

Mis recuerdos de aquellos primeros tiempos del
Vuelo a Vela de la posguerra en Cataluña

Pere Ribalta



Resultó ser una feliz casualidad que esta imagen fuese captada coincidiendo con el señalado día en que tres profesores de Monflorite llegaron con una Dornier Do-27 a Sabadell, para efectuar las pruebas en vuelo de nuestros dos primeros veleros adquiridos por miembros de nuestro reducido grupo de 7 pilotos, para así iniciar el Vuelo a Vela de la posguerra en Cataluña.

Alguien, cuya identidad me es desconocida, la obtuvo desde lo más alto de la Torre Gorina, edificio icono del aeródromo de Sabadell, resultando ser esta imagen el único testimonio gráfico del cual se dispone de cuando este acontecimiento sucedió.

Esta foto convertida en postal la hallé, y no sin una agradable sorpresa de mi parte, en una conocida papelería de Sabadell. La fecha de la foto, según nos recuerda Wolfgang Knopf en el libro del 50 aniversario del Vuelo a Vela en Igualada, fue el jueves día 20 de mayo de 1965, en el que tres profesores de Monflorite (Huesca), se trataba del sabadellense Miguel Ara, Luis Vicente Juez y Jaime Julve, que con una Dornier vinieron a efectuar las pruebas en vuelo de los dos veleros que teníamos para iniciar nuestro Vuelo a Vela. Eran, un monoplaza L-Spatz 55 EC-AYU construido por la empresa alemana Scheibe, que aparece a la derecha de la imagen, y un biplaza lado a lado y ala media, Göppingen Gö 4 or

Gövier (se pronuncia Goevier), que se encuentra en el centro de la foto todavía con matrícula alemana D-5303.

Lástima que la tricromía de la composición de la imagen no se encuentre adecuadamente calada, perdiendo nitidez, pues nos reconoceríamos todos sin problemas. Intenté localizar la foto original, o bien el cliché, pero la empresa había cerrado, no pudiendo así seguir su pista. Tentando la suerte quizá valdría la pena hacer una nueva investigación por ver si pudiera hallarse.

La identidad de cada uno del grupo en el centro de la imagen, éramos de izquierda a derecha: Wolfgang Knopf, a continuación un servidor, por la derecha en el extremo del grupo se encuentra Antonio Freixas vestido de oscuro, y los otros eran Ángel Anglada, Pablo Ayesta e Ignacio Amat. Otro de los que puedo reconocer en la foto es José Luis Pedraza, quien se encuentra pasando frente el morro del Gövier, sosteniendo un cubo en su mano izquierda, pues se encontraba "aseando" el velero.

En mi caso personal, el Vuelo a Vela catalán de la posguerra, podría considerarse que tuvo sus lánguidos inicios cuando me encontraba intentando se constituyera una sección de Vuelo a Vela dentro del Aero Club Barcelona-Sabadell. De cuya institución además de socio era piloto ya desde septiembre del 1960, donde mi primer vuelo, el del bautizo del aire, acontecido en este mismo aeródromo la mañana del lunes 19 de marzo del 1951, subido en una De Havilland DH.82 Tiger Moth EC-AEV, de nombre "La Mallorquina", cuyo piloto fue José Gorina Lloveras. Nuestro aeroclub la había adquirido al de Baleares en octubre del año anterior, cuando todavía no se había producido la fusión entre nuestro aeroclub de Sabadell y el de Barcelona, que sucedió en Octubre de 1953.

Estas "gestiones" para conseguir una sección de vuelo a vela en el Aeroclub las inicié, sin ningún éxito todavía, en el año 1957.

Desde que cumplí catorce años, y sin dejar de volar como invitado desde mi bautismo aéreo, aunque en muchas ocasiones se me dejaba pilotar, verano tras verano remitía la correspondiente documentación al Ministerio con el objeto de conseguir una plaza para irme a obtener los títulos "A" y "B" de Vuelo a Vela en una de las escuelas que había en nuestro país, pero la fortuna no se avino en sonreírme. Mientras tanto, y por el mismo motivo, me encontraba en contacto con el malogrado Julián Sevillano Pérez, piloto profesor de VSM y plusmarquista de Vuelo a Vela, por ver la posibilidad de si podía ayudarme, él era buen amigo de mi padre de hacía unos años. Sevillano, para entonces no encontró una formula adecuada con el fin de solucionarme la situación.

Mi progenitor, Joan Ribalta y Codorniu, ejercía la función de vicepresidente del aeroclub sabadellense, habiendo sido cofundador del primer aeroclub que existió en la ciudad, constituido el 25 de agosto del año 1931, y que se le dio el nombre de "Club Aviació Sabadell". A finales del año siguiente la entidad tomó el nombre de Aeri Club de Sabadell i del Vallès, del cual Ribalta fue secretario.

