

VOL DE DISTANCIA DES D'IGUALADA A EMPURIABRAVA

Pere Ribalta i Puig

UN PRIMER INTENT:

El veler me l'havia comprat feia molt poc al Luftsport Club Marienberg però la documentació per a la importació ve en dates del 1975 i no del 1972 quan vaig adquirir-lo donat que vaig retardar el resoldre-la. El veler es tractava d'un Emmert Rehaz u L-Spatz, el nom correspon a la identitat de l'enginyer que va dissenyar i construir sembla que fins a un nombre de 8 aparells d'aquest disseny, que l'anomenà L-Spatz (Spatz en alemany vol dir Pardal i la L és la primera lletra de la paraula en alemany que traduïda vol dir "rendiment"). Aquest enginyer va vendre la patent del disseny a la constructora de velers i motovelers Scheibe donat que havia rebut moltes comandes i no les podia atendre. La casa Schaibe va atendre a tots els interessats en adquirir aquell model però posteriorment el va redissenyar convertint-lo en un ala alta, donant-li el nom de l'LSpatz 55, però deixant-lo en un coeficient de planeig d'1:28 i amb una menor penetració. El meu L-Spatz era l'avant penúltim que va construir Emmert, el n° 6, d'ala mitjana i 1:29 de coeficient de planeig, matriculat com D-7212, dotat d'una bona penetració per aquells temps cosa molt important per fer vols de distància.

El dissabte 13 de maig del 1972 vaig planificar aquest vol amb l'intent d'arribar-me a Empuriabrava. Tot discorria amb bones premisses, superat Sant Jeroni a Montserrat, anava deixant enrere Sant Llorenç del Munt; La Mola, Moià, sobrevolant Collsuspina rumb al Montseny i saltant cap Els Hostalets de Balenyà, deixant el Montseny a la dreta, fins a trobar el pantà de Susqueda on abans d'arribar-hi vaig guanyar alçada gràcies a una bona tèrmica que em dugué al Puig de la Mare de Déu del Far. En haver superat aquest bell indret, tot davant se'm va presentar un horitzó decebedor més enllà d'Amer, una massa nuvolosa de tipus estrat que quasi enganxada a la superfície de terra, cobria fins a l'horitzó més enllà del Pla de l'Estany, deixant-me sense la possibilitat de trobar cap ascendència, un fenomen aerològic que em barrava el pas vers Empuriabrava.



Veient que en cap cas hi hauria la possibilitat de superar-ho, des d'El Far m'havia arribat fins a sobre Les Planes d'Hostoles, i veient que no hi havia res a fer vaig decidir

virar definitivament de tornada observant desencantat que l'aerologia ja no era la mateixa que tan favorablement m'havia acompanyat fins feia ben poca estona. Vaig reflexionar durant uns moments per veure si em veia capaç de retornar a Igualada però la meteorologia no era pas l'adequada per un retorn tan perllongat, i vaig decidir anar a trobar la Plana de Vic a on hi ha camps prou adients per un aterratge improvisat. Ara, però, tot consistia a superar el Pantà de Sau que era com allà mateix, i havent sobrevolat Rupit i Tavertet, i ja passat el pantà de Sau, el trajecte em portava cap a Roda de Ter, i arribant allà la calma tèrmica m'obligà a cercar un bon camp per l' aterratge, des de sobre Roda de Ter vaig agafar una carretera en direcció a Folgueroles. Abans d'arribar-hi vaig veure un camp prou adient situat al costat mateix d'una carretera que es creuava amb la que em trobava sobrevolant, lloc ajustat a les necessitats de quan arribés l'equip de companys amb el remolc de recollida, i tot fent un viratge de 270° a l'esquerra, passant per dessorre d'una petita pineda i encarant el camp escollit, paral·lel a la carretera BV5213, vaig prendre terra sense cap dificultat. El vol havia durat ben poc, una hora i deu minuts en total.

