

Des de sempre l'home ha somiat en tenir la capacitat de volar com els ocells, i això l'ha dut al llarg de la història a buscar la manera de flotar en l'aire i dominar la gravetat. Però no va ser fins al 17 de desembre del 1903, quan els germans Wright aconseguien aquest objectiu amb

èxit, de la mateixa manera que obrien tot un llarg camí de progressos fins al món de l'aeronàutica actual. A la comarca de l'Alt Empordà també va arribar l'aviació, però no va ser fins al 1912, quan el francès Henri Tixier mostrava la nova meravella de la ciència als altempordanesos

en el camp dels Enginyers. Ara, cent anys després, el món sencer celebra aquest progrés humà, i a l'Alt Empordà també, a l'aeròdrom d'Ordís es van enlairar dos biplans de la República durant la Guerra Civil que han estat restaurats, del 1934 i 1935.

Un segle volant

El primer enlairament va ser l'any 1903 i nou anys més tard alguns empordanesos van presenciarel primer vol a Vilafant

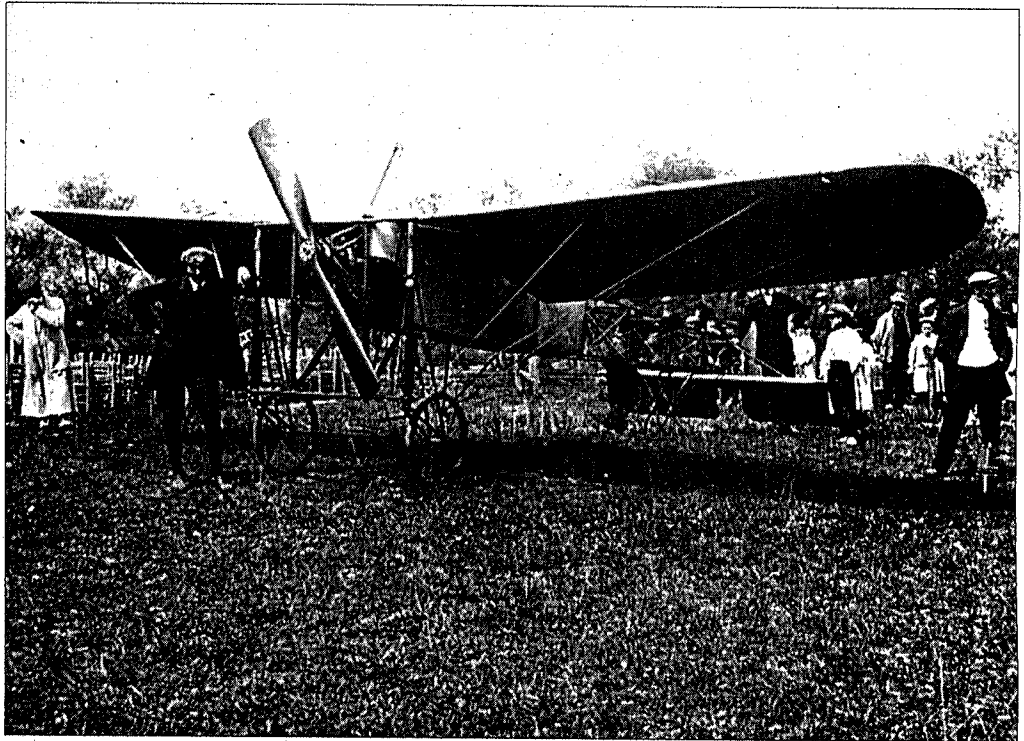
MAGDA BARTOMEU

Des del passat dimecres 17 de desembre, l'home va aconseguir fer realitat un dels seus somnis prohibits per la seva naturalesa: volar. El 1903 va ser l'any de l'inici de l'aviació moderna, amb el curt viatge de cinquanta-nou segons del nord-americà Orville Wright amb un avió propulsat amb un motor de gasolina. A partir d'aquest moment començava un nou punt de la història de l'aeronàutica. Si mirem enre, un dels germans Wright, Wilbur, després d'haver llegit tot el que s'havia escrit sobre aeronàutica va demanar més informació per seguir els seus progressos i Octave Chanute va ser qui li va donar, que sempre va estar pendent del que feia. D'aquest estudi va sortir la primera construcció a finals de 1899: un model amb unes ales de metre i mig i trenta-cinc centímetres d'amplada que va fer volar com un estel. D'aquí van anar sortint idees i intents per solucionar la manera de poder transportar una persona i que aquesta pogués dominar l'aparell propulsat per un motor. Ja el 1900 es va construir el primer aparell que era un biplà de cinc metres d'envergadura, metre i mig de llargària i quinze metres quadrats de superfície d'ala que tampoc va funcionar, ja que les ales no s'aguantaven.