Fue en terminar la "mili" en julio de 1962, que a la mañana siguiente de haberme licenciado, sin demora me puse en contacto de nuevo con Sevillano por ver si me echaba una mano, y de una vez por todas podía irme a hacer el curso de Vuelo a Vela; que lo fue en Monflorite. Siguiendo el consejo de Sevillano sostuve una conferencia telefónica con Miguel Táuler, que recuerdo estuve intentando convencerle de la perentoriedad de mi caso durante poco más de 45 minutos. Dejándose convencer finalmente. Sevillano le había avisado de mi interés. Y es que el curso en aquellas fechas ya se había iniciado y Táuler veía pocas posibilidades administrativas para introducirme en él. Para entonces, Sevillano se encontraba dirigiendo esa escuela de Monflorite.

Con el título "C" conseguido a finales de aquel mes de julio, habiendo volado con el Kranich durante el doble mando y el Grunau "Bay" en la suelta, a mi regreso me puse de nuevo a trabajar para realizar mi ilusión de crear un club de Vuelo a Vela como una sección más del Aeroclub.

Después de un año de intentonas, los pilotos de planeador "A" y "B" de Sabadell y algunos de Barcelona con el "C", no se encontraban suficientemente motivados como por organizar la sección, pues no veían que fuese posible que ello pudiese conseguirse.

Por fortuna, a finales de 1963 aparecieron por Sabadell unos chicos que me explicaron se habían hecho pilotos a vela con la intención de organizar un club de vuelo sin motor en Cataluña. ¡¡¡Eureka!!! El primer grupo podía establecerse. Eran, Ignacio Amat y Ángel Anglada; hechos pilotos a vela en Francia, y Antonio Freixas que lo había realizado en Monflorite aquel mismo año de 1963.

Al cabo de muy poco tiempo se adhirieron al grupo dos compañeros más, eran: Pablo Ayesta, Dr. Arquitecto y un alemán, Wolfgang Knopf, director de Henkel Ibérica en Barcelona, ambos eran pilotos de velero que iniciaban su curso de piloto a motor en Sabadell, coincidiendo en la misma promoción de Antonio Freixas,.

De forma inmediata iniciamos conversaciones con el aeroclub, donde su presidente, el sabadellense Antonio Tamburini, veterano presidente por haberlo sido ya antes de la guerra, y el secretario técnico Carlos Alós Soler, que posteriormente ocuparía la responsabilidad de esa presidencia, no pusieron pega para que se emprendiera la organización de una sección de Vuelo a Vela, dándonos toda clase de facilidades y ánimo.

Con fecha 30 de Septiembre de 1.964, en una reunión en la cual estuvimos presentes los miembros de pequeño grupo, se levantó acta de la fundación de la sección de Vuelo Sin Motor en el seno del Aero Club Barcelona-Sabadell.

Anterior a este significativo evento en el ACBS, Ignacio Amat, que llevaba un tiempo volando en Francia en el aeroclub de Brive-la-Gaillarde, comuna francesa situada en el departamento de Corrèze, en la región de Lemosín, me indicó el camino para que me fuese a volar algo más cerca que en Brive, al aeródromo de La Quillanne, en pleno Pirineo, hoy (LFNQ), al lado del pueblo de La Llagone vecino de Mont Louis, al Sur de la región del Languedoc-Roussillon, adyacente a nuestra

comarca de La Cerdanya, donde igualmente él, recientemente iba a volar, pues hacia poco que en aquel lugar se había instalado un club de VSM.

En el verano del 1964, con mi Mobylette me trasladé desde Sabadell allá por una semana, para iniciar la segunda experiencia volovelísta de mi particular historia como piloto sin motor. Lástima de no tener fotos.

Todo fue llegar y besar el santo. Nunca había experimentado tantas facilidades, no tan sólo para poder volar, que se produjo de forma inmediata a mi llegada en aquella misma tarde, y sin haber avisado antes, si no que igualmente por obtener la licencia de piloto a vela pasando la revisión médica en Perpiñan. Experiencia del negro al blanco respecto de la de mi país.



Desde entonces con los miembros del nuevo grupo efectuamos alguna salida a volar a La Quillanne, pues no teníamos otra solución para volar sin impedimentos, sin tropezar con los extraños inconvenientes administrativos a los que nos encontrábamos sometidos en España, que únicamente servían para impedirnos el desarrollo de la actividad del VSM.

En la foto, Ramón Clemente Martínez que se vino expresamente desde Zaragoza, y que posteriormente devino socio nº 20 de nuestra sección de vuelo a vela en Igualada, según reza en la lista publicada en el libro de nuestro cincuentenario. Y junto a Ramón, un servidor en un alto en el camino efectuado a la



entrada de Mont Louis, para continuar luego hacia La Quillanne en La Llagone. En aquellos mismos instantes en los que nos hacíamos la foto estaban por llegar a La Llagone, Anglada y Freixas, en un encuentro previamente convenido.

