

Història del veler biplaça metal·lic, LET Blaník L-13 EC-CEE i també el famós vol des d'Igualada-Òdena fins La Cerdanya

Pere Ribalta i Puig

Va ser cap al mes de maig del 1973 que un company de nom Antoni i que no era pilot però volia volar, em va animar a què adquiríssim un biplaça metàl·lic construït a la que llavors encara era Txecoslovàquia. Un disseny de fi de carrera d'un estudiant d'enginyeria aeronàutica, model que es faria famós a tot el món i que avui encara ho és. El seu govern va aprofitar per finançar la seva producció que la dugué a terme la constructora txeca d'avions Let Kunovice.

El representant a Madrid de la LET ens va proposar que arribant el seu remolc des de Txecoslovàquia, que per cert transportava dos Blaník cada vegada, no el descarreguéssim a Igualada-Òdena sinó que ens arribéssim fins a Cuatro Vientos a Madrid, de forma que procediria a matricular-lo tot seguit, i que quan el remolc retornés de nou a recollir-ne altres dos al cap de quinze dies, ens el deixaria a Igualada, i solament faltaria que l'enginyer s'arribés a fer el vol de prova per signar el certificat d'aeronavegabilitat. I a volar!

Arribat el mes d'agost, i trobant-nos en contacte amb el xofer del remolc, en arribar al Pertús i passada la duana, el conductor del cotxe va fer aturada a Medinyà, doncs em trobava a casa dels meus sogres a Girona i allà quedarem per la trobada, vaig anar-me'n amb ell i els dos Blaník tot redere, cap a la capital espanyola. El veler de la dreta segons la marxa va ser quin vàrem escollir.

M'havia proveït de tisores i un cúter amb un regle una esquadra i un cartabó per retallar el paper-tela de vinil d'Aironfix adhesiu de color negre adquirit expressament per retallar les lletres que ens atorguessin per la matrícula.



El meu company es va unir a nosaltres ja més endavant durant el viatge.

Mentre arribant a Madrid passàvem pel costat de la Base de Torrejón de Ardoz, hi



acabava d'aterrar el famós Concorde, que encara que de lluny, el vàrem veure aparcat i aprofitarem per fer-li unes fotos. Una vegada a Cuatro Vientos, vàrem triar el que dels dos tenia les franges blaves, l'altre les tenia vermelles, i a fi que es trobés tot apunt, l'endemà al matí vàrem muntar el nostre Blaník ajudats per un destacat tinent coronel del Ministerio amic nostre, que amb tota afecció ens

va ajudar i convidar a un excel·lent dinar. El representant de la LET es va afanyar molt, i l'endemà mateix ja teníem les lletres, que varen ser les de EC-CEE. Em vaig posar a treballar i en poca estona les lletres les teníem retallades per enganxar. Una vegada enllestida la feina amb la matrícula al fuselatge i a l'ala esquerra, procedirem a fer la foto de reglament per a la certificació. La càmera era una Polaroid duta de casa per obtenir la foto de forma immediata. Al cap de dos dies més, el Blaník ja estava registrat i procedirem a desmuntar-lo i el carregarem de nou al remolc. Tot a punt a fi que arribés a Igualada. En cas de no haver-ho fet així, en aquella època la matriculació haguera pogut tardar un parell o tres de mesos.

El diumenge de la mateixa setmana que havia arribat el Blaník a Igualada, la tarda del diumenge 9 de setembre, amb l'enginyer vàrem fer la prova en vol signant el certificat d'aeronavegabilitat. Havíem estrenat el Blaník!

D'entrada férem uns vols de colomar per anar-lo provant. Però no va ser fins al diumenge dia 23 de setembre que volarem el Blaník en forma volovelista aprofitant ascendències tèrmiques i de vessant al pendent del Puig Aguilera, donat que "raons domèstiques" ens impediren fer-ho tot seguit a partir del diumenge del vol de prova. Aquell dia vàrem dur a terme onze vols.