Uns campistes que es trobaven sota la pineda, que havien vist l'aterratge, varen venir tot de pressa per si fos el cas de poder ajudar. Aquella gent, ben generosament s'oferiren a portar-me fins a Roda de Ter per telefonar a un taxista d'Igualada que en una altra ocasió ja



m'havia fet un servei d'aquest tipus, a fi que, amb les dades de la localització d'on em trobava, anés a visar la colla. També al cap d'uns moments, els pagesos d'una masia que es trobava allà mateix s'arribaren fins a on estava el veler. Resultaren ser els propietaris del camp a on havia aterrat en el qual hi havien plantat patates, però cap problema per als tubèrculs, em manifestaren. La mestressa de la masia, generosament em va preparar un folgat pa amb tomàquet amb embotits i botifarra d'elaboració pròpia, tot acompanyat d'un bon vi negre.

Entretant, i per l'efecte tafaner, un bon nombre de vehicles es varen anar aturant al costat de la carretera per veure l'estrany objecte amb ales al bell mig d'un camp de patates. Un grup de monges que anaven amb un autocar s'aturaren per preguntar a on portava la benzina. Afortunadament, de tafaners amb uniforme verd i tricorni no se'n va presentar cap.

Al cap d'unes dues hores i mitja impartint docència volovelística a tot el públic concurrent, varen arribar els companys d'Igualada amb el remolc per desmuntar el veler i entornar-nos-en cap a Òdena. Acomiadats de la concurrència que es va esperar que el veler es trobés sobre el remolc, i també després de donar les gràcies al matrimoni pagès per la seva condescendència, partirem vers Igualada a on hi arribarem ben de nit.

Un vol que malgrat no haver pogut arribar al destí proposat, em va permetre guanyar una inestimable experiència, doncs era el meu primer aterratge fora de camp amb tot el que això comportava.

EL VOL DEFINITIU

El diumenge dia 21 del mateix mes de maig vaig sortir a fer els teòrics 142 Quilòmetres en línia recta que separen L'aeròdrom d'Igualada-Òdena i Empuriabrava. Foren quatre hores de vol amb situacions prou crítiques. El remolcador pilotat per en Pablo Ayesta m'enfilà com de costum fins als 450 metres d'altura QFE, i em vaig desenganxar del remolcador mentre passàvem pel damunt del Puig Aguilera. No recordo l'hora.

Immediatament vaig fer una mirada vers la banda a on em volia dirigir, que era el Montseny. Poca cosa es veia a causa d'una tènue calitja i també hi havia inversió tèrmica situació que dificultaria la creació d'ascendències. Des del Puig Aguilera vaig decidir arribar-me fins a Montserrat per veure si allà podia trobar alguna benefactora ascendència, i havent superat amb escreix el cim de Sant Jeroni, com la vegada anterior, vaig posar rumb vers Sant Llorenç del Munt; La Mola, i en el cas que no pogués anar més enllà tenia l'aeròdrom de Sabadell a tir del coeficient de planeig, i també un camp gran a la propietat de Can Moragas on ja m'hi havia ficat amb una Piper J-3 i una l'AISA I-11B -Vespa-, lloc que posteriorment es va convertir en un Camp de vol d'ultralleugers, que malauradament avui ja no existeix.

En aquest trajecte no es va perdre massa alçada arribant amb bona altura a La Mola, on tampoc les ascendències es prodigaven de forma suficient per a poder fer-me masses il·lusions, vaig intentar fer un altre salt, en aquesta ocasió mirant d'arribar a Sant Feliu de Codines a on més enllà podia aterrar a uns bons camps que hi ha entre La Garriga i Canovelles, o bé baixar a l'antic camp de Rosanes d'abans de la guerra, que es troba a l'esquerra sortint de La Garriga vers Granollers amb cotxe, lloc utilitzat posteriorment per l'aviació republicana entre el 1937 i finals del 1938.