Fotos: Josep Maria Royo Curiá. El Velero es un Nord Aviation Nord-1300, réplica de un Grunau Baby, que fue diseñado por el ingeniero alemán Schneider, he ahí su parecido, y con cuyo monoplaza yo volaba. Para entonces había dos veleros biplaza y este "Baby" en la Quillanne, todos construidos entre los años 30 y 40. Un Nord-1300 igual a este adquirido en Francia, nos fue ofrecido por nuestra estimada Gloria, con licencia francesa de VSM, y esposa de Ignacio Carne, entonces propietario del aeródromo de Igualada-Òdena.

Posterior a la fecha mencionada de la fundación de nuestra sección de VSM, asistí a todas las reuniones que semanalmente nuestro reducido grupo celebraba en la sede del Arreo club en Barcelona, Avda. Diagonal, 417. Desde donde argumentamos y gestionamos una serie de ideas por ver si convencíamos a los del Ministerio para que nos autorizaran volar a vela en Sabadell. Los contactos de Freixas y Anglada con el Ministerio, léase, Miguel Táler, eran continuos. Táuler en una ocasión me confesó que en muchas ocasiones a la hora de la cena debió comerse la tortilla fría por estar atendiendo las prolongadas conferencias telefónicas de Antonio Freixas, que le llamaba a su domicilio en aquella hora para insistir en el empeño.

Amat no podía asistir de forma asidua a las reuniones pero no dejó el contacto, volando en Igualada a partir del inicio de nuestro Vuelo a Vela. A las reuniones apareció otro compañero, José Luis Pedraza, Dr. Ingeniero Industrial y piloto de planeador "A" y "B" con los SG 38 Schulgleiter de Somosierra en el 1954, y piloto "C" en Monflorite el 1955, con doble mando en Kranich y la suelta con "Baby", y también piloto a motor, a la vez que un excelente amigo, y ningún otro compañero que yo ahora recuerde.

De los clásicos personajes satélites que de siempre aparecen en determinados casos por "aparecer en la foto", había alguno muy experto en esta clase de argucias.

Durante estas largas gestiones, Anglada y Freixas adquirieron de segunda mano un L-Spatz 55 en Alemania, que matriculado como EC-AYU pudo tratarse del primer velero privado español. Lo guardaban en uno de los hangares del aeródromo de Sabadell, y que para matar el gusanillo allá nos reuníamos, en donde montábamos el velero para al cabo de un par de horas mas o menos, y habiéndole quitado el polvo, desmontarlo e irnos de regreso a casa. Freixas me hizo una foto sentado en su carlinga.



Nuestra insistencia no cesó, y al preguntar por enésima vez al Ministerio si se podía emprender definitivamente la constitución de una sección de Vuelo a Vela dentro del aeroclub, nos dijeron que para autorizar un club de Vuelo a Vela, además de un monoplaza se necesitaba un biplaza. Fue cuando sin demora, Pablo Ayesta y Wolfgang Knopf salieron para Alemania, regresando con el referido Göppingen Gö 4 or Gövier.

Regresando de Alemania, y por evitar tropezar con algún "embarazoso obstáculo administrativo", convinieron en pasar la Aduana de La Jonquera de madrugada, la argucia salió a pedir de boca, puesto que en pasar frente de la

casilla del somnoliento guardián, éste sacó uno de sus brazos por la ventanilla, y balanceándolo con el pulgar les hizo la señal de seguir camino sin tener que detenerse. Llegados a Barcelona hubo celebración por aquella argucia consentida del guardián fronterizo.

Fue a partir de este momento que el Ministerio accedió en hacer llegar a Sabadell a tres profesores de Monflorite para efectuar las pruebas en vuelo de los dos veleros y dar su beneplácito. La postal de cabecera de éste escrito acredita la presencia de los dos veleros y la Dornier remolcadora junto con todos nosotros.

Días antes de este acontecimiento, y sabiéndose la buena voluntad de la jerarquía del Ministerio por autorizar finalmente nuestra actividad volovelista, un socio del Aero Club Barcelona-Sabadell, residente en Igualada y gerente de una fábrica de tejidos de género de punto en aquella localidad, Ignasi Carner, propietario de una Piper PA-28 Cherokee 140, que la tenía en su hangar del aeródromo de Òdena, estuvo completamente de acuerdo en que voláramos en su campo, además que permitió que ambos veleros fuesen alojados en el hangar.

El día en que se llevaron a cabo las pruebas en vuelo de los dos veleros en Sabadell, estas se desarrollaron sin problemas por parte de los referidos profesores. A pesar de ello, el Spatz hizo un aterrizaje poco afortunado por cuyo motivo precisó alguna urgente atención de taller. En ver el aparatoso aterrizaje del velero, los pilotos de la Dornier muy sensatamente se dieron media vuelta mientras su responsable expresaba: "no hemos visto nada..." Pude escuchar estas palabras dado que en aquellos instantes me encontraba junto a ellos siendo testigo de aquella inteligente actitud. En la prueba con el Gövier volaron Ayesta y Knopf acompañados de uno de los profesores.

