

# ROSA M. MASANA RIBAS

## RECORDS D'UNA PILOT AERONAUTICA DE L'ANY 1978 <sup>1</sup>

Article publicat a la revista que edita l'Aeroclub de Barcelona-Sabadell al número especial de l'any 2011. En aquest article hem inclòs més imatges.



De sempre m'havien fascinat els avions i encara em sedueixen. De petita a Castelldefels em passava moltes estones mirant els aparells que aterraven o s'enlairaven des de l'aeroport de Barcelona. El soroll dels motors i l'estètica de sustentació al mig del cel creaven en mi un moment màgic, com si tot fos possible a la vida ...

Vaig estudiar infermeria i un bon dia vaig encertar una travessa de 14 resultats. L'endemà mateix em vaig presentar al número 417 de l'avinguda Diagonal i em vaig inscriure al curs de pilot. Va succeir que gairebé tothom havia endevinat la travessa i només em van abonar 3.500 ptes. Per finançar el curs vaig fer a més a més unes 100 guàrdies els dies festius.

Portada de la revista

### Classes teòriques i pràctiques

Les classes teòriques es feien els vespres a l'avinguda Diagonal. Vam estudiar el llibre "Introducción a la aeronàutica" de Mariano Figuro. Les classes pràctiques es feien les tardes a l'aeròdrom de Sabadell. L'instructor, el senyor Díaz, en va dir el primer dia: "Llamame Díaz, y rápido, que en aviación hay que tener reflejos" i va afegir: "Ahora vas a ver lo que da de sí este avión". Menys un tirabuixó i caure en barrina ho vam practicar tot. Els companys del Club em van dir que havia volgut impressionar-me perquè era una noia. A l'informe de pràctiques diàries hi constava: "Clase de acomodación normal".

Vaig fer les pràctiques amb el Cessna 152 EC-DKV i amb una Piper, fent un total de 30 hores amb l'instructor. Després de realitzar molts aterratges, enlairaments, maniobres de desestabilització de l'avió simulant vent lateral o canviant el grau d'inclinació del morro durant l'aproximació a la pista que obligava a fer una "frustrada", com també la pràctica de baixar en espiral, em van donar la 'suelta'.

En una ocasió que volava tota sola vaig sortir de pista i l'hèlix i les rodes van segar una zona de matolls alts que hi havia al lateral dret de la pista, marcant un semicercle que corresponia a la entrada i sortida de l'avió fora de pista. Va ser la penyora per recordar què els avions s'havien de frenar amb tots dos peus.

Del procés d'aprenentatge recordo un lema de l'aviació que he aplicat en altres circumstàncies de la vida: si pateixes un esglai o un fort espant mentre navegues, has de tornar el més ràpidament possible a volar per superar l'ensurt. Després de les 30 hores vaig fer 10 hores més total sola. El dia de l'examen els examinadors que alguns d'ells van venir de Saragossa, em van dir: "Muy bien señorita, lo ha hecho muy bien".



Viatge final de curs, dreta senyor Diaz



Vol baix davant de les illes Medes (Pilot r.m.)

Vaig fer el viatge final de curs amb el senyor Díaz i dos alumnes: el primer va pilotar des de Sabadell a La Seu d'Urgell, el segon de La Seu a Empúries i el tercer que pilotava jo vàrem fer d'Empúries a Sabadell. Una cosa curiosa per a nosaltres va ser aterrar donant gas per elevar- nos fins al camp de La Seu perquè estàvem volant a un nivell més baix que la pista d'aterratge. I a Empúries, a causa de la boira, vam poder experimentar el fet de baixar a la pista formant espiral. El instructor senyor Diaz ens va poder mostrar amb més evidència les seves habilitats aeronàutiques.

El títol de pilot privat d'avió que em van lliurar està expedit el 17 de novembre de l'any 1978 on hi consta el número 11.621 la Direcció General de Trànsit i el número 7.909 de la Federació Aeronàutica Internacional; al carnet de sòcia de l'Aero Club Barcelona-Sabadell hi consta el número 1.873.



El diploma



El carnet de sòcia

El desembre de l'any 1978 ens havien de donar els diplomes durant la celebració d'un dinar a Barcelona però abans, al matí, volíem volar tres pilots acabats de graduar junt amb altre pilot que tenia més de cent hores de vol.