Una vegada superat Sant Feliu de Codines, anant i tornant arrambat als cingles tot fent zeros per dessorre dels arbres limítrofs dels penya-segats, va ser quan se'm va iniciar el via crucis que em va semblar percebre'l amb moltes més estacions que les catorze que la litúrgia catòlica té establertes com a camí cap al calvari. No apareixent cap ascendència prou significativa vaig anar-me'n més enllà tot deixant Riells a la dreta mentre anava provant de trobar alguna cosa entre totes aquelles riberes altes o cingles que m'ajudaven a avançar vers les urbanitzacions de sobre l'Ametlla del Vallès.

Ja portant cap a l'hora i mitja temptejant els cingles amb l'única fortuna de mantenir relativament l'altura em va semblar que era hora d'anar decidint el que havia de fer. Mirant l'altímetre per fer comptes, m'indicava una pèrdua de quasi trenta o quaranta metres respecte de quan hi havia arribat, i em vaig decidir per, sobrevolant les urbanitzacions de l'Ametlla, arribar-me fins a l'altra banda de La Garriga en què hi havia muntanya i els raigs del Sol l'irradiaven perpendicularment, per la qual cosa devia haver-hi tèrmica orogràfica, de no ser així, sinó es produïa un miracle, decidiria l'aterratge a Rosanes. En arribar en aquells vessants, aquests foren providencials i m'aportaren ascendències que em varen acompanyar el temps suficient per superar l'alçada d'una línia d'alta tensió que em barrava el pas, i sense trobar cap ascendència una vegada superada la línia d'alta tensió, tot planejant vaig sobrevolar Cànoves, Sant Antoni de Vilamajor, Sant Pere i Santa Maria de Palau Tordera, esperant arribar al faldó del Montseny. Òbviament, mentrestant no vaig deixar de localitzar camps per si la

relativa sort de la qual "gaudia" deixés d'acompanyar-me. No vaig veure massa camps apropiats, en aquell recorregut.

En l'instant que vaig arribar el peu del Montseny, vaig poder comprovar que l'únic corrent ascendent profitable es trobava arrapat a la muntanya i d'origen tèrmic orogràfic, tenia un gruix de fins a uns vint metres aproximadament, el qual donava un rendiment de pujada de pocs centímetres per segon. No hi havia cap altra solució que arrambar-se a tocar de les roques i arrancar arbres per a poder intentar anar pujant. Cap altre possibilitat s'oferia a les hores. Era la identitat d'un dia d'absència de tèrmiques a causa de la inversió tèrmica, i solament podia ajudar l'orografia amb activitat tèrmica gràcies, a com ja s'ha assenyalat, a la perpendicularitat dels raigs del Sol que impactaven en aquells vessants.



Tot pujant cap al Turó de l'Home, i ja prou amunt, un tros de camí el qual en el seu trajecte en un revolt passa per unes antenes allà instal·lades, que en aquell temps les anomenàvem "dels americans", arrambat igualment a les rocalloses parets del massís per quedar més ben acollit dins de l'estret flux tèrmic que es produïa en el vessant, vaig situar el

fuselatge del veler sobre el mateix camí i amb l'aparell una mica inclinat, una ala a tocar de les roques, i l'altre penjant fora anava pujant millor.

Havent anat agafant alçada, i ja volant pel mateix peu del Turó de l'Home, tot escalant la paret assolellada, veia com des de dalt una colla d'excursionistes treien el cap tot mirant avall assenyalant cap al veler, segurament sorpresos per no sentir cap fressa de motor veient per sota d'ells la presència de l'aparell que en el seu volar anant i tornant arran de paret se'ls anava apropant.

Una vegada vaig superar el Turó de l'Home, unes bones ascendències formaven cúmuls per l'efecte tèrmic-orogràfic que m'havia ajudat a arribar-hi, i així vaig pujar prou a munt, a uns 2.300 sobre el nivell del mar, i en veure que ja tenia suficient altura per animar-me a saltar cap a Banyoles, pensant d'arribar fins al santuari de la Mare de Déu del Mont, no entretenint-me més sobre el Turó de l'Home per no tenir alguna trobada amb un vol comercial donat que pel cim del Montseny n'hi passaven molts.

En aquells moments feia com tres hores i escaig que havia sortit d'Igualada.