Como que el EC-AYU necesitaba una reparación urgente, y el inicio de los vuelos en Igualada parecía ser inminente, el único profesional que tenía los atributos para llevar a cabo la reparación en breve tiempo era el mecánico y experimentado restaurador de aviones, Virgilio Launes, que se encontraba trabajando en el antiguo aeródromo de Caspe, capital del Bajo Aragón, en la provincia de Zaragoza, dónde se hallaba una empresa propiedad de Manolo Sánchez Damián y Joaquín Bellmunt, ambos de Barcelona y socios de nuestro Aeroclub.

En Caspe se estaba construyendo un prototipo de avión bimotor ultraligero de ala baja biplaza lado a lado, que instalaba dos motores Volkswagen. Además que se encontraban preparando el proceso de construcción de los modelos de velero, Bergfalke y L-Spatz 55, bajo licencia de la Scheibe Flugzeugbau.

Como sucedía en aquella época con otras empresas de aviación en las que sus patrocinadores no pertenecían a círculos de la familia gubernamental, a la compañía no se le concedieron las licencias correspondientes y debió cerrar, con todo lo que aquello representó de nefasto para el desarrollo de nuestro Vuelo a Vela y la aviación ultraligera.

Habiendo hablado allí mismos en Sabadell con uno de los dos propietarios, fue con Manolo Sánchez Damián, éste se interesó vivamente por solucionar el problema, diciéndonos que trasladáramos de forma inmediata el Velero hasta Caspe, que se lo comunicaría a Launes y que este se ocuparía de la reparación.

Freixas y Anglada, que por razones familiares no podían realizar de forma inmediata el viaje, me rogaron cogiera el coche del primero, un SEAT 1430 azul marino, que era el que estaba preparado con gancho para remolcar, y que saliera sin demora para Caspe. Así lo hice, y aquella misma tarde emprendía camino con el remolque y el Spatz por la N-II desde Martorell, pues para entonces no había autopista ni otro camino para alcanzar Caspe de una forma accesible desde Sabadell. Un recorrido complicado por el excesivo tráfico de camiones que circulaban con cierta lentitud y el desmejorado aspecto de su calzada.

Pernocté en Lleida, en un hotel junto al río Segre, donde ayudado por el personal se me permitió guardar el velero dentro del amplio garaje semisótano. Al día siguiente el velero llegaba a Caspe y lo dejaba en manos de Virgilio Launes.

De nuevo en casa, en aquella misma semana junto con Ángel Anglada nos dirigimos al hogar del matrimonio Carner en Igualada, donde recogimos un par de copias de la llave del hangar. Una me la quedé para proceder en cerrar el Spatz al hangar de Carner a mi regreso de Caspe, y Anglada haría copias para el resto de compañeros en Barcelona. El siguiente sábado salí de madrugada de Sabadell para ir a Caspe a recoger el Spatz ya reparado, llevándolo hasta el campo de Carner en Òdena, donde llegaba entrado el atardecer, allá dejé el velero en el hangar, era el primer velero privado que llegaba a Igualada. El hangar era el único edificio no agrícola de los muy pocos que allí existían. Edificio que todavía hoy se encuentra allí. Es el que tiene adosado el edificio del Club con la torre. Este hangar hoy se encuentra unido por su lado posterior con los dos hangares que sucesivamente en el tiempo fueron construidos. El primero, que era propiedad de nuestra sección de VaV, se construyó separado del edificio y posteriormente más allá en el tiempo, fue construido otro entre ambos que fueron conectados entre sí por su interior.

A continuación Wolfgang vino a Sabadell a recoger el Gövier que lo habíamos "hangarado" en un almacén propiedad de mi padre, esperando se dieran las circunstancias oportunas para llevarlo a volar en Igualada. Recuerdo que lo acompañé con mi Mobylette evitando así que a mi regreso, Wolfgang debiera de llevarme expresamente a Sabadell.

En días inmediatamente posteriores a este transporte, Wolfgang, al ir a montar el velero en Igualada acompañado de Pablo Ayesta, advirtió que el patín principal del velero había sufrido un problema por fatiga, fenómeno que Wolfgang le pareció percibir durante las pruebas en Sabadell pareciéndole que no era relevante, y viendo entonces la importancia que podía alcanzar, a continuación se llevó el velero a Sabadell con el fin de que la empresa SERAVIA, sita en el aeródromo sabadellense, resolviera el problema.