Va ser l'endemà, dia 24, diada de la Mercè d'aquell 1973, que la jornada fou propícia donat que es presentava aerologicament molt favorable per dur a terme un gran vol de distància, circumstància la qual no vàrem desaprofitar.

La jornada d'aquell dilluns es presentava amb una important activitat tèrmica, i de primer vaig sortir a fer un vol de bateig amb el nostre Blaník EC-CEE. Havent aterrat després de 45 minuts de vol, es veia clar que podia intentar un dels vols de distància que m'havia proposat; tot i que gens fàcil, i amb el soci, l'Antoni Arceda i Valls, ens disposarem a volar amb la intenció d'arribar-nos fins a La Cerdanya. Vàrem avisar a tota la colla de la nostra intenció i ens prepararem per sortir. Les cares dels companys, foren totes d'estupor i amb expressions d'incredulitat.

Era quasi un quart d'una del migdia quan ens enlairàvem remolcats fins al Puig Aguilera. Desenganxats del cable remolcador vàrem agafar la primera tèrmica iniciant un ràpid ascens. Prenguérem la direcció que marcava la línia de cúmul·ls en direcció a Cardona i fins allà arribarem en un temps relativament curt. Sobrevolant la vertical de la Vila ens dirigirem vers al nord cercant més tèrmiques, passant per Gargallà a Montmajor, al límit del Solsonès i el Bages, i Pegueroles a Navés, al Solsonès, i ens arribarem fins ben bé a un quilòmetre més amunt de Montmajor, però en aquest trajecte no vàrem trobar cap ascendència. Continuarem cercant, i descendant. La cosa no pintava gens bé, malgrat que fins a l'arribada a Cardona els favors tèrmics eren un dóna'm en, dóna'm en.

Mantenint el bon costum, en tot aquell temps de manca d'ascendències havia estat visualitzant camps per un possible aterratge, tenint-ne triat un prou extens al costat mateix d'una carretera. Però malgrat la circumstància, calia patir una estona més, obstinat per sortir d'aquell atzucac, tot cercant racons on hi sorgís alguna ascendència. Des d'un petit turó amb una creu a manera de fita o monument en el qual hi havia un mur de pedra seca fent de barana, un excursionista ens estava saludant i fotografiant. Li vàrem passar pro u a prop.

En un determinat instant, les agulles dels variòmetres resolgueren situar-se als zeros durant uns quants minuts. Sabia que en aquests casos és senyal que pot estar-se organitzant la formació d'una tèrmica, i al cap de 20 minuts de volar "sostingut" per aquells enigmàtics

zeros i més zeros, de sobte vàrem experimentar una tènue estirada amunt que va anar agafant empenta. La tèrmica finalment va ser de les que marquen època, convertint-se al cap d'una mitja hora en un potent i gran cúmul que acabaria en cumulonimbus quan per l'alçada adquirida ja teníem La Cerdanya a la vista. Pujant i pujant a tota pastilla, hi havia moments que arribàrem als cinc metres per segon, la mateixa ascendència es desplaçava vers al Pedraforca i escurçant-nos el camí vers La Cerdanya.



Finalment vàrem anar a parar molt per sobre d'aquesta emblemàtica muntanya. Amb un sostre de 3.800 metres, veiem el Pedraforca petit, com si fos un diorama de pessebre. Des de sota aquell cumulonimbus en formació albirarem clarament la franja negra de la pista de l'aeròdrom de Das, asfaltada de feia poc. Sense perdre un instant ens llançàrem vers la vall deixant el massís d'El

Cadí a l'esquerra. La foto panoràmica en color està feta en la primera dècada dels dos mil, i pel mateix lloc a on vàrem passar tot arribant. La següent, en blanc i negre, sí que es troba feta en aquelles mateixes dates per un pilot amic. L'emoció del moment va fer que oblidés fer fotos.