Amb el Turó de l'Home a l'esquena, superades Les Agudes deixant Arbúcies bastant a la dreta i més enllà Sant Hilari Sacalm, el pantà d'El Pasteral em va quedar a l'esquerra i La Cellera de Ter amb Anglès a la dreta, i ben bé a l'esquerra el Puig del Far amb el seu santuari des d'on feia pocs dies vaig haver de decidir tornar enrere, vaig seguir deixant Amer a l'esquerra, fins a superar Banyoles deixant la Vila i el llac a mà dreta, i sense entretenir-me vaig dirigir-me vers el Santuari de la Mare de Déu del Mont, que gràcies a l'altura de la qual havia partit del Turó de l'Home hi vaig arribar a uns 100 metres pel seu damunt. Una vegada allà les ascendències no es trobaven d'oferta, i anava perdent alçada mentre intentava trobar-ne una. En el moment en el qual vaig

quedar-me per sota del santuari vaig decidir anar-me'n cap a Empuriabrava tot i que el coeficient de planeig de l'Spatz no em permetria arribar ben bé al seu aeròdrom, però m'hi atansaria tant com pogués per aterrar el més a prop d'aquest destí tan desitjat, treballat i sofert intentant arribar-hi.

Havent sobrevolat el Castell de Sant Ferran de Figueres i la mateixa capital de l'Alt Empordà, es va començar a manifestar un providencial vent de reposició d'aire més fred de marina que entrant a manera de tascó elevava la massa d'aire més calent de la planada empordanesa, ascendència que s'anava manifestant igualment en els meus dos variòmetres, i mentre anava avançant, aquell nivell de vol es va anar mantenint i fins i tot va iniciar un guany que en algun moment determinat va quasi arribar als 30 o 40 centímetres per segon de pujada! El destí que fins feia molt poca estona semblava manifestar l'impossibilitat d'aconseguir la desitjada fita es començava a manifestar com possible, es trobava cada vegada més a l'abast. Al cap de pocs minuts sobrevolava la pista de l'aeròdrom a una altura aproximada d'uns dos-cents metres per sobre d'ell, que em permeteren fer un parell de voltes abans de situar-me en el circuit per l'aterratge, circuit que per altra banda me'l coneixia bé donat que hi havia fet moltes hores de vol amb les avionetes de l'Aeri Club de Girona. I els que encara m'hi quedaven per fer.

Al cap de quatre hores i deu minuts de vol vaig aterrar sobre l'herba d'entre la pista principal i la de rodam per no interrompre el tràfic. Tots els companys de l'aeroclub allà presents es quedaren atònits en veure que el pilot que es disposava a sortir de la carlinga era un servidor, i amb un veler amb matrícula alemanya!

En Francesc Ortega Monasterio (germà de l'autor de l'havanera "El meu Avi") que de sempre hem estat amics de fatigues aeronàutiques, a l'hora d'escriure aquest reportatge amb 97 anys i amb el seu primer vol l'any 1931, va fer fotos per a la posteritat de l'L-Spatz acabat d'aterrar a Empuriabrava aquella tarda del 21 de maig del 1972.



Com ja és costum en aquesta classe d'esdeveniments que haurien de merèixer felicitacions, resultava que el director de l'Aeroport de Girona-Costa Brava es trobava fent hores extres a Empuriabrava a compte de l'aeroclub gironí del qual jo n'era soci, i aquest no va tenir altre idea que donar coneixement al Ministerio de la meua manca de disciplina a la normativa a fi de veure si es creia oportuna una sanció. El Ministerio amb el rigor que sempre el caracteritza, em va sancionar per no haver fet "el correspondiente plan de vuelo". I naturalment cap menció a la meritòria marca obtinguda. Per sort no es van interessar per la matrícula del veler.

Al cap de pocs dies, i en dia laborable, amb el cotxe del Pablo Ayesta i el remolc del mateix Spatz, vaig anar a recollir el veler a Empuriabrava, retornant-lo a Igualada sense patir cap contratemps.