Debido a que en muy breves días se iba a iniciar la actividad en Igualada, y que por causa de un tema profesional, a Wolfgang no le daba suficiente tiempo para volver de nuevo allá con el remolque y montar el velero, decidió comentarlo a los profesores de Monflorite por si cabía la posibilidad de que viniesen a efectuar el remolque desde Sabadell para Igualada el día antes. La Dornier vino el sábado día 12 de junio para poder realizar el remolque evitando retrasos para la actividad que se preveía en Igualada a la mañana siguiente.

Aquella noche, toda la tripulación pernoctó en el Hotel América de Igualada invitados por Wolfgang y Ayesta. Por la mañana siguiente los profesores madrugaron y con la Dornier llevaron a Wolfgang a Sabadell, y éste cogió su coche que allí lo había dejado el día anterior y con el remolque vacío retornó a Igualada.

Según consta en las hojas de actividad de vuelos del piloto y profesor de Vuelo a Vela José Luis Yarza, que estuvo presente en el inédito acontecimiento, fue el 13 de junio cuando se iniciaron los vuelos en Igualada, y que por esta misma razón, otro relevante profesor, Jaime Julve, ambos acompañados del mecánico Rebolledo, junto con nosotros, fue escrito el inicio de la historia del nuevo Vuelo a Vela catalán.

En la tarde de aquel 13 de junio, habiendo dado por acabados los primeros vuelos de nuestra todavía interina actividad a Vela, el remolcador regresó a Monflorite habiendo ido a Sabadell primero a cargar combustible.

En más de una ocasión de las que vino a remolcar, la Dornier debió trasladarse a Sabadell a llenar sus depósitos. Yo personalmente acompañé la tripulación alguna vez tal como otros compañeros igualmente lo hicieron.

Los días de vuelos en Igualada que constan en las anotaciones de Yarza continúan el día primero de julio siguiente, para posteriormente seguir el día 10, donde la tripulación de la Dornier pernoctó en el hotel América de Igualada para volar al día siguiente, y terminada la jornada regresó a Monflorite. De nuevo los profesores de Monflorite se trasladaron a Igualada el día 28, y posteriormente en agosto, remolcando los días 14 y 15. En septiembre también volvieron coincidiendo en los días 18 y 19. Finalmente y como último servicio que se realizó desde Monflorite con la Dornier, según las anotaciones de Yarza, constan los días 30 y 31 de octubre.

Terminada la fase de los remolques de la Dornier venida de Monflorite en aquel 1965, fue a mediados de 1966, que nuestro club adquirió una Piper PA-18 EC-AMJ, que a partir de entonces vino en dar un enérgico empujón a nuestra actividad abriendo un enorme horizonte hacia el futuro para nuestro Vuelo a Vela.

Anterior a la llegada de la PA-18, durante unos meses el grupo debió trasladarse a volar a Sabadell debido a que algunos miembros del Aero Club de Igualada, inoperante hasta entonces, deseaban ocupar el hangar.

Las condiciones por combinar los vuelos de velero y el tráfico aéreo general en Sabadell nos obligó a regresar a Igualada una vez se terminó la construcción de nuestro primer hangar ya comentado.

Durante aquellos días a Sabadell, junto con Wolfgang nos fuimos a comprar pintura roja allá en el mismo Sabadell, dedicándonos a pintar la nueva matrícula al K-2B, que fue la de EC-BAZ.

En mayo de 1967, los profesores de Monflorite junto con Miguel Táuler, se acercaron a Igualada para examinar a los pilotos de motor que necesitaban acreditarse como remolcadores de veleros por avión. En cuyo grupo yo mismo

figuré, siendo todos aprobados. La licencia con la habilitación nos llegó a primeros del mes de septiembre siguiente. En mi logbook consta mi primer remolque con la PA-18 el día 6 de septiembre de este 1967. Aunque sin embargo como piloto ya me encontraba volando la PA-18 des de su llegada a Igualada-Òdena.



Foto: Aeródromo General Vives Igualada-Òdena, primavera del 1971 - Club de Vuelo a Vela de l'Aero Club Barcelona-Sabadell

En el extremo izquierda de la foto, justo se puede ver la cola del velero Emmert Rehaz u. L-Spatz D-7213 de ala media acabado de ser adquirido por Antonio Freixas en Alemania, a continuación un Scheibe L-Spatz 55 (ala alta); un Wassmer WA-30 Bijave F-CCRX; un Nord-1300 francés (Schneider Grunau Baby) EC-BMQ, un Göppingen Gö 4 or Goevier EC-BFB, un Schleicher Ka-2B Rhönschwalbe EC-BAZ; un Fauvel AV.36 EC-BNU otro Scheibe L-Spatz 55. De los tres personajes en primer plano a la derecha de la foto, de izquierda a derecha, Pablo Ayesta, Josep Cabaní y Antonio Freixas.

Al fondo a la derecha el hangar de los hermanos Guasch de Capellades, fabricantes de pañuelos de reconocimiento internacional. La cifra de 1080 significa la altura en pies respecto del nivel del mar.

