

1er ral·li aeri internacional, 1949

Importància històrica d'una troballa filmica

ANA FERNÁNDEZ ÁLVAREZ

Tenint en compte que a l'Arxiu Històric de Sabadell tan sols podem trobar dos curtmetratges dedicats a la intensa vida de l'aeroport, el fet d'haver-ne localitzat un tercer, en molt bon estat de conservació, amb la crònica del primer ral·li aeri internacional, resulta un fet singular i molt important, que serveix per a enriquir el feble patrimoni històric audiovisual sabadellenc i que, en aquest cas, el cinematogràfic, encara és més esquitit.

Com els ocells és un dels dos curtmetratges amb els que compta l'Arxiu de Sabadell, un 9,5 mm *Pathé* de 12', de Joan Ribalta i Codorniu¹, de l'any 1935. Juntament amb aquest film també s'hi troba la filmació de Josep Esteve, del 5 de gener del mateix any, en el qual veiem el bateig de la primera avioneta propietat de l'Aero Club, anomenada *Ciutat de Sabadell*². Aquest aparell arriba des de París a Sabadell a mitjans del mes de setembre de l'any 1934, pilotat per Jaume Picañol³.

La volta a Espanya de 1934 és el darrer espectacle públic que l'Aero Club de Sabadell va poder organitzar, ja que la guerra civil va interrompre qualsevol símptoma de vida social normalitzada. No és fins el 12 de març de 1949 quan es torna a convocar una volta a Espanya⁴ per iniciativa de l'Aero Club Sabadell⁵ en la que actua com a delegat Miquel Viadé Sala, aquesta vegada, però, amb la intenció d'aconseguir la participació d'altres clubs de l'Estat en el Primer Ral·li Internacional que es venia preparant des del mes de gener⁶. D'aquesta volta en queda constància als arxius de NO-DO, ja que J. Serracant Manau, delegat d'aquests noticiaris a Barcelona, va

enregistrar-la⁷. Els primers aparells que arriben a l'Aero Club de Sabadell, el dia 12, a les sis de la tarda, són una *Piper*, pilotada per l'organitzador de la volta, José Luis Aresti, acompanyat pel secretari tècnic de l'Aero Club, Josep Hernández; una altra *Piper Cub*, del pilot Sebastián Benedet, acompanyat per Carme Arañó; una *Taylor*, pilotada per Sanz Piñal, acompanyat pel secretari Josep Llätzer i el mecànic Batet i una *Pumarola* de Maria José Ugarte, amb el redactor de La Vanguardia, Vila Sanjuan.

L'expectació creada per ral·li és molt gran i cineastes com Miquel Quadras, Joan Llobet, ambdós coneguts càmeres amateurs sabadellencs, i Antoni Miralles, metge i afeccionat cinematogràfic, sota la producció de la secció de cinema del Cercle Sabadellenc, l'enregistren⁸. Tots tres ens han deixat un testimoni directe i viu, qualitats documentals que tan sols posseeix el cinema, d'una efemèride molt important, però oblidada o, si més no, de la qual es manté un tebi record.

Donada la importància de l'esdeveniment crec oportú, a propòsit de la troballa d'aquest film, realitzada per Meritxell Faxedas Brujats, en una casa particular de Sant Joan de Mollet, rememorar tot allò que va succeir.

Organitzar aquest ral·li implica una preparació complexa, si tenim en compte l'ambició de la convocatòria. El mes de febrer ja hi ha 36 aparells inscrits dels 68 que hi acaben participant, amb 150 protagonistes, entre pilots i acompanyants. Precisament el film trobat ens ofereix esplèndids tràvelings aeris sobre totes les avionetes aparcades en el camp de l'Aero Club, que permeten la seva identificació i estudi.



El pilot Sebastián Benedet, amb un gos a la falda, amb Josep Llätzer Sellarès, secretari de l'Aero Club Sabadell, dins una *Piper PA-18*, amb motiu de la Volta a Espanya del 1949.

Foto: Arxiu Josep Llätzer Sellarès



Vista de les avionetes arrengrerades a l'Aeroport de Sabadell, el 20 de març de 1949.

