



# Volar! Però qui vola?

Els ultralleugers del camp d'aviació de Viladamat

Vam visitar les instal·lacions del camp d'aviació de Viladamat, interessats en el vol dels ultralleugers. L'ultralleuger és una manera de sentir-se com els pioners de l'aviació, artesans de l'aire. La visita ens va permetre conèixer els diferents tipus d'aparells i, per sobre, les característiques d'aquests petits avions, que amb les seves formes evocuen la dels ocells, segurament la imatge atàvica que va impulsar l'home a conquerir els cels.

>> Autogir.

JUAN JESÚS AZNAR > TEXT

R. PLA > DIBUIXOS SOTA L·LICÈNCIA CC-BY-SA

**V**a escriure el pilot d'aviació Antoine de Saint-Exupéry: «Aquí no es tracta d'aviació. L'avió no és un fi, és un mitjà». Aquest era el pensament que m'acompanyava fins a les instal·lacions de l'aeròdrom que regenta la família de Giuseppe «Pino» Pennacchio, un amant del vol en ultralleugers que es va instal·lar a Viladamat el 1999.

Ens rep Ivan Pennacchio. Al local, un grup d'alumnes estan preparant l'esmorzar previ a la classe. Ells compleixen el somni humà de volar, nascut en contemplar el vol de les aus i expressat per poetes i escriptors des de l'antiguitat clàssica: Homer, Horaci, Ovidi ja van descriure, en la seves obres, inspiradors vols ficticis.

L'aviació contemporània és un prodigi de l'enginyeria, una tècnica sofisticada que ha perdut part de la seva mitologia, de la seva ficció i de la seva poesia. O tal vegada no. Si parlem d'aviació comercial, de línies aèries o d'avions d'ús militar, segur que aquests vols han perdut part de la mística de volar.

No obstant això, en el vol amb ala delta, amb planadors o ultralleugers, hi ha encara espai per a l'èpica, per a la percepció detallada de les geometries fractals de la terra i la mar i per a la intuïció de la solitud enmig dels aires.

L'Ivan fa una explicació detallada de les activitats que fan a Airsport Viladamat. Aquest camp d'aviació s'ha convertit en un referent dels ultralleugers motoritzats a Catalunya. I alhora té una gran projecció com a aeròdrom: és operatiu tot l'any, compta amb hangars individuals i comunitaris, un local social per als pilots, un taller mecànic per reparar, revisar i mantenir els ultralleugers i una escola de vol que gestiona l'empresa Aereservice Viladair.

La informació flueix cap a detalls més administratius. Si hom vol volar necessita treure's el carnet de pilot. Igual que els permisos de conduir automòbils, n'hi ha de diverses categories: es pot donar el cas de tenir el carnet de pilot d'avioneta o d'aviació comercial i no tenir el permís per volar en ultralleuger. Això sí, a aquell qui té una titulació superior a la requerida, obtenir el permís

**L'aviació contemporània és un prodigi de l'enginyeria, una tècnica sofisticada que ha perdut part de la seva mitologia i de la seva poesia. O potser no**



>> Viladamat, espai ULM (muntatge, reparació, vol i formació).

per pilotar un ultralleuger d'ales flexibles o d'ales rígides només li costarà unes hores de pràctica i d'adaptació a aquests aparells.

Aquests avions portàtils són d'una o dues places i poden tenir un pes màxim de 450 quilos quan alcen el vol, comptant passatge, combustible i la nau mateixa. Els motors són de gasolina i de baix consum, com el motor que va construir Alessandro Anzani: de dos temps i tres cilindres en «V».

### L'hangar col·lectiu dels ultralleugers

L'Ivan ens acompanya després a hangar col·lectiu, a veure diversos models d'ultralleugers. Allà contemplem un bon nombre d'ales delta amb motor, és a dir, unes ales planadores subjectes a una mena de petit cotxe amb els seients en fila, les rodes del tren d'aterratge disposades com les d'un tricicle, i el motor, de dos o quatre cilindres i de 50 a 100 cc, refrigerat per aigua. El morro de l'ultralleuger és aerodinàmic i en forma de con. Una petita coberta exterior de la cabina tapa l'armadura de tubs; a l'interior, davant del pilot, hi ha la instrumentació i la barra del timó de direcció. Entre els models d'ultralleugers, hi ha els d'ales rígides i fuselatge tancat o ala flexible, encara que actualment abunden més aquells que tenen aparença d'avionetes, amb una avionica completa i moderna i unes bones prestacions.