En una ceremonia oficial en presencia de las autoridades aeronáuticas venidas des de Madrid y las civiles de Cataluña, junto con las de la Junta directiva del Aeroclub, el día 5 de marzo de 1967 se inauguró la sección de VaV en Igualada-Òdena.

Este aeródromo fue inaugurado el día 28 de septiembre del año 1958 con el nombre de General Vives (Pere Vives y Vich -Igalada, 20 de enero del 1858 –

Madrid, 9 de marzo del 1938) fue ingeniero y militar, fundador y primer jefe de la Aeronáutica Militar Española.

En 1973 llegó una "Rallye"-180 EC-CEK cedida por la Federación Nacional de los Deportes Aéreos (FENDA) que vino a incrementar nuestra actividad junto con la Piper PA-18.

El Club de VaV de Igualada estuvo bajo los auspicios del Aero Club Barcelona-Sabadell hasta 1996, año en el que el grupo instituyó su propio Club de Vuelo a Vela Igualada, independizándose.

Hasta bien entrado el 1975, volé en Igualada llevando a cabo toda una serie de actividades propias del caso, como la función de instructor de vuelo y piloto remolcador al igual que lo hicieron otros compañeros, cuya labor permitió que un buen número de interesados pudieran obtener su licencia de Vuelo a Vela efectuando el examen en Mora de Toledo. Algunos adquirieron sus propios veleros contruidos en plástico.

Para Reyes de 1972, adquirí a Freixas su velero Emmert Rehas u. L-Spatz D-7213 (un modelo de ala media que no procedía de Scheibe si no que de la producción del propio ingeniero que diseñó los Spatz, que posteriormente vendió la licencia a Scheibe, cuya empresa lo convirtió en un modelo de ala alta) y que Freixas así mismo lo había adquirido a un club alemán. En mayo de 1972 con este velero volé desde Igualada-Òdena hasta Empuriabrava debiéndolo hacer en dos distintos intentos. En el primero tuve que hacer un aterrizaje fuera de campo en el término Municipal de Tavèrnoles vecino del de Folgueroles, en la comarca de Osona (Vic), y sin consecuencias. Fue al cabo de unos diez días que lo intenté de nuevo, y sí que en aquella segunda ocasión, en un día de inversión térmica, debiendo superar el Macizo del Montseny por encima del pico más alto de 1705 m. de altura, "milagrosamente" conseguí alcanzar la meta prefijada, unos 145 Km en línea recta desde Òdena. Este vuelo junto con otros míos de distancia se encuentra descrito en el libro de nuestro medio siglo de historia del Vuelo a Vela.

Habiendo importado el velero se le concedió la matrícula de EC-CJR. Las iniciales del nombre y apellidos de mi padre. **Codorniu Juan Ribalta**. La documentación de su importación y posterior matriculación, me fue amigablemente gestionada en el Ministerio por mi entrañable amigo, José Luis Castrillón Bravo. Que, habiendo recogido la documentación pertinente de la aeronave en el Ministerio al mediodía de un día que ahora no recuerdo cual fue, en la siguiente madrugada, muy "gentilmente" y por teléfono, me despertó con la grata noticia de que mi velero ya se encontraba legalizado y podía volar hacia el infinito horizonte.

Junto con otro compañero, en mayo del 1973 adquirimos un biplaza LET Blanik L-13 que fue puesto a nombre del Aero Club de Girona, del cual yo era socio, su matrícula: EC-CEE, con el que el día 24 de septiembre de este mismo año, estrenando nuestro velero volamos desde Igualada-Òdena al aeródromo de la Cerdaña, en Das, municipio vecino de Alp.

Este Blanik lo prestamos al club durante algo más de un año en el que voló cien horas largas, puesto que sirvió como velero biplaza para los vuelos de doble mando y bautizos debido a que nuestra actividad había ido incrementándose de forma casi exponencial.

A título de curiosidad, añadir que el Aero Club de Girona se fundó el día 17 de abril del año 1967, el mismo mes que contraje matrimonio allá con la gerundense Concepció Faus el día 23. Coincidió que el día primero de este mismo mes de abril se inauguró el Aeropuerto Girona-Costa Brava. Caprichos del destino.

Con mi licencia de piloto comercial, en Empuriabrava volaba las avionetas del aeroclub en vuelos turísticos y de trabajos aéreos, como lo fue la fotografía, por ejemplo.

En septiembre del 1982, Enric Pallarès en representación del Aéreo Popular de Cataluña que volaba en Alfés, aeródromo hoy hipócritamente clausurado, me adquirió el Blanik. Célula que actualmente es propiedad de la Fundació Parc Aeronàutic de Catalunya. En estos momentos Pallarès quiere ponerlo de nuevo en vuelo, y posterior a una reparación específica exigida y dirigida por la misma constructora, me comunicó que lo trasladaría a Igualada.