Foto: Arxiu Feliu Moix

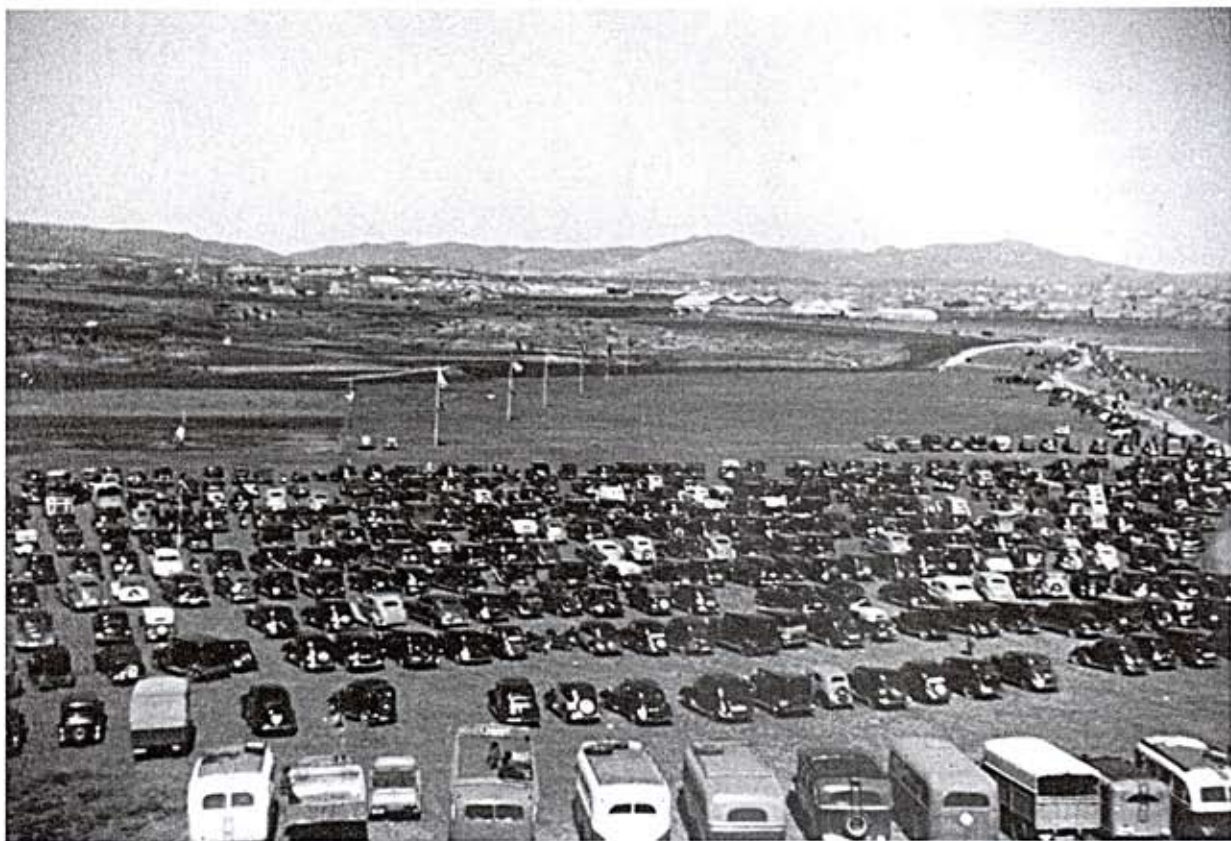
La crida a la participació aconsegueix cobrir un espectre molt ample, ja que, s'arriben a inscriure aparells i pilots francesos, suïssos, anglesos, italians, holandesos, belgues, portuguesos, argentins⁹, nord-americans, tunisians i, és clar, espanyols. A més, es compta amb l'estreta col·laboració del Real Aero Club de España¹⁰ i el recolzament personal del seu president, el duc d'Almodóvar del Río. A tall d'anècdota, però il·lustrativa de l'expectació que desperta l'espectacle, el director de l'Uni-Air i participant al ral·li, Robert A. Goemans, de París, comunica a la Junta directiva de l'Aero Club Sabadell que la casa d'alta costura *Argon*, representada per la seva directora gerent, senyora Arnau, té la intenció d'obsequiar les 'dames' amb perfums de la marca *Carver*.

L'esforç d'organització és important, s'han de crear diverses comissions que es preocupin d'aspectes tan variats com elaborar un reglament. Aquí mai s'ha celebrat res de tal envergadura, aconseguir, des de les vuit del matí, serveis horaris extraordinaris dels ferrocarrils de Catalunya; crear una oficina de contactes amb altres aeroclubs; resoldre, de manera àgil i sense entrebancs, tot tipus de problemàtica relacionada amb duanes, visats, divises, etc.. Recordem que el 1949, encara estem en plena autarquia, les ambaixades que, entre el 1947 i 1948 han abandonat el país, excepte Argentina i El Salvador, a causa de la resolució de l'ONU, del

13 de desembre de 1946, que recull l'esperit de la Conferència de Postdam de considerar el govern franquista com un règim feixista, comencen tímidament el seu retorn, per tant, solucionar aquests assumptes resulta molt difícil i l'Aero Club Sabadell aconsegueix que tot això es pugui resoldre en el propi camp d'aviació, El Pla, com era conegut.

Són tan difícils aquests aspectes burocràtics com el fet d'assegurar el subministrament de combustible, en uns moments en els que encara s'utilitzen les cartilles de racionament d'aliments¹¹, que no desapareixen fins el 1952, i els racionaments de combustible¹². Complicat també el poder comptar amb el número suficient d'operaris i de tallers mecànics d'assistència, així com aconseguir camions amb serveis de radiotelegrafia amb enllaç amb l'aeròdrom del Prat i que, en aquest cas, Capitania General en facilita dues unitats.

L'expectació despertada és molt gran, ho demostra la concurrència de públic que hi assisteix¹³, tal i com podem veure en el film trobat, així com en les fotografies, especialment, aquelles que recullen instantànies de la zona d'aparcament de cotxes absolutament ple, en una època en la qual el parc automobilístic és molt limitat, donada la conjuntura econòmica del moment¹⁴. La descripció del programa que ocupa les dues jornades, dissabte i diumenge,



Vista de la zona de l'aparcament d'automòbils, 20 de març de 1949. Foto: Arxiu Feliu Moix

és suficientment il·lustrativa per a fer-nos càrrec, tenint en compte de quins anys estem parlant, de

la importància d'aquest ral·li:

19 de març de 1949

10h a 13h

Arribada:

- Concurs