



>> *Una jove Empar amb el seu vehicle aeri, l'helicòpter.*



La primera dona pilot... d'helicòpter

Empar Pagès Pinsach, primera dona pilot d'helicòpter a Espanya

La primera sempre té l'honor de ser recordada per trencar el sostre de vidre d'un món fins aquell moment íntegrament masculí, i obrir un nou camí perquè moltes altres el segueixin, millorin i normalitzin. En la línia del que va aconseguir la Pepa Colomer, primera catalana pilot d'avió (1931).

DAVID GARCIA ALGILAGA > TEXT

DL'Empar (Siurana d'Empordà, 1956) t'explica la seva experiència vital a través d'una infinita allau d'anècdotes, sempre des d'una perspectiva aeronàutica, tot transmetent una potent rauxa empordanesa. Escoltant les seves aventures sembla que estiguis veient una trepidant pel·lícula d'una jove i decidida protagonista que, sense saber-ho, estava predestinada a ser pilot, ja que, mentre es preparava per opositar a controladora aèria, una crida silenciosa la va dur a apuntar-se a un curs de vol sense motor a Ocaña, on va descobrir una nova passió.

Després d'aquella mena d'escola d'estiu aeronàutica de la qual tan bons records conserva, va decidir formar-se per viure l'aviació des de dins. Va iniciar-se amb l'avió, però en aquell moment no la va convèncer. Llavors va passar-se als helicòpters i va convertir-se, l'any 1980, en la primera dona espanyola pilot d'helicòpter. L'Empar acabava d'irrompre en un món masculí, masclista, i va haver de fer esforços titànics per fer-se un lloc i avançar. Els inicis varen ser durs però amb la seva ferma resolució ho va aconseguir i va trobar

feina en una petroliera de Tarragona. D'allà a Saragossa, i als Estats Units, a ampliar coneixements, i a Panticosa amb l'heliesquí, i a la Seu d'Urgell amb l'Adolfo Suárez, i... ja estava llançada. Però era tot força precari, i en un moment de dubte va decidir fer un canvi que la va a dur a Empuriabrava a treballar «des de terra» en la gestió de l'aeròdrom. Poc va durar, perquè amb valentia va tornar a la càrrega i una empresa de Cuatro Vientos la va fitxar. Des de Madrid va volar per mitja Espanya realitzant fotografia aèria, descobrint una geografia sublim, però també una població encara llavors, sobretot en zones rurals, molt endarrerida. Amb el temps va dirigir una base a Màlaga, on va viure els seus anys daurats. Va viure, gaudir i volar abduïda per la màgia del sud i la riquesa de l'emergent Marbella. La recerca de més estabilitat la va dur a abandonar aquella bona vida per reprendre l'estela de l'avió. Se'n va anar a Daytona Beach, va fer-se pilot d'avió, va fer-se sòcia de les Whirly-Girls, va conèixer un parell d'astronautes, i va tornar amb la intenció d'aconseguir una millor feina i acostar-se a casa. Amb les olimpíades del 1992 a tocar, l'Amparo va aterrar a Barcelona per iniciar el seu darrer trajecte aeronàu-

L'Empar acabava d'irrompre en un món masclista, i va haver de fer esforços titànics per fer-se un lloc i avançar



>> *Primeres pràctiques de la futura primera dona pilot d'helicòpter.*

tic. Fins aquell moment l'aviació havia estat el seu tot, però va arribar un casament i un fill, i les prioritats varen canviar. El seu darrer vol el va fer amb avió a Milà. Ja estava embarassada d'en Joan. Però la vida encara li havia canviar més, i va arribar el divorci i un accident de trànsit quasi mortal, un xoc frontal, que li ha provocat moltes intervencions quirúrgiques i moltes frustracions. «Sóc aquí gràcies a l'aviació», diu l'Amparo, perquè, segons ella, l'aviació la va endurir. Des de jove va haver de superar situacions difícils, violentes, avui en dia clarament denunciades, lluitar contra adversitats, menyspreus i tòpics que la van anar endurint. Havia de demostrar el doble, però ho feia, i no embrancada en una lluita feminista, sinó demostrant que feia el que volia, el que li agradava, i ho feia com a dona, com quan volava, sempre que podia, amb faldilla, per rebel·lia, per reivindicar que era una dona pilot.

La pel·lícula de la seva vida, després de superar aquell sotrac, va tornar a agafar color, i avui en dia és una dona amb molta energia, molt orgullosa del seu fill, i dedica-

da als idiomes, el seu nou hobby. L'aviació, els centenars d'hores de vol i les innumbrables anècdotes del cel pertanyen a una etapa anterior, passada, oblidada. Tornem a fer-li llum perquè paga la pena.

David Garcia Algilaga és llicenciat en història i pilot privat d'avió.

>> *L'Empar, una dona pilot.*



Careaga, primer pilot de l'ACE

El figuerenc Josep M. Careaga Monsalvatge (1909-1937), soci de l'Aeronàutic Club Empordanès, va ser el primer pilot de l'entitat gràcies a la primera convocatòria de beques de pilotatge dels Serveis d'Aeronàutica. La Generalitat va passar a tenir competències en aviació civil i va crear l'esmentat organisme, al capdavant del qual va situar en Josep Canudas, pioner de l'aviació catalana. Una de les primeres mesures adoptades va ser oferir unes beques als millors aspirants dels aeroclubs catalans. Careaga va presentar-se, va guanyar-ne una, va obtenir el títol de pilot (1934) i va comprar una avioneta. A l'ACE, aquella beca li va donar ales però la guerra s'ho endugué tot, fins i tot en Careaga, que va morir el juliol de 1937 a l'Hospital Militar de Figueres un any després de ser mobilitzat com a pilot militar.

David Garcia Algilaga

I demostrant que feia el que volia, i ho feia com a dona, com quan volava, sempre que podia, amb faldilla, per rebel·lia, per reivindicar que era una dona pilot