

Velers ceretans

Planar per sobre dels Pirineus sense fer soroll

Si es vol parlar del món aeronàutic gironí no pot faltar el vol sense motor, un esport aeri que ens transporta als inicis de l'aviació, que té un arrelament gironí de més de 80 anys —potser oblidat amb el pas del temps—, i que avui dia es manifesta sigil·losament amb tota la seva elegància des d'una plana enmig dels Pirineus.

DAVID G. ALGILAGA > TEXT I FOTOS

Per parlar dels antecedents del vol sense motor a Girona ens hem de remuntar als anys trenta, viatjar fins a l'Empordà i la Cerdanya i parlar de Marià Foyé i Ràfols. Aquest aviador català, que morí durant la Guerra Civil, va ser l'impulsor del vol a vela a Catalunya i l'autor del primer llibre d'aviació en català: *Resum d'aviació* (1933). El 1931 va crear la secció Falciots de vol sense motor de l'entitat Pa-lestra a l'Aeròdrom Canudas (el Prat de Llobregat), des d'on va difondre aquest esport per tot Catalunya. L'Aeronàutic Club Empordanès, creat el mateix any a Figueres, i que disposava des de 1932 d'un planador de disseny alemany tipus Zögling gràcies a les gestions de l'aviador figuerenc Joaquin Collar amb l'aviació militar, va crear una de les primeres seccions de vol sense motor de Catalunya seguint les indicacions de Foyé (*Tocant el cel*, 2012). Aquell mateix any, de la mà de l'Aeroclub de Barcelona i dels Falciots, i amb l'impuls imprescindible de Foyé, es va celebrar a la Cerdanya el que es va conèixer com

a Setmana de Vol sense motor de Puigcerdà (1932), festival anterior, fins i tot, a la constitució de la Federació Catalana de Vol a Vela (1933) i que va tenir continuïtat en altres seus durant la República en temps de pau.

Durant la Guerra Civil, a la Cerdanya, entre Das i Fontanals, es va habilitar un aeròdrom militar, que va desaparèixer amb la fi del conflicte. Està sent

L'Aeronàutic Club Empordanès, que disposava des de 1932 d'un planador disseny alemany tipus Zögling, va crear una de les primeres seccions de vol sense motor de Catalunya



ARXIU ANTONI MONÉS - CANUDAS; IMATGE FACILITADA PER PERE RIBALTA

>> *Marià Foyé pilotant un planador Anfänger després de ser llançat per Sandows a l'Aeròdrom Canudas (BCN) l'any 1933 o 1934.*

estudiat pel ceretà Alfons Mills en el marc de la investigació que està duent a terme el GRAG (Grup de Recerca de l'Aviació a Girona) d'aquests aeròdroms militars a la província durant el període 1936-1939. Molts anys després, amb coneixement o no, en el mateix emplaçament que l'antic camp d'aviació militar republicà es va construir un altre aeròdrom, un de modern, que havia de retornar els planadors a la Cerdanya, com si fossin aus migratòries que havien deixat de fer parada i fonda en aquesta plana muntanyenca gironina.



JOAN ANTON FONT

L'Aeròdrom de la Cerdanya, l'actual, va ser construït a inicis dels anys setanta i, després de diversos propietaris, passa a ser administrat per la Gestora Aeroportuària Ceretana. Els aparells pertanyen a l'Aeroclub Sabadell. Hi està ubicada la Secció de Vol a Vela de l'aeroclub barceloní, la qual disposa d'una consolidada flota d'avions per a la pràctica de l'activitat: tres avionetes remolcadores Rallye Socata i sis planadors de diversa mena (Grob Twin Astir, Grob Twin Astir II Acro, ASW15, Grob 102 Astir Jeans, DuoDiscus i DG300).