Este libro del 50 aniversario, se trata de un libro encomiable por la riqueza y densidad de su historia repleta de interesantes y entrañables episodios, no os perdáis los detalles de su lectura.

En su día llevé a cabo las pruebas correspondientes al "C de Plata". La de la permanencia de cinco horas fue en Empuriabrava en un vuelo mixto, volando con viento laminar o onda y ladera sobre la Sierra de Verdera, entre Llançà y Cadaqués sobrevolando el monasterio de Sant Pere de Rodes y la estación de radar "El Pení", hoy por hoy desmantelada. El vuelo de distancia lo efectué desde Mora de Toledo hasta Manzanares, en Ciudad Real, con un Slingsby Swallow, cubriendo la distancia de 82 Km en línea recta. Añado a continuación la documentación de Mora y otras:


PRIMERA REGION AEREA
 JEFATURA DE PROPIEDADES
 Calle V. de Toledo
 CALLE QUINTANA, 7. MADRID-8
 TELEFONO 261 26 44

Número _____
 Negociado _____

Orden de viaje, para un vuelo de distancia para la obtención del Título "C Superior de Plata", para el Piloto de Vuelo sin Motor, D. PEDRO RIBALTA PUIG, con el Avión SWALLOW matricula EC-800.

Se ruega a las Autoridades certifiquen lugar y hora de aterrizaje del referido avión, al dorso del presente escrito.

Mora de Toledo, 4 de agosto de 1.972

EL DELEGADO DEL R.A.C.E.
 Sr. Antonio Martínez Moneo



A las 16,55 horas del día de la fecha aterrizó en el punto conocido por Granja de Cantalejo, proximidades del kilómetro 176,200 de la Carretera N-IV Madrid-Cadix el velero sin motor matricula EC-800, marca SWALLOW, pilotado por D. Pedro Ribalta Puig.

Manzanares 4 de agosto de 1.972.
 EL SARGENTO COMANDANTE DE PUESTO.



TITULOS QUE HA OBTENIDO

TITULO	Nº de TITULO	Nº de FOLIO	Día	Mes	Año	ESCUELA
A						
B						
C			30	Julio	1962	

El Jefe de la Sección de Aviación Deportiva,
 Sr. J. M. O'Carroll Vela

Calificaciones:

Vuelo por remolque avión. 
 Vuelo por remolque torio. 
 Vuelo con pasajero. 

Este licencia deberá renovarse cada 2 años.

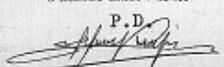


MINISTERIO DE AERONAUTICA Y AVIACION CIVIL
 SECRETARIA GENERAL Y TECNICA
ESPAÑA
 SPAIN

TITULO DE PILOTO COMERCIAL
 COMERCIAL PILOT LICENSE

Expedido a favor de D. (Nombre) **Pedro Ribalta Puig**
 Antigüedad **20-5-69** N.º **4199**
 Dirección **Ministerio Aire española**
 Nacionalidad **española**



Madrid, 20 de Mayo de 1969
 El Secretario General y Técnico
 P. D. 

CALIFICACIONES
 RATINGS

VFR-HJ
 Aptitud remolque veleros por avión 



Puedes ver: http://www.sabadell-aviacio-historia.com/curriculum_prp-.htm

Los Campeonatos de Vuelo a Vela Europeos de 1971 -- Desarrollados en Angers, Francia --

En aquella ocasión, Ángel Anglada fue escogido como piloto representante español, y junto con Francisco Pañella formamos el equipo de apoyo con la complacencia del Ministerio.

Un determinado día de mediados del mes de julio del 1971, partieron por carretera Anglada y Pañella hacia Angers con el Bölkow Phoebus estándar, propiedad de Pablo Ayesta. Un día más tarde salí para Angers desde Girona capital con mi Citroën Diane 6, donde el día anterior había llevado a mi esposa y los dos pequeños en casa de los abuelos.

El trayecto lo recorrí en una sola jornada, saliendo de madrugada y llegando allá al anochecer, por suerte en aquellas tierras por la época en la cual nos encontrábamos el Sol se ocultaba tarde y tuve luz de día todo el viaje, además que con muy buen tiempo.

Para no detenerme, exceptuando para cargar gasolina y la correspondiente visita a la toilette, me proveí de bebida junto con un buen número de bocadillos que durante el viaje me los fui comiendo, uno cada dos o tres horas.

Llegado al aeródromo de Angers, en el departamento de Maine-et-Loire, y habiendo localizado los compañeros en medio de una animada multitud entre tiendas de campaña y algunas roulottes, en la zona de aparcamiento de los veleros pudimos admirar los nuevos monoplazas, entonces ya construidos en plástico y compuestos, de un diseño excepcional, de muy altas prestaciones respecto de lo que se conocía en nuestro país. Muchos con un coeficiente de planeo alrededor de los 1/45, y con depósitos de agua para el lastre.