Els germans Wright no es van donar per vençuts i el 1901 van crear un segon aeroplà de dimensions més grans, però tampoc va funcionar, ja que una ala va tocar a terra i Wilbur es va fer mal. Després de més estudis sobre on podia estar l'errada principal que no permetia l'aparell volar, els germans Wright van preparar, l'estiu del 1903 el Flyer I, un biplà de 12,30 metres d'envergadura, 6,43 metres de longitud i 47 metres quadrats de superfície d'ala. Tenia un estabilitzador a proa i un control lateral mitjançant el guarniment de les ales; a la part central de l'ala inferior, cap a l'esquerra hi anava el pilot estirat, i a la dreta un motor de gasolina de dotze cavalls, construït pel mecànic Charles Taylor.

PRIMERAPROVA

La primera prova es va fer el 12 de desembre, però no va sortir com esperaven; després d'uns reglatges, el 17 de desembre va ser el dia històric: es van fer quatre vols, el primer de 36,60 metres en dotze segons, el primer de la història; el segon, de 53 metres; el tercer, de 61 metres, i el darrer, de 260 metres en cinquanta-nou segons. Amb la demostració que es podia volar, el 23 de maig del 1905, els germans Wright es van lliurar a perfeccionar la seva idea amb el Flyer III, un biplà amb dues hèlixs i un timó dual vertical. Després de diverses proves, el gran dia va arribar el 5 d'octubre, ja que l'aparell va fer un trajecte de 39 minuts i vint-i-quatre segons i un recorregut de trenta-sis quilòmetres. Amb tot es va aconseguir el que es buscava, tot i que el límit ara era el dipòsit de gasolina... Detall per detall es va anar progressant i la societat d'avui dia pot mirar enre i observar l'àmplia diversitat d'aparells que es van anar contruint.



Henri Tixier, al Camp dels Enginyers de Vilafant, el 1912, davant l'aeroplà (Foto: Arxiu Bernils i Mach)

L'Alt Empordà s'estrena el 1912

Si el 1903 s'havia aconseguit el primer enlairament oficial amb un aparell, a l'Alt Empordà no va ser fins, nou anys més tard quan es va veure el primer vol en aeroplà a Figueres, tot un precedent ja que era la primera vegada que un avió volava a la província de Girona: "Barcelona fou la primera ciutat de Catalunya i d'Espanya on es va

veure volar un avió, un monoplà marca Bleriot de 25 hp, l'11 de febrer del 1910, a l'antic Hipòdrom de Can Tunis. L'any següent fou a la població de Lleida i seguidament va ser Figueres, l'any 1912, per continuar tot seguit amb Girona i Sant Feliu de Guíxols", explica Josep Maria Bernils i Mach, cronista de la ciutat de Figueres.

Com es pot suposar, el primer vol per la comarca altempordanesa va ser històric i va crear molta expectació. El lloc on es va celebrar va ser el Camp dels Enginyers de Vilafant: "L'aviador francès Henri Tixier va escriure una carta

a la comissió de festes de Figueres. A la carta Tixier s'oferia per fer una exhibició aèria amb un aeroplà a la ciutat. El preu va ser de 3.500 pessetes".

