de pilots d'avió, tant privats com professionals, amb seu a Girona —no és l'única—, amb una política d'empresa basada en la qualitat, proximitat, flexibilitat i sostenibilitat.

Els seus dos socis, en Jordi i en Joaquín, professionals de l'aviació amb moltes hores de vol acumulades, varen emprendre aquesta aventura en pedagogia aeronàutica en plena època de crisi, decidits a viure de l'aviació aplicant a la seva empresa una filosofia de vida que els permetés avançar dia a dia, obligant-los a realitzar una bona feina per tenir uns bons resultats.

<< Cockpit de darrera generació per formar pilots en el cel gironí.



Les bogeries i conseqüències de la darrera crisi, sumades a les mesures de caire econòmic i burocràtic d'AENA, han fet que el panorama de l'aviació a Girona —com a la resta de l'Estat—, durant els darrers anys, hagi patit una depressió important que es manifesta en la quasi eliminació del pilot privat, la disminució de la demanda professional d'aviació, i una caiguda del trànsit aeri. En aquest escenari és on Aerbrava va néixer, on ha crescut, i on està madurant per poder encarar amb solvència la nova etapa aeronàutica que ha d'arribar. Després d'anys en què les companyies d'aquí s'estavellaven, les companyies amb base a Girona eliminaven rutes i els pilots havien de marxar a Orient per poder volar i agafar experiència, ara tot sembla pronosticar que l'aviació s'està despertant. És un sector que va per davant de tot, diuen. Abans de la crisi, l'aviació ja la va començar a patir, i ara, quan tot comença a remuntar, ja dóna símptomes de moviment. Les previsions són tan bones, des d'un punt de vista aeronàutic, que es creu que no hi haurà suficients pilots i instructors per donar resposta a la demanda. Per una banda hi ha l'edat dels actuals pilots. Tenint en compte que aquesta és una professió relativament nova, en els propers anys s'espera un elevat nombre de jubilacions a escala mundial. I per una altra hi ha la recuperació del trànsit aeri, tant comercial com de càrrega, que torna a enlairar-se suaument. Tant una cosa com l'altra auguren bons temps per als pilots, i podrien indicar també bons temps per a l'aviació a Girona, i a Espanya en general, però tot i això els auguris són incerts per bé que contenen grans dosis d'optimisme.

La que sí està preparada per a la nova conjuntura, fins i tot per créixer, tot i que mesuradament per no perdre els valors que l'han convertit en l'escola gironina de referència pel que fa a la instrucció i a l'examinació, és Aerbrava. Ofereix un gran ventall de titulacions aeronàutiques, des de pilot privat d'avió (PPL) fins a pilot comercial (CPL), que permetria accedir a la formació de pilot de línia aèria, passant per pilot de drons. Per fer-ho disposen d'instal·lacions a Girona per realitzar la formació teòrica, i d'una avioneta Cessna 172 RG1000 en propietat, més un bimotor DA-42 disponible,

Aerbrava ofereix un gran ventall de titulacions aeronàutiques, des de pilot privat d'avió fins a pilot comercial



AENA

amb base a l'aeroport de Girona-Costa Brava (LEGE) per fer pràctiques d'hores de vol.

Per oferir el producte desitjat, Aerbrava ofereix, com a màxim, dos promocions anuals molt reduïdes. Els que fins ara han optat per formar-se com a pilots a la seva escola tenen un perfil molt variat: joves de 16 anys que comencen a estudiar la teòrica del pilot privat per poder obtenir aquesta titulació als 17; treballadors que van realitzant el curs de transports al ritme que els permet la seva economia; gent que només es vol treure el pilot privat per gaudir del vol (una minoria); universitaris que combinen els seus estudis amb la formació com a pilot...

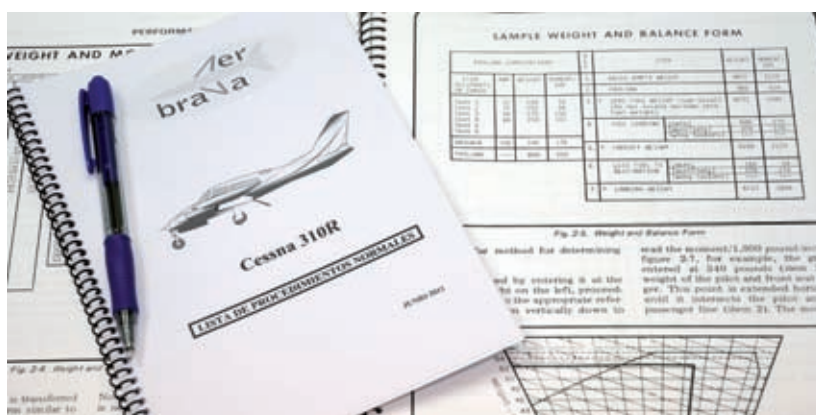
El factor econòmic (des dels 12.000 euros del PPL fins als 70.000 del CPL), i el factor dedicació/temps (des de les 45 hores de vol i uns quatre mesos de curs del PPL fins a les 200 hores i els dos o tres anys d'estudis del CPL), són els dos elements determinants per decidir-se a iniciar la formació aeronàutica. Aerbrava sap que són dos components importants, i per això ofereix des de cursos en línia (més econòmics) fins

a ritmes de treball particulars (cursos més o menys intensius), passant per una flexibilitat econòmica molt empàtica.

Tothom té cabuda en aquesta escola, la qual s'enorgulleix de dir que tots els seus exalumnes, amb esforç i sacrifici, i també amb paciència, actualment estan treballant de pilot.

David García Algilaga
és llicenciat en història.

<< Girona-Costa Brava, aeroport senzill però amb un exigent certificat de seguretat aplicat.



En la seva oferta de productes, Aerbrava inclou un màxim de dues promocions anuals a preu molt reduït