Al día siguiente, durante los entrenamientos, estas grandes plumas dieron cuenta de sus increíbles facultades por la clase de Vuelo a Vela hasta donde entonces yo conocía, y sobre todo por la gran diferencia que representaba respecto de la clase de material que en nuestro club teníamos para volar, exceptuando el velero con el cual Ángel participaba, a pesar de que algunos que allá nos encontrábamos admirando lo superaban.

En los entrenamientos, a su llegada algunos efectuaban pasadas a muy baja altura y a una gran velocidad, que mediante un fuerte tirón recuperaban una considerable altura, bastante más allá de los doscientos cincuenta metros, para continuar volando si encontraban alguna que otra térmica. Extraordinaria maniobra esta, la cual jamás había visto, ni tan siquiera imaginado.

La organización funcionaba perfectamente al crono en todos sus aspectos. En una de las jornadas durante el meeting que se realizaba dentro de uno de los hangares, el meteorólogo en plan jocoso, mientras se situaba frente del plafón con su mapa para pronosticar el mal tiempo de aquella jornada, situado frente de los mapas abrió un paraguas que sostuvo con la mano derecha, mientras que con la izquierda aguantaba el micrófono para dar el mal pronóstico.

Durante las pruebas, en dos ocasiones tuvimos que ir a recoger a Ángel "en medio de las vacas", conocida expresión esta según la terminología francesa de cuando se va a recuperar un velero aterrizado en un campo donde en Francia tradicionalmente en casi todos pacen vacas. Coincidió que en ambas ocasiones fueron una cantidad importante de otros veleros que tuvieron que obedecer a la misma dictadura meteorológica, que hizo el bobalicón con un brusco cambio en la aerología provocando que los mejores pilotos se encontraran comprometidos en estas circunstancias. La foto de continuación nos muestra la recogida de Anglada, con gorro, que en esta ocasión aterrizó en un aeródromo que durante su descenso halló en el camino. A su lado Pañella.



En ambas ocasiones las carreteras se llenaron de coches yendo a recoger veleros o remolcándolos de regreso al aeródromo. Todo un festival. También tengo diapositivas en la que se pueden contar hasta 25 veleros volando apilotados en

una sola térmica a la salida de una de las pruebas. Fenómeno que podía repetirse prácticamente en cada ocasión.

En uno de aquellos días, un piloto francés amigo de Anglada, nos invitó a hacer un vuelo turístico con una Cessna 172 sobre la zona de los castillos que teníamos más cerca. Disfrutamos de un paisaje maravilloso del que hoy todavía es un inmenso jardín, con fabulosos castillos dotados de una admirable arquitectura.

Posteriormente, en una visita a los hangares del aeródromo de Angers se mostraba que también los modelos de veleros más antiguos se les procuraba atención de conservación y restauración. Donde se pudo ver algún SG 38 Schulgleiter y otros de parecido diseño como lo era por ejemplo un Zögling.



Terminadas las pruebas y entregados los correspondientes medallas y copas, tanto en clase estándar como en open, a cada uno de los tres primeros clasificados subidos en el podio; el equipo español quedó más allá del bronce en la lista de los estándar, el retorno a casa se desarrolló sin problemas.

Posterior a pernoctar en un hotel en el camino, al día siguiente alcanzamos Toulouse, y fuimos a visitar el aeropuerto de Toulouse-Blagnac (LFBO) por si podíamos ver maniobrar el Concorde que se encontraba realizando sus vuelos de prueba, pero no hubo suerte, un empleado nos manifestó que hacía pocos minutos que había emprendido el vuelo, comentándonos que no volvería hasta pasadas más de dos horas. A continuación nos dirigimos al aeródromo de Toulouse Lasbordes (LFCL) con objeto de reunirnos con un piloto, comerciante-coleccionista de elementos y piezas de aviación, personaje muy amable que nos mostró su "cosecha" de artículos aeronáuticos, que de entre otros muchos recambios y piezas de distinta índole y época, había motores antiguos de aviones de los años diez, veinte y treinta, además de aquel objeto que Ángel iba buscando; un paracaídas de espalda adaptado a los asientos inclinados de los nuevos veleros y en perfecto estado de uso. El cual adquirió. Partimos hacia la ciudad medieval de Carcassonne

dónde llegamos al mediodía, allá penetramos dentro de la ciudad por su intricado nomenclátor de ancestrales y estrechas calles de complicada maniobrabilidad con el remolque del velero; de manera que éste quedara lejos de posibles manipulaciones por haberlo estacionado fuera de sus venerables murallas. Allá nos quedamos a comer. A continuación iniciamos el camino hacia la Jonquera, desde donde, pasada la Aduana sin problemas, cada uno se dirigió a su propio destino, Ángel y Francisco hacia Igualada a dejar el velero, y un servidor a Girona para reencontrarme con la familia y regresar de nuevo a Sabadell.

Aquella experiencia valió enteramente la pena.