Agustí Carcassona, pilot des de 1978 i amb un bagatge aeronàutic ceretà de més de trenta anys, explica que des dels seus inicis l'aeròdrom va estar lligat al vol a vela, activitat que va tenir els seus moments més difícils a mitjan anys vuitanta. La situació es va superar amb el descobriment d'aquest paradís per als velers enmig dels Pirineus per part d'uns pilots britànics que van començar a portar-hi grups d'aviadors per fer-hi estades. Després varen ser els

>> Veler ceretà reposant sobre la plataforma de l'Aeròdrom de la Cerdanya sota un cel amenaçador de finals d'estiu. Al fons, a l'esquerra de la imatge, es pot veure un remolc per a planadors.

alemanys, autèntics mestres d'aquest esport aeri—segurament n'hauríem de dir art—, els que varen començar a fer estades a la Cerdanya per volar amb els seus planadors. Actualment continuen arribant tant britànics com alemanys, a més de francesos i holandesos, als quals s'han de sumar el grup d'aviadors catalans que hi volen habitualment. Amb tots ells l'activitat està consolidada, més

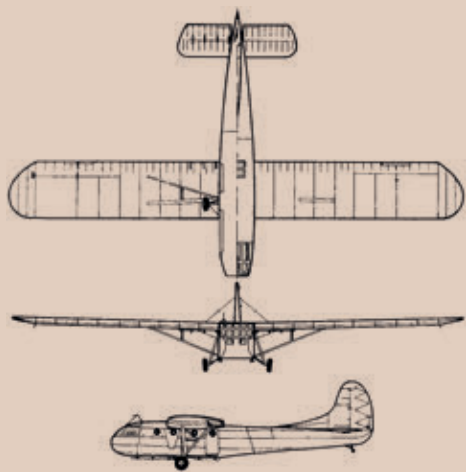
En el mateix emplaçament que l'antic camp d'aviació militar republicà, es va construir un altre aeròdrom, un de modern, que havia de retornar els planadors a la Cerdanya

encara des que el 2010 l'actual gestora va potenciar aquesta especialitat. A dia d'avui, moment en què l'aviació esportiva a pistó està en hores baixes pels problemes administratius que li han carregat i pel seu encariment, el motor de l'Aeròdrom de la Cerdanya és el vol a vela, que l'ha convertit en el centre català amb més activitat d'aquesta disciplina aèria.

L'orografia de la Cerdanya, una plana a 1.100 metres d'altitud orientada est-oest envoltada d'altres muntanyes amb pics de 2.500 a 3.000 metres, li atorga unes característiques particulars que permeten el vol a vela cada dia de l'any sempre que no plougui o nevi. A l'estiu, les tèrmiques eleven els velers, i a l'hivern el vent del nord crea una potent ona de muntanya que facilita vols alts i llargs com el que permet volar, d'un con de seguretat a un altre, cap a l'oest fins la zona de Jaca i veure el mar Cantàbric, volar cap a l'est fins al Canigó i veure el mar Mediterrani, i tornar a casa aterrant a la Cerdanya. És una

Els planadors

varen néixer amb l'aviació maiteixa però varen tenir el seu moment de glòria durant el període d'entreguerres i la Segona Guerra Mundial. Un dels punts del Tractat de Versalles (1919) prohibia a Alemanya tenir una força aèria, i els alemanys varen trobar en el vol sense motor una esclota per saltar-se la prohibició tot practicant i difonent l'aviació de forma econòmica. Per això no és estrany que durant el conflicte els alemanys fossin els primers d'utilitzar els planadors amb finalitats bèl·liques (conquesta del fort belga Eben-Emael). Ràpidament les altres nacions varen desenvolupar els seus propis projectes, i el desplegament de gran quantitat de planadors, com ara el britànic Horsa o el nord-americà Waco, va ser habitual en les accions aliades fins a 1945 (desembarcament de Normandia, Operació Market Garden...).



