

ELS DOS PRIMERS VOLS A DISTANCIA DES D'IGUALADA

Pere Ribalta i Puig

Durant aquells primers mesos d'estrena del Vol a Vela a Igualada-Òdena, recordo que amb l'L-Spatz 55 de la Schaibe EC-AYU propietat dels companys Freixas i Anglada, amb un coeficient de planeig de 1:28, vaig poder dur a terme el meu primer vol de distància d'anada i tornada fins a Manresa. Una distància curta, però per ser el primer vol d'aquesta classe em va ser suficient com a estrena. Iniciava així el camí d'una dèria de feia molt temps; volar a vela més enllà de l'horitzó, intenció que ja mai m'ha deixat, tot i que les meves circumstàncies no m'han permès dur a terme l'activitat de volar de forma continuada tal com de sempre ho havia desitjat. A la foto, em trobo assegut dins de l'EC-AYU.



No cal que digui que aquest primer vol allunyat de la pista del punt d'envolada va esdevenir una preciosa experiència. Malgrat que, si les coses no haguessin anat prou bé d'anada i ja tocant Manresa cabia la possibilitat d'arribar-me fins a l'aeròdrom dels germans Pujol Muntalà per aterrar (41 °45' 5S.49"N 1 °51' 51.S2"E), que es troba sortint d'aquesta Vila, cap a Berga, al municipi de Sant Fruitós de Bages.

Durant la captació de tèrmiques seguint els camins de cúmuls que es formaven en la trajectòria vers Manresa, i ja a mig camí, trobant-me a una altura prou considerable, de sobte un brogit va trencar l'encís del silenci del vol, atent per veure de què es podia tractar. En uns instants, i davant meu, a un centenar escàs de metres més a munt que "Spatz, d'entre els cúmuls aparegué un Douglas DC-4 que venia de la banda de Barcelona i que va passar a no més enllà d'uns dos-cents metres pel davant de l'Spatz. Tot va succeir molt de pressa i inclús vaig tenir temps de poder veure el seu pilot.

Al cap de no encara quatre anys seria jo mateix qui pilotaria com Fly Student un DC-4 Skymaster, l'EC-BMI de la companyia Spantax. Fou una precognició?:

www.sabadell-aviacio-historia.com/spantax.htm

Volant pel damunt de les primeres cases de Manresa segons s'arribava des d'Igualada, i havent recorregut en línia recta uns 21 o 22 quilòmetres, el retorn a l'aeròdrom a Òdena no va presentar cap dificultat, i al cap d'una hora i mitja, que aproximadament va durar tot el vol, hi arribava "sa i estalvi". Si mai havia sentit una mica de respecte per si m'apartava del camp segons el marge que dóna el coeficient de planeig, se m'acabava d'esvair. Doncs, camps per aterrar n'hi havia suficients pel camí.

UN VOL DE DISTANCIA ÚNICAMENT D'ANADA, PERÒ PROU INTERESSANT, IGUALADA-ODENA FINS ALFES, 84 QUILÒMETRES.

Un "C de Plata" que no va poder ser registrat per manca de barògraf i altres circumstàncies administratives.

Fou el diumenge dia 13 de juny del 1971, quan durant el trajecte des de casa meva a Sabadell cap a Igualada, albirava de forma ben clara que era un dia per no desapropitar. En arribar a l'aeròdrom vaig saludar als companys, i un dels L-Spatz 55 que es trobava a mà, el D-1456, me'l vaig agenciar, i la PA-18 em va remolcar fins al

Puig Aguilera. Les tèrmiques eren ben generoses i sense pensar-m'ho dues vegades vaig emprendre el camí vers Alfés a on, de feia temps, pensava arribar-m'hi.



Ja sobrevolant el punt de referència que significa de sempre el Port de La Panadella, em trobava volant de feia estona en les barbes del cúmul de torn quin sostre en iniciar el vol era al voltant dels 1.300 metres. En aquells moments amb Igualada a 21 quilòmetres i mig aproximadament, just representava la distància del vol d'anada a Manresa, però a una quarta part de la

distància del vol fins a Alfés. Mancaven encara poc més de seixanta quilòmetres de camí. El salt entre els cúmuls el feia tot mirant l'ombra que projectaven a terra els que s'anaven formant en aquella mateixa direcció, d'altra manera no els hagués pogut veure enganxat com em trobava sota la base del cúmul en cada ocasió.