El pilot francès va arribar a la ciutat de Figueres amb el seu mecànic anomenat Fleuré uns dies abans, mentre que el seu aeroplà ho va fer en un vagó de ferrocarril desmuntat: "Va caldre traslladar les peces damunt les espatlles d'un grup d'aficionats des de l'estació fins al Camp dels Enginyers. Allà es va construir un hangar de fusta, fornida per l'industrial figuerenc Miquel Macau, dintre del qual es va muntar el nou aeroplà que portava un motor Bleriot de 50

CV", afirma el cronista oficial. Les ales estaven recobertes amb tela de fil i el fusellatge fou construït de nou amb fusta sense cap nus, ja que volia fer una volta de campana en plena seguretat. L'exhibició es va fer el 4 de maig a les quatre de la tarda, i en el primer dia es van aplegar 15.000 persones per veure l'espectacle, d'arreu de la comarca, en tartanes, en carros i fins i tot a peu: "A l'hora anunciada, Fleuré va donar una embranzida a l'hèlice de l'avió i el motor es posà en marxa. Tot seguit Tixier inicià l'avançament de l'aparell i a uns trenta metres s'enlairà entre els aplaudiments de la gent que, segons la premsa, estava presa d'un foll deliri d'entusiasme que cridava". La volada va ser de tretze minuts i cinquanta-cinc segons, a 150 km/h i a una alçada de 550 metres.

VALLIER EL 1914

Dos anys més tard, un altre pilot francès, M. Vallier, es va acostar a Figueres amb un biplà Caudron al Camp dels Enginyers, organitzat per l'Esport Club, però l'espectacle no va tenir tant d'èxit com el primer. Per Fires de la Santa Creu del mateix any, va tornar Tixier on va tornar a ser aclamat per la gent, gràcies a la seva destresa. L'aviador francès es va incorporar a l'exèrcit francès a la Primera Guerra Mundial, i les coses de la vida van fer que el setembre del 1917, en un vol de passeig amb el seu pare, tingués un accident on va morir.

(Continua a la pàgina següent)

"L'aviador francès Henri Tixier va escriure una carta a la comissió de festes de Figueres"

L'Alt Empordà s'estrena el 1912

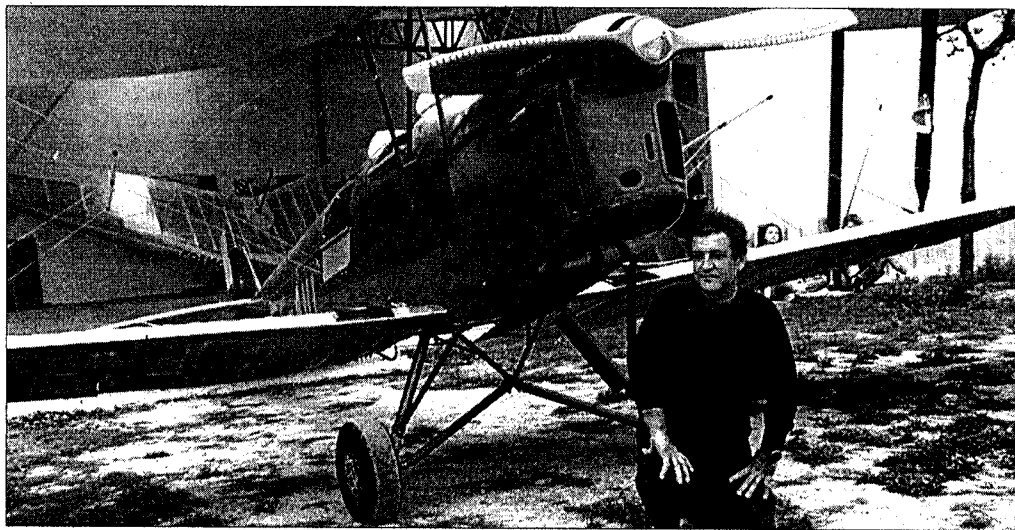
(ve de la pàgina anterior)

L'afició als avions del figuerenc Francesc Guillemet i d'altres va anar fent créixer l'interès a la comarca, i la búsqueda d'un camp per poder crear un aeròdrom oficial de Catalunya, aquest va ser el Manol, comenta Bernils i Mach. El 1930 hi hagué una nova exhibició i es va poder fer ja al camp del Manol, que estava en tràmits de poder llogar-se finalment, ja que la propietària havia demanat un lloguer massa alt els anys anteriors.