Observàvem com s'aproximava l'avió que havíem de pilotar i de sobte veiem amb espant que entra a pista abans de temps i el tren d'aterratge impacta al desnivell de terreny que hi havia a l'entrada de la pista 31. Salten pels aires les rodes i l'avió continua corrent i arrossegant el fusellatge pel terra en forma de ziga-zaga -em sembla recordar que amb guspires de foc incloses-, finalment van poder-lo frenar. Els bombers i l'ambulància van córrer a auxiliar-los: només va prendre mal la Carme Costa Codina que va patir una lesió al maxil·lar superior. Va ser assistida al hospital de la Vall d'Hebron de Barcelona i junt amb un company de vol, vàrem estar-nos a la sala d'espera fins a les quatre de la tarda esperant que ens diguessin que estava fora de perill. Després i sense dinar, vàrem anar al club a fer un vol de vint minuts per superar l'espant, va ser una diada de la Patrona que recordarem.



### Amb els pilots veterans

Viatge des del Prat a Sabadell amb aquest helicòpter, pilot senyor Navarro

Els aviadors experimentats que freqüentaven el club explicaven diverses odissees de vol, entre les quals el fet d'aterrar passat el capvespre. L'argúcia era posar els seus cotxes en bateria, amb els llums encesos per marcar la pista d'aterratge. També fer passades a vol ras o volar per dins de Barcelona eren coses que explicaven, com també els incidents provocats per haver punxat cumulonimbes, trobar-se amb els efectes de fort barlovent, sotavent o tempestes, i fins i tot haver d'aterrar d'emergència en un camp agrícola.

En aquest cas l'única persona que tenia els coneixements i l'habilitat suficient per recuperar l'avió sinistrat era en Narcís Parera, excel·lent pilot i mecànic aeronàutic. Persona que vaig tenir el gust de conèixer amb més profunditat gràcies a la seva companya sentimental, i també pilot i col·lega meva, la Carme Costa. El pis on vivien era proper a l'Aeroclub, i la Carme tenia connectada una emissora que li permetia escoltar les instruccions que donava la torre de control als pilots.

### Renovació de la llicència

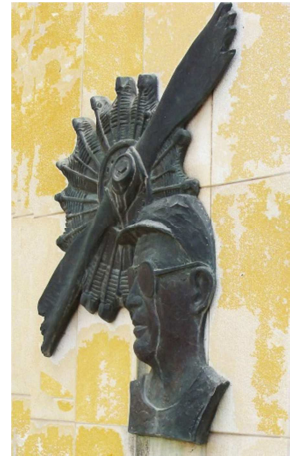
Revisant la meva cartilla de vols he vist que havia volat amb Xavier Bartomeu, Manchón, M. Mas i Dot, com també amb altres pilots segons el que anomenaven 'pinchar vuelos'. En una ocasió vaig viatjar a Saragossa en vol instrumental. Les avionetes que consten a la llibreta són: PA-28 (EC-BAM), (EC-BAI), PA-32 (ECBDIL Cessna 150 (EC-BVM ), els Cessna 152 (EC-DKV), (EC-DMC), (EC-DRVL (EC-DXYL (EC-DXXL), (EC-DKN), (EC-DRZ), (EC-DUC) i alguna Cessna 172.

commemoratiu a Narcís Parera <sup>2</sup>

Plafó

El dia 18 de setembre de l'any 1985 vaig renovar la llicència fent un vol de 50 minuts amb el Cessna 172 (EC-DRZ). A partir de llavors vaig començar a viure a la província de Girona, i com havia de fer guàrdies d'infermeria localitzades les 24 hores al dia em va ser difícil poder practicar aquest esport.

Per finalitzar dir que si bé han passat 33 anys, no puc deixar d'alçar la mirada al cel quan sento volar un avió o un helicòpter. Fins i tot en alguna ocasió els he saludat, com si m'haguessin de veure! És cert que ho faig amb menys intensitat emocional que abans, però malgrat els moments que vivim, difícils per a moltes persones, l'aeronàutica encara em fa sentir que tot és possible ...



Plafó Narcís Parera

---

<sup>1</sup> Per més informació de l'Aeroclub es pot consultar : [www.aeroclub.es](http://www.aeroclub.es)

<sup>2</sup> Al aeroport Barcelona-Sabadell hi ha un plafó amb una placa que diu: Narcís Parera i Ferran, pilot i mecànic de tota la família aeronàutica catalana com a testimoniatge i reconeixement pels seus mèrits. Abril 1989.