

reportatge fotogràfic

Qui no ha somiat mai que pot volar?

Text > ANNA PI, periodista

Fotos > LLUÍS ROMERO



La història de l'Airsport Viladamat és la culminació d'un somni, el de Giuseppe Pennacchio. De petit, a Itàlia (d'on és originari), es llançava des d'un petit mur amb un paraigua amb l'esperança d'arrencar el vol. Així, tot i ser aficionat a gairebé qualsevol vehicle de tracció mecànica, estava enamorat dels avions. Però no va ser fins al 1986, amb trenta-nou anys, que l'aparició de l'ultralleuger li va permetre volar. A partir d'aquell moment va encaminar el seu futur a crear un aeròdrom. A Itàlia li posaven moltes traves i, encara que el seu objectiu era marxar a Portugal, va acabar a mig camí. Amb la seva dona i els seus dos fills es va instal·lar a l'Escala i, mentre es dedicava a fer de mecànic, va estalviar fins que va aconseguir construir un petit hangar per guardar ultralleugers en un lloc amb prou es-

pai per poder fer una pista d'aterratge. Finalment, va ser a la plana empordanesa on va néixer Airsport Viladamat.

En el món de l'ultralleuger no és que hi hagi hagut, precisament, pocs canvis. Avui conviuen aeronaus molt diverses: des de les més senzilles, que consisteixen en un carro de tres rodes suspès d'una ala delta, fins a avionetes amb cabines totalment equipades. El que no ha variat és el nombre de places (dues), perquè comportaria superar el pes màxim. I és que volar també s'ha anat regulant. «Quan va començar a volar el meu pare, no es necessitava ni llicència», explica l'Ivan, fill d'en Giuseppe, que s'incorporà a l'empresa el 2009. Ara és imprescindible «i millor així, perquè els pilots en surten preparats», assegura. També hi ha revisions



mèdiques que s'han de passar per mantenir-la i tot un seguit de normes que cal complir: s'han de seguir els mapes aeronàutics i no es poden superar els tres-cents metres d'altura ni volar per sota dels cent cinquanta. Tot i això, sembla que ja hi ha l'esborrany d'una modificació que permetria que els ultralleugers volessin a un màxim de tres mil metres d'altura per sobre del nivell del mar, un reclam reiterat per part dels pilots, perquè, com diu la dita, «altura i velocitat, salven el dentat». Com més amunt, més marge hi ha per revertir un error de pilotatge, per exemple.

«Un ultralleuger no és més perillós que un cotxe», assegura l'Ivan. Ens explica que hi ha una relació d'accidents d'ultralleuger que és consultable, i en la qual es fa evident que un elevat percentatge dels casos es deuen a errors humans, sigui directament

o indirectament, per no haver-ne fet el manteniment oportú o no haver utilitzat els productes idonis. «En cas d'un error mecànic, un avió pot planar», aclareix. En aquest sentit, l'aeròdrom va apostar per fer pinya amb Aeroservice Viladair, que completa l'oferta d'hangars d'Airport Viladamat amb un taller mecànic. Ara bé, aquesta empresa no només s'ocupa del manteniment i la reparació dels ultralleugers avariats, sinó que també és una escola de vol. Cal tenir en compte que el món de l'ultralleuger cada vegada és més ampli. Certament, incorpora pilots de l'aviació general, que s'ha encarat molt darrerament, i fins i tot atrau pilots d'avions comercials que, per rompre la monotonia de la feina, es diverteixen pilotant ultralleugers. En qualsevol cas, cada vegada hi ha més gent que s'hi atreveix: «És un món obert a tothom».

reportatge fotogràfic QUI NO HA SOMIAT MAI QUE POT VOLAR?





reportatge fotogràfic QUI NO HA SOMIAT MAI QUE POT VOLAR?





reportatge fotogràfic QUI NO HA SOMIAT MAI QUE POT VOLAR?