El vocable «ultralleuger» s'ha imposat al de microlleugers o petites avionetes, fins i tot al nom de monoplà, que va emprar un dels pioners de l'aviació, el pilot brasiler Alberto Santos-Dumont. Sigui com sigui, aquesta denominació és la utilitzada als Estats Units i a Austràlia i, a més, és la que ha estat acceptada internacionalment. Els materials que s'utilitzen per construir els ultralleugers són l'alumini, el plàstic, la fibra de carboni i el dacró, entre altres materials lleugers, resistents i segurs: hi ha hagut pocs accidents d'ultralleugers. Qualsevol pilot sap que si el vent supera els 80 quilòmetres per hora és millor no arriscar-se a volar, i si algú ho fa és un pilot molt experimentat, tot i que resulta més prudent quedar-se en terra a esperar condicions més favorables.

### L'hangar de la família Pennachio

Des de la mitologia, amb Cupido alat, Mercuri el d'ales als peus i altres divinitats i herois capaços de volar, hem passat a fe realitat monoplans, biplans, triplans, hidroavions i avions amb motors d'hèlix o reactors. En poc més d'un segle l'avió s'ha convertit en un mitjà de transport quotidià



**Tot i que també té una gran projecció com a aeròdrom, el camp d'aviació de Viladamat s'ha convertit en un referent dels ultralleugers motoritzats**





i segur. Però d'aquell anhel i somni aconseguit ens queda la llibertat del vol en ultralleuger. I precisament aquests petits avions, a les nostres comarques, són construïts o muntats i reparats artesanalment en camps d'aviació com el de Viladamat.

Hem arribat a l'hangar familiar dels Pennacchio. Quan s'obre la porta, el primer que contemplem és una autocaravana. Al seu costat hi ha l'ultralleuger del nostre amfitrió i, darrere, un autogir blanc amb el qual Giuseppe «Pino» Pennacchio surt a volar. Les preguntes surten totes soles: és perillós volar en un autogir? S'hi poden recórrer grans distàncies? Aterra com un

helicòpter? Pot caure en barrina? Pacient, l'Ivan ens comenta que un autogir no entra en pèrdua i per tant no cau en barrina, pot volar a poc a poc i, si el vent l'ajuda a mantenir-se en l'aire en vol estacionari, necessita uns pocs metres per envolar-se i per aterrar. Fins i tot pot fer-ho parat sobre la vertical. Són àgils i segurs, i poden volar amb vents forts, tot suportant ràfegues que impedirien volar a un ultralleuger. Juan de la Cierva, l'inventor de l'autogir, deia dels aeroplans: «L'aeroplà és un instrument de transport meravellós, però no és humà; s'aparta, fonamentalment, de l'experiència humana, i només ha arribat al magnífic grau de desenvolupament gràcies a l'esforç enorme de tants enginyers i el valor i sacrifici de tants de pilots».

>> ULM, ultralleuger cabinat.

Tornem al local social. Entrem per saludar i acomiadar-nos. Al fons, hi ha Giuseppe «Pino», l'home que ha inoculat el virus dels «aerotrastornats» —els homes i dones apassionats pel món de l'aeronàutica— al seu fill.

De tornada, escolto al cotxe una peça de Joan Manuel Serrat composta a partir d'uns versos de Miguel Hernández. «*Un ser ardiente, claro de deseos, alados, / quiso ascender, tener la libertad por nido, / quiso olvidar que el hombre se aleja encadenado, / donde faltaban plumas puso valor y olvidó*». Aquests versos em semblen el millor resum del somni de volar fet realitat.

Juan Jesús Aznar és periodista.



**Monoplans, biplans, triplans, hidroavions, avions amb motors d'hèlix o reactors... en poc més d'un segle l'avió és un mitjà de transport quotidià i segur**