D'aquesta forma anava a tret segur per anar saltant de tèrmica a tèrmica intentant mantenir així l'altura del vol.

Minut més, minut menys, al cap d'unes dues hores d'haver sortit d'Igualada em trobava damunt de l'aeròdrom d'Alfés, veient Lleida allà mateix i gaudint d'un dia incomparable de

tèrmiques. Aprofitant aquella situació em vaig entretenir volant i pensant el que faria; tornava a Igualada? El fet és que si tornava, molt possiblement ningú s'ho creuria que havia arribat a Alfés, doncs en aquella època no hi havia costum de fer vols de distància en cap direcció des d'Igualada-Òdena, i per aquest motiu vaig



decidir aterrar. Durant el temps en el qual vaig estar sobrevolant la zona, recordo una forta pujada en una tèrmica que per a mi va resultar excepcional. En notar una estirada molt forta cap amunt tot seguit em vaig adonar que l'agulla del variòmetre es trobava clavada al màxim que l'instrument marcava, que era de fins a 15 metres per segon. En acabar de donar el viratge complet de 360°, quasi amb estupor vaig comprovar que l'altímetre havia guanyat 900 metres! Que ara recordi aquella ascendència em va situar a una altura de cap als 2.500 metres!

Posterior a aquesta inusitada experiència que va excedir de les meves expectatives, vaig procedir en deixar que el veler anés baixant en mig de fortes ascendències i també descendències. Obria els aerofrens per perdre alçada. Al cap d'uns tres quarts d'hora em trobava a l'altura correcte per iniciar el circuit d'aproximació i aterrar, tot mirant d'aturar-me davant de l'únic hangar que hi havia a les hores a l'aeròdrom d'Alfés, propietat de l'Aeroclub de Lleida, quedant aparcat al seu davant. En aquells moments a



l'aeròdrom no s'hi veia ningú, però vaig observar que més enllà, on el terreny feia una petita depressió, a uns 150 metres més o menys, sota d'uns arbres s'hi endevinava una teulada, i m'hi vaig atansar per veure si podia trobar-hi algú, i sobretot un telèfon.

Es tractava d'una casa de pagès tradicional de les d'arquitectura de

Ponent, que feia de restaurant-bar del club, tot molt tradicional i casolà, a on amablement em van atendre dues dones que aparentaven una edat de cap a la cinquantena, vestides com d'antany, amb vestit negre llarg amb davantal de ratlles fosques amb pitet, enfarcellades amb aquells vels negres embolicats al cap. La sort va acompanyar i hi havia telèfon, per la qual cosa vaig procedir a posar-me en contacte amb una empresa de taxis d'Igualada, de la qual feia dies m'havia proveït del seu telèfon per si en el futur em trobés amb semblant experiència; qui atengué la trucada va comprendre bé que es tractava d'anar fins a l'aeròdrom per comunicar el meu aterratge a Alfés, indicant-li amb quins havia de parlar i també de qui havia de cobrar. La cosa va funcionar i el mateix taxista en tornar al seu estacionament va trucar-me per dir que una

avioneta em venia a recollir. Al meu prec, aquelles dones del Bar van telefonar a un membre de la directiva de l'aeroclub, que havent-lo saludat personalment durant la trucada, en uns vint minuts va fer cap per atendre la meva petició, a fi que m'estengués un document que acredités el meu aterratge, i molt amablement així ho va



fer. Es tractava del directiu Antonio de La Torre que per la signatura del document ocasionalment esdevingué Cap d'operacions de l'aeròdrom.

Al cap de poca estona la Piper PA-18 amb en Pablo Ayesta als comandaments, i amb el cable de remolc enrotllat al seient del darrere arribà a Alfés. En poca estona, i segons es pot veure a la foto, amb l'Antonio de La Torre ajudant-nos a sostenir l'ala per a la sortida, ens enlairàvem vers Igualada.