

L'avió del milionari austríac que va aterrar sense permís a la Cerdanya

El pilot va informar de l'arribada minuts abans; la nau superava la mida autoritzada

A FONTS

IGNACIO OROVIO
GEMMA SAURA
Barcelona

És 30 de juliol del 2025 i la plàcida tarda estival de la Cerdanya és travessada per un avió massa sorollós, massa gran. Alguns veïns veuen i sobretot senten la seva aproximació: un Pilatus PC-12, de 14,4 metres de longitud i 16,28 d'envergadura, amb capacitat per a fins a nou passatgers.

Són les 19.20 h quan la nau aterra a la pista de l'aeròdrom comarcal, entre els termes municipals de Das i Fontanals. Aviat es veu envoltada d'agents: el personal de la instal·lació, sorprèn per aquell aterratge imprevist i sense saber gaire bé a qui acudir, ha alertat tant els Mossos d'Esquadra, responsables de la seguretat ciutadana de la comarca, com la Guàrdia Civil, responsable de les fronteres. La vella línia amb França és a tot just 9,2 quilòmetres, i aquell avió no té, en cap cas, permís per aterrar allà.

L'aeròdrom de la Cerdanya té ús estrictament esportiu i per a vols privats, però només d'avions que no superin els 15 metres d'envergadura. Al Pilatus n'hi sobren 1,28, i les forces de l'ordre pregunten als dos membres de la tripulació i a l'únic passatger qui són i per què coi han aterrat allà.

El passatger és Leo Brabeck-Letmathe, suís de 18 anys, corredor en bicicleta de muntanya. Ve a competir, entre l'1 i el 3 d'agost, al Campionat d'Europa de Descens BTT que se celebra a La Molina. Als comandaments de l'aeronau hi va el seu avi, Peter Brabeck-Letmathe, de 80 anys i nacionalitat austríaca, expresident i ex conseller delegat de Nestlé. Amb ell, un tercer home de 52 anys, registrat igualment com a "tripulació".

Un taxista, també interrogat pels agents, els espera amb una furgoneta Volkswagen a la pista, per carregar les maletes i dues bicicletes desmuntades.

Tots tres han volat des de l'aeròdrom francès d'Annemasse, a l'Alta Savoia, situat al costat de la frontera suïssa i a pocs quilòmetres de Ginebra, en un avió, matrícula finlandesa OH-PBL, que és propietat de Brabeck-Letmathe però que forma part de la flota de la companyia Fly 7 Executive Aviation, amb seu a Lausana (Suïssa) i integrada al grup Jetfly.

Segons registren diversos webs de seguiment d'aviació, l'avió va estar abans matriculat com a T7-PBL, sota pavelló de San Marino, i opera sota gestió de Fly7 des d'abril del 2021. El sufix "PBL" que es repeteix a les dues matrícules no és casual: són les inicials de Peter Brabeck-Letmathe, pràctica ha-



LA VANGUARDIA

bitual entre propietaris privats a l'hora d'escollir matrícula.

Brabeck-Letmathe no és un passatger qualsevol del món de l'aviació privada. És, ell mateix, un pilot. A més de la seva carrera al capdavant de Nestlé, ha estat president del grup Fórmula 1, conseller de companyies com Roche o L'Oréal, i, el 2025, president del Fòrum Econòmic Mundial de Davos. Fa més de tres dècades que vola i ja el 2018 superava les 3.000 hores als comandaments.

L'expresident de Nestlé, pilot aficionat, va portar el seu net a un campionat de bici a la Molina

Ni els Mossos ni la Guàrdia Civil van denunciar els fets després d'examinar el pla de vol

Aquell any, mentre continuava com a president d'honor de Nestlé, va recollir a Suïssa les claus d'un flamant Pilatus PC-24, un bireactor que s'afegia al Pilatus PC-12 d'hèlix, amb el qual ja volava habitualment.

El PC-24 va ser registrat a nom de Brabair SA, la societat que Brabeck-Letmathe va fundar el 2017, i l'únic propòsit de la qual, segons

els seus estatuts, és "l'adquisició i l'arrendament d'aeronaus". És una fórmula recurrent entre grans fortunes aficionades al vol: l'avió no es compra a títol personal, sinó a través d'una societat instrumental que després confia la gestió operativa a una empresa especialitzada. En el cas de Brabeck, aquesta empresa és Fly7.

Quan *La Vanguardia* li pregunta sobre aquesta qüestió, Jetfly confirma que el vol del 30 de juliol va ser "un vol privat realitzat pel propietari de l'aeronau", però declina identificar el pilot o els ocupants, ja que allibera confidencialitat. La família Brabeck-Letmathe no ha respost a les preguntes d'aquest diari.