>> *Els Waco CG-4A, o simplement Waco als Estats Units, va ser el planador més utilitzat per a transport de càrrega i tropes durant la Segona Guerra Mundial, pels Estats Units.*



>> *Remolcador Rallye de l'Aeròdrom de la Cerdanya.*



JOAN ANTON FONT

excel·lent zona per a aquest tipus de vol, però els Pirineus es queden curts, i potser aquest és el seu únic handicap.

El veler —ens explica en Joan Anton Font— experimentat pilot de planador, dins un hangar ple de velers amb matrícula alemanya i amb un mapa gegantí dels Pirineus com a teló de fons, és un aparell artesà, ràpid, més o menys pesant segons l'aigua que se li vulgui carregar a les ales, d'una gran envergadura (distància mínima entre els extrems de les ales), i amb un gran coeficient de planatge, això és, els metres que arriba a guanyar horitzontalment per cada metre que perd verticalment. És una aerodina sense motor amb un disseny complet i molt divers depenent de la seva funció: l'envergadura estàndard

>> *Planador volant a gran altitud en companyia d'un altre veler. És remarcable el disseny de l'aparell, que li permet volar com una au.*

és d'uns 15 metres però pot ser de 18 o més. El coeficient de planatge sol estar entre 45/50 però pot arribar als 70, i els aparells poden carregar aigua, si convé, per fent-los més pesants i per tant més ràpids (poden arribar a portar fins a 100 litres). És una aeronau desmuntable en parts (fusellatge, ales i timó de profunditat) i d'aquesta manera és fàcilment transportable dins el seu remolc especial, molt útil si es fa un *fora de camp* (aterrar en un terreny no habilitat per emergència o necessitat).

El planador actual compta amb un habitacle suficientment còmode per acollir el pilot durant els vols, que poden durar entre les 4 hores (normal) i les 10 (llarg), solucionar necessitats fisiològiques que apareguin i subministrar l'oxigen necessari per realitzar vols a altituds de fins a 6.000 metres (a partir de 3.000 metres es precisa oxigen addicional).

El vol a vela ha convertit l'Aeròdrom de la Cerdanya en el centre català amb més activitat d'aquesta disciplina



JOAN ANTON FONT

El vol sense motor, avui en dia, és un vol molt tecnològic, molt modern, però manté un element tan simple com imprescindible: la llana, un fil enganxat per fora de la cabina que indica el vent relatiu i que resulta essencial per aconseguir la màxima eficàcia de vol.

Temps enrere es valorava, dins el món de la competició, la durada dels vols —com més hores al cel, millor—, però actualment es valora molt més, per exemple, la rapidesa amb què es realitza un vol dins un circuit establert de llarga distància.

El veler pot enlairar-se en molts pocs metres (a partir de 200), de tres formes diferents: de forma autònoma —la més moderna— ajudant-se d'un petit motor de dos temps que li dona la propulsió suficient per iniciar el vol i guanyar certa alçada, per després amagar-se dins el fusellatge; ajudat per un torn, eina molt econòmica i utilitzada des dels inicis; o gràcies al remolcador, la potent avioneta pilotada per un qua-



lificat pilot que arrossega el planador amb una corda d'uns 60 metres fins l'altitud desitjada en una difícil, perillosa i tensa maniobra per als dos pilots.

El vol sense motor, avui en dia, és un vol molt tecnològic, però manté un element tan simple com imprescindible: la llana, un fil enganxat per fora de la cabina que indica el vent relatiu

>> *Vol sense motor sobre els Pirineus nevats. A sota, veler de l'Escola de vol sense motor, davant dels hangars.*

I una vegada a dalt, a gaudir i a lluitar, a buscar les tèrmiques o el vent del nord, rumb a Santa Cilia de Jaca, al Canigó o a Fuentemilanos, a Segovia, amb perícia i art, de forma silenciosa i refinada. En definitiva, com una au de gran envergadura.

David G. Algilaga és historiadore i pilot d'avió.