

“Cameron Park, un *airpark* residencial”

Article que fou publicat en el *San Francisco Chronicle*, signat per Alison Rood.
Diumenge, 5 de març de 2006-06-29

Traduït de l'anglès per Pere Ribalta.

Quan, cada matí, en Burl Skaggs s'organitza la tasca del dia per anar a treballar, no es mira pas l'estat de la circulació viària. És mitjançant un mapa del temps realitzat la nit passada en el qual veu la previsió meteorològica del dia.

Les condicions del clima són les que li donaran raó de les dificultats que podrà trobar-se volant amb l'avioneta durant el trajecte entre casa seva i l'oficina. Vol estalviar-se les tres hores que li comportaria arribar al treball per l'autopista, tot i que aquesta no és de pagament. Prefereix fer un còmode viatge amb la seva avioneta i arribar-hi en menys d'una hora.

“Si m'arribo a la feina amb l'avioneta no surto fins a dos quarts de set del matí; en canvi, si hi vaig amb el cotxe haig de sortir abans de les cinc de la matinada”, diu en Burl.

Fa tres anys que en Burl Skaggs i la seva muller Carol, amb el seu Bonanza J-35 del 1958, es traslladaren des de Cupertino, on residien, a una comunitat veïnal aeronàutica anomenada Cameron Airpark, situada a uns 50 quilòmetres a l'est de la ciutat de Sacramento, Califòrnia (EUA), lloc que inclou un parc residencial aeri on els propietaris de les cases tenen aparcat l'avió al seu garatge junt amb el cotxe.

En Burl és enginyer industrial i col·labora en el Centre de l'Accelerador Lineal de Partícules d'Stanford. La Carol treballa des de fa uns trenta anys a l'empresa Kaiser Permanente, situada a l'àrea de la badia de San Francisco. Amb la Carol a punt de jubilar-se – ambdós es troben dins de la cinquantena –, la parella cercava un lloc cap a l'oest per residir i fer un canvi de manera de viure.

“Estàvem de cap de setmana a Gold Country i vàrem venir a parar a Cameron Airpark on, agradablement sorpresos, vam veure tot això. La Carol va dir que mai no havia imaginat viure en un lloc semblant, i jo, amb una de les meves intuïcions, li vaig dir mig somrient: “Sí, jo podria anar a la feina volant”.

Els Skagg varen adquirir a Cameron Park una casa gran per viure-hi, inclosos els quasi 600 metres quadrats de terreny afegit per construir-hi el garatge hangar. Van fer venir un bon dissenyador a fi que els ajudés en el projecte.

“L'hangar és més gran que la casa que teníem a Cupertino!”, diu la Carol. “Hem passat de sentir la remor constant del pas dels vehicles de l'autopista sense peatge de Cupertino, i d'una altra artèria viària molt transitada, a escoltar complaguts l'agradable i suau brogit de les avionetes que s'envolen i aterren a Cameron Airpark”.

D'aquesta classe de viles residencials sols a Califòrnia n'hi ha una dotzena aproximadament, i són de diferent mida. En alguns casos, els veïns comparteixen una pista d'herba d'envolament i aterratge al costat del grup de cases on viuen. Però són encara solament un grup reduït de viles que estacionen les avionetes directament a casa seva i circulen junt amb els cotxes pels amplis carrers fins arribar a la pista d'envolament. A l'hora de transitar, els conductors dels cotxes i els de les avionetes apliquen el més adient en cada situació d'acord amb el criteri “mira i fes el que cal”.

De vegades hi ha alguns vailets jugant a pilota que es dispersen en veure els veïns que van o vénen amb les avionetes.

Amb bon temps, Skaggs fa el viatge de les 95 milles nàutiques (una milla nàutica té 1.852 metres, o sia, 175,93 quilòmetres el recorregut total) fins a Palo Alto en 40 minuts. Un cop allà, agafa un cotxe que hi té guardat, i tarda 20 minuts a recórrer sis milles que hi ha fins al seu treball. Durant el vol entre casa seva i la seva destinació diària mira el trànsit rodat amb els viatgers atrapats a la carretera I-580 que té a sota, i sap que serà de retorn a casa, a Cameron Park, abans que ells arribin al coll d'Altamont, un lloc relativament a prop. “Entre dents em surt una rialla, però sense fer massa soroll”, diu, “doncs no voldria ser jo l'atrapat”.

Skaggs no està d'acord amb els que pensen que solament els rics i famosos són els qui poden tenir avionetes, ja que ell va adquirir la seva Bonanza pel preu que tenen alguns bons cotxes, que poden costar 55.000 dòlars; amb tot, tractant-se d'un avió, la despesa econòmica té un cost considerable a causa del manteniment.

Per fer el viatge d'anada i tornada Skaggs gasta 18 galons (81 litres), a 3,75 dòlars per galó, l'aparcament del Bonanza a Palo Alto li costa 111 dòlars cada mes, la prima anual de l'assegurança li puja a 1.400 dòlars i les revisions mecàniques obligatòries i les reparacions poden anar-se'n del centenar a alguns milers de dòlars.

El que més complau Skaggs esdevé quan es troba a 4.500 peus sobre la resta de la humanitat. "Dóna una gran satisfacció", diu, "goso sentir-me part de l'atmosfera, i contemplo el sol que tinc darrere meu". Mentrestant la Carol sembla encantada amb el vol i se sorprèn: "Com es poden veure coses a baix que quan conduïxes ni te n'adones que són allà?"

Ella i en Burl acostumen a anar a esmorzar a Auburn; és un vol de cinc minuts. És al Harris Ranch, a Coalinga (comtat de Fresno), que té servei de restaurant. Es tracta d'una de les destinacions preferides de la parella. Una vila curiosa on les avionetes d'un sol motor s'aparquen en una àmplia vorera on veïns i transeünts coincideixen.

Cameron Park és com una petita vila que sembla habitada per nens gegants que estimen uns joguets que volen.

És una passió infantil la d'aquesta gent que els fa tenir bústies en forma d'avió, amb la pista d'envolament i aterratge pintada com un vial per a la circulació rodada, i on he vist un gran avió que s'està construint dins d'un hangar que tenia les portes obertes.

Els carrers es diuen Boeing, Union, Bonanza. A casa, Bob Byrne té una rèplica d'un F-16 de sis peus que penja del sostre i un assortiment de peces d'un Mustang P-51, que reflecteixen el seu entusiasme per les coses de volar.

Byrne, de 46 anys, és un consultor d'informàtica que dissenya productes educatius per a l'ensenyança. Va venir a Cameron Park des de Santa Cruz el 2001, però s'arriba a treballar allà quasi cada setmana. Per arribar a Watsonville, on deixa aparcada l'avioneta, triga una hora de vol aproximadament. Des d'allà visita els seus clients amb un cotxe que té aparcat a l'aeròdrom.

Byrne va aprendre a volar amb una avioneta biplaça que ell mateix va comprar per 19.000 dòlars. Va obtenir la llicència el 1999 i les lliçons de vol li costaren 5.000 dòlars. Durant els tres anys següents va invertir uns 3.000 dòlars per deixar en bones condicions la seva avioneta, que posteriorment va vendre per 30.000 dòlars, els quals li varen ajudar a sufragar el cost de les lliçons de vol.

Actualment és propietari d'un Cessna 180 del 1955, de quatre places, ja que necessita espai per transportar els elements informàtics que fa servir per treballar.

"Un aparell de quatre places és més car de mantenir i de fer-lo funcionar", diu Byrne. "Si no fos per la feina, no tindria el Cessna 180". El meu vell biplaça només consumia 5 galons de benzina per hora, mentre que el 180 actual crema 13 galons l'hora".

Calcula que el cost és comparable al d'un cotxe, però amb l'avantatge que redueix molt el nerviosisme que comporta el cotxe.

"Tinc una feina molt esgotadora i em trobo batallant entre una tona de projectes, però quan pujo a l'avioneta ho deixo tot enrere", diu. Byrne precisa que l'avantatge de residir a Cameron Airpark és la possibilitat de tenir l'avioneta a casa.

Quan vivia a Santa Cruz aparcava l'avioneta a l'aeròdrom de Watsonville, però ara té l'hangar sota la segona planta del seu xalet. Ajupint-se per un dels costats de la casa els visitants poden veure el motor de l'avió. Darrere de la casa de Byrne hi ha la pista d'aterratge de Cameron Airpark.

"No és estrany que a l'hivern alguns amics de l'àrea de la badia que tenen avioneta s'arribin volant fins a casa i agafin el meu cotxe per anar a la neu".

Al començament volava per gaudir-ne, però ara la major part de les hores de vol són per als viatges de feina a Santa Cruz. El Cessna també li proporciona una oportunitat única per a les sortides d'excursió. Ell i la seva esposa, Adriana, amb la qual porta casat dos anys, utilitzen l'avioneta per anar-se'n als punts d'acampada favorits.

Cameron Airpark existeix des dels anys seixanta i és administrat per una junta directiva de cinc membres en la qual figura Byrne. Per les despeses administratives de manteniment del poble, els residents paguen 300 dòlars l'any, quantitat que s'afegeix a les subvencions que reben de les agències governamentals de l'estat i també del govern local.

“L'Agència Federal d'Aviació i el Departament del Transport regulen alguns aspectes de l'aeroport, però bàsicament és la nostra entitat la que l'administra”.

Knud Kirkegaard connecta amb Santa Clara pel seu treball com a enginyer d'*Intel Corp* i comparteix l'opinió de Byrne sobre el vol com a manera d'escapar de la rutina diària. “Totes les tensions s'esvaeixen”, afirma descrivint la sensació del vol. “És la millor manera que conec de mitigar el nerviosisme. Es té una perspectiva diferent i diversa quan un es troba allà dalt. Les formacions dels núvols mai no són iguals, per exemple”.

Kirkegaard, la seva esposa Leslie i la seva filla Mia, de 4 anys i mig, es traslladaren a Cameron Airpark des del sud de San José el 2003. Cercaven un lloc per viure que satisfés els seus desigs, el de volar en el seu cas i el del golf pel que fa a la seva dona. El seu Cessna 182 els permet continuar gaudint de les platges de *Half Moon* i *Monterey*, i fins i tot s'han arribat a Disneyland. Mia es col·loca uns auriculars a fi d'esmoreir el soroll del motor de l'avioneta.

Igual que Skaggs, Kirkegaard deixa l'avioneta a Palo Alto on guarda un petit cotxe amb el qual es trasllada a l'oficina de Santa Clara en uns 10 o 15 minuts.

Ell i Skaggs estan qualificats per al vol instrumental (IFR, Instrument Flight Rules o vol sense visibilitat) per poder volar quan fa mal temps. Quan fa bon temps es practica el vol tradicional (Visual Flight Rules o vol visual). Quan Kirkegaard deixa Cameron Airpark, vola generalment seguint les regles del vol visual fins que arriba al grau de Sunol (zona a prop de terra on es pot trobar boira baixa o bé estrats –núvols molt a prop de terra).

En aquest punt, canvia a la versió de vol d'instruments (IFR) i entra en contacte amb l'aeroport de Palo Alto, on el radar el detecta i el guia fins a la pista d'aterratge. Així, quan arriba el moment d'aterrar, diu que mai no es troba sol al cel. Kirkegaard remarca: "Sembla que allà, a Palo Alto, hi ha més avionetes monomotors que en tot el meu país d'origen, Dinamarca,"

Però no tots els residents que són pilots d'aviació de Cameron Airpark viatgen diàriament cap a algun lloc de treball a Califòrnia.

És el cas de Julie Clark (2^a foto), una pilot veterana, la qual, com a experta pilot d'acrobàcia, sol participar en els festivals aeris nacionals. Això li permet viatjar des de casa seva mateix fins al punt on se celebren festivals aeris en què ha de fer l'exhibició. Clark, de 58 anys, va ser una de les primeres dones empleades com a pilot comercial en línies aèries importants del país. Va obtenir la qualificació de comandant d'aeronaus de transport de viatgers l'any 1983 i va treballar a *Republic Airlines*, companyia que més tard va ser adquirida per *Northwest Airlines*, on va estar volant fins que es va jubilar el 2003. Va néixer a Hayward i se'n va anar a viure a West Bay. Clark es va traslladar de Livermore a Cameron Airpark el 1984.

L'enorme hangar que hi ha al costat de la casa de la Clark és la primera cosa que crida l'atenció del visitant, junt amb la brillant bústia groga, una rèplica del "Top Banana", el T-28 Trojan amb què vola en les seves exhibicions acrobàtiques. Tot i que fa aproximadament 600 metres quadrats, encara és una mica just per a l'envergadura del T-28 Trojan, que és d'uns 40 peus (1 peu = 0,3048 metres, o sia 12,19 metres).

Clark, que va ser *miss San Carlos* l'any 1966, fa més de vint anys que vola en festivals aeris. Una vegada, quan li van preguntar com és que ella, sent tan diminuta, podia anar amb un avió tant gran, va respondre: "No l'he pas d'agafar amb les mans, solament volo amb ell".

També és propietària d'un Beechcraft T-34 Mentor, un avió d'entrenament militar que va adquirir el 1977 per 18.000 dòlars i que va restaurar de dalt a baix. Ens diu que el va desmuntar

totalment peça per peça i el va renovar muntant-lo de nou, li va fer un interior nou, impecable, i tota la posta a punt amb un plafó de comandament amb tots els instruments nous.

Clark té dos gossos que va recollir, Mollie i Bernie, i un ocell verd nomenat Ernie. Ella i els seus animalets reparteixen el seu temps entre Cameron Airpark i una altra residència tipus *airpark* a Minnesota on té el Beechcraft Mentor. Un encarregat de l'oficina i un veí de Cameron Airpark atenen la casa mentre ella és fora.

Clark no fa cap exhibició acrobàtica sobre Cameron Airpark, però quan es troba sobre l'*airpark* de Minnesota, situat en un extensíssim pla de cultiu, ja és una altra història: "Si quan hi arribo no deixo anar fum i em veuen fent piruetes, els veïns pensen que tinc un mal dia".

Obrir el WEB que conté aquest article en anglès, per veure-hi les fotos que acompanyen l'escrit.

<http://www.sfgate.com/cgi-bin/article.cgi?f=/c/a/2006/03/05/MNGMIHITQE1.DTL>