Arribats al nostre destí, sobrant-nos altura sobrevolarem una estona l'aeròdrom a on no es veia ningú, fins que per l'alçada iniciarem el circuit i aterrarem per la 07. Eren tres quarts i cinc de quatre, dues hores i quasi vint minuts de vol. S'havia complert un altre vol significatiu del Vol a Vela del nostre Club. Uns que es trobaven a l'oficina de l'edifici al costat de l'hangar varen sortir a rebre'ns quan hi arribàvem tot arrossegant el veler atansant-lo a l'únic hangar que hi havia.

El veler es va quedar en aquell hangar, i nosaltres, ja de fosc per haver degut esperar al cap de vols, que finalment va arribar quasi de nit, per la qual cosa no poguérem tornar volant a Ugalada amb una Rally del Club



que allà estava, vàrem tornar a Sabadell amb un taxi des de Puigcerdà. Dies després, el 12 d'octubre següent, amb la remolcadora Rally del nostre Club, l'EC-CEK vàrem arribar-nos amb l' Àngel Anglada, l'Oswaldo Ameller i la meva esposa Concepció, amb el cable per a la remolcada a recollir el Blaník, tornant sense novetat a Igualada.

15

Fecha	23-9-77	23-9-77	24-9-77	24-9-77	12-10-77
Piloto	Rigolita	Rigolita	Rigolita	Rigolita	Rigolita
Con licencia núm.	V154	V154	V154	V154	V154
Núm. de pasajeros	1	1	1	1	1
Objeto del vuelo	Vuelo a Termica	Vuelo a Ladera	Vuelo a Termica	Vuelo de Distancia	Retorno Rem. Iguadola
Aeropuerto	Iguadola	Iguadola	Iguadola	Iguadola	Puigcerdà
Hora	17:40	18:12	12:15	13:12	13:50
Firma y sello					
Aeropuerto	Iguadola	Iguadola	Iguadola	PUIGCERDÀ	Iguadola
Hora	17:53	18:58	13:00	15:30	15:05
Firma y sello					
Novedades y observaciones					
Tiempo de vuelo	02 h. 13 m.	00 h. 46 m.	00 h. 45 m.	02 h. 18 m.	01 h. 15 m.
Tiempo anterior	03 h. 19 m.	03 h. 38 m.	04 h. 18 m.	05 h. 03 m.	07 h. 21 m.
Tiempo total	05 h. 32 m.	04 h. 18 m.	05 h. 03 m.	07 h. 21 m.	08 h. 36 m.
PROXIMA REVISION, clase, a las, HORAS TOTALES. (Véase pág. 6.)					

La fulla del llibre de vols del Blaník, que en les dues columnes de la dreta de la pàgina constata el vol a La Cerdanya i la tornada en vol remolcat.

Epilogo:

El Blaník EC-CEE va arribar en bona hora al club de vol a vela d'Igualada-Òdena, donat que en aquells dies ens havíem quedat sense veler per dur a terme l'escola i els vols de bateig. El Blaník nouvingut va servir per satisfer i dur a terme aquest protagonisme tan essencial, de forma que per aquest motiu va volar més d'un centenar d'hores de forma gratuïta pel club, fins que l'any 1975 vaig anar-me'n a endegar l'activitat del Vol a Vela a Empuriabrava. Per a facilitar les coses administratives, el Blaník havia estat matriculat a nom de l'Aeri Club de Girona.

Bastants anys després, va ser el setembre de l'any 1982, el Blaník fou adquirit per l'Aeri Popular de Catalunya, operació realitzada per mitjà del company Enric Pallarès, que se'l va endur a l'aeròdrom d'Alfés, a Lleida, a on aquest club duia a terme la seva activitat.

Avui, tant l'Emmert Rehas L-Spatz importat i matriculat en el seu dia com EC-CJR, i el Blaník EC-CEE són propietat de la Fundació Privada Parc Aeronàutic de Catalunya. L'Enric Pallarès, col·laborador del PAC, constructor de rèpliques i restaurador d'avions antics, es troba reparant-los animat per fer-los tornar a volar, de la qual cosa ens en fem felicitats.