L'AERONÀUTIC CLUB EMPORDANÈS

Dins el marc de promoció i desenvolupament de l'aviació a Catalunya catalanes, un nombrós grup d'aficionats es van aplegar al Casino Menestral, el març del 1931, i es va acordar crear l'Aeroclub Club Empordanès: "Tot seguit es van fer gestions, les oficials per l'adquisició del camp de Manol amb el seu propietari i es va arranjar el terreny, planejant-lo i bastint-hi un hangar".

La inauguració del camp Josep Canudes, nom oficial, es va fer el 5 de maig de 1931, i el dia següent van arribar cinc avions de l'Escola Canudes i un de la Direcció d'Aviació Civil. El camp va ser conegut arreu d'Espanya i d'Europa. Per altra part, el 3 de gener del 1932 va arribar a Figueres "l'aviador militar figuerenc, el tinent Joaquim Collar, acompanyat del mecànic Miquel Teixidor, natural de Cabanes, que havia muntat un planejador i venien a estrenar-lo a Figueres, i que s'anomenaria Tramuntana", diu el cronista oficial Josep Maria Bernils i Mach. Collar va creuar l'oceà Atlàntic el 2 de juny amb el Cuatro Vientos, juntament amb el comandant Mariano Barberán. El 1934 la Generalitat va començar el pla de comunicacions



Joan Casals, propietari de l'Aeròdrom d'Ordis (Foto arxiu)

aèries de Catalunya i es va mostrar interessada pel camp de Figueres: "L'Arma d'Aviació militar va encarregar les obres d'explanació del terreny, que va començar el 10 de desembre del 1934 i va acabar el 20 de gener del 1935".

Un dels actes que es van fer el 1934 va ser el festival aeri del 6 de maig, durant les Fires, sota el nom de *Primavera* i on van participar pilots de l'Escola d'Aviació de Barcelona, que participaven en el Rally de Catalunya. Dos anys després es va tornar a celebrar el festival, que formava part del segon ral·li, que va tenir conseqüències nefastes amb un accident on van morir dues espectadores. Amb aquest accident acabava la història de l'aviació de Figueres.

L'actualitat: Empuriabrava i Ordis

Actualment, a la comarca de l'Alt Empordà hi ha dos aeròdroms que estan en actiu. L'Skydive Empuriabrava porta funcionant des del 1985 "es va fundar amb la intenció de ser un centre de paracaidisme professional. I ho ha més que aconseguit, ja que el primer any es van realitzar 25.000 salts, una xifra impensable per a l'època i que va col·locar el centre al capdavant d'Europa. Des de llavors ha anat creixent fins a convertir-se en un dels tres millors i més grans del món, superant en els darrers anys els 125.000 salts. Amb el divuitè aniversari del centre, el passat 18 d'octubre celebrava el salt un milió, essent una referència mundi-

al. Per la seva banda, l'aeròdrom d'Ordis funciona de manera familiar i es fan vols d'ultralleugers, tot i que també compta amb una escola per aprendre a portar aquests aparells i que funciona, des del 1995, com a plaça d'ús públic autoritzada per Aviació Civil. Per tal de commemorar els 100 anys d'aviació, Ordis va fer volar dos antics biplans restaurats que van estar al servei de la República durant la Guerra Civil. El pilot José Antoni Chicharro els va adquirir per tal d'arreglar-los i tornar-los a posar a punt per volar. El Moth Major, de color gris, és de l'any 1934 i el Tiger Moth DH82A, de color vermell, és de l'any 1935.