L'aterratge no va passar desapercebut: Ceretània, una associació de defensa del territori amb seu a Alp, molt sensible amb l'activitat de l'aeròdrom, va presentar una reclamació davant el Consorci de l'Aeròdrom de la Cerdanya. En un informe enviat a l'entitat, la seva presidenta, Maria Jesús López, exposa que l'aterratge es va dur a terme "sense que hagués estat autoritzat per Aeroports de Catalunya", i que el tècnic de guàrdia aquella tarda va ser informat pel pilot de l'imminent aterratge tot just uns minuts abans.

Aeroports de Catalunya, empresa pública que gestiona l'aeròdrom, atribueix el que va passar a dues causes: el pilot no estava al cas del límit d'envergadura de l'aeròdrom i el pla de vol que va presentar davant el Centre de Coordinació Operativa Aeroportuària (Cecoa) de Girona no va arri-

Tarda d'estiu
L'avió, poc després d'aterrar a la Cerdanya, envoltat d'agents. A la imatge petita, el recorregut de l'avió des de França, registrat pel web Flightradar24

bar mai al gestor de la instal·lació.

Jetfly, en canvi, defensa que tot el procediment va ser correcte: es va presentar un pla de vol, amb la Cerdanya com a destinació i la Seu d'Urgell com a aeròdrom al-



LA VANGUARDIA

Voleu compartir amb nosaltres alguna informació confidencial?
Escriu-nos a afondo@lavanguardia.es

ternatiu, i va ser enviat per correu electrònic al mateix aeròdrom. La companyia assegura que el va presentar davant Eurocontrol, l'organisme europeu que centralitza i distribueix els plans de vol a les autoritats de cada país, "com és el cas per a tots els nostres vols".

El límit sobre l'envergadura no és una norma local improvisada: a la guia oficial d'Enaire, el gestor espanyol de la navegació aèria, fixa en 15 metres el màxim permís a la Cerdanya. "És com el que va a 200 km/h per l'autopista sabent que està prohibit. El reglament d'aviació obliga a estar al cas de les característiques de l'aeroport de destinació", resumeix una font del Govern sobre el desconexament del pilot.

Sobre la diferència entre els 16,28 metres de l'aparell i aquest límit, Jetfly va remetre a la classificació de l'aeròdrom, va assegurar que a la documentació de referència no hi consten restriccions i va assenyalar que l'ample de pista de la Cerdanya és de 23 metres. És una resposta que confon dues magnituds diferents: l'ample de pista no equival a l'envergadura, que és el que limita Enaire.

Malgrat que l'avió superava la mida autoritzada a la instal·lació aeroportuària, ni els Mossos ni la Guàrdia Civil van denunciar els fets després d'examinar el pla de vol que el pilot els va mostrar, i es van limitar a aixecar-ne acta. L'avió va ser retintut fins a l'endemà, quan va volar fins a l'aeroport d'Andorra-la Seu, on no hi ha restriccions d'envergadura. El pla de vol original preveia la tornada a Annemasse el 4 d'agost des de la Cerdanya. Aquell dia, una vegada acabat el campionat ciclista -Leo Brabeck-Letmathe va acabar 37è de seixanta participants, després d'un accidentat descens que el va portar a estavellar-se contra un arbre-, va volar de la Seu a Montpeller i, el mateix dia, d'allà a Lausana, segons la reconstrucció de moviments duta a terme per aquest diari.

El gestor de l'aeròdrom va notificar l'incident a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA) l'1 d'agost, a través del seu sistema de notificació de successos, un canal confidencial que no pot derivar en sancions. L'AESA només pot sancionar si hi ha una denúncia, i en aquest cas no n'hi va haver cap.

Jetfly assegura que no s'ha obert cap procediment administratiu contra l'operador o el pilot. L'AESA no ho confirma ni ho desmenteix, però diu que la informació "ha estat compartida amb les autoritats competents d'altres estats membres encarregades de la supervisió de l'aeronau implicada".

El del Pilatus no va ser l'únic vol il·legal l'estiu passat: el 6 de setembre, segons han admès per escrit a Ceretània els gestors de la instal·lació, també va aterrar un helicòpter, una classe d'aparell explícitament prohibit a l'aeròdrom tret d'emergències o treballs aèris. El rerefons institucional no hi ajuda: l'aeròdrom està des del 2021 sota un conveni de gestió transitori, prorrogat diverses vegades, entre Aeroports Públics de Catalunya i el Consell Comarcal, propietari del 91% de la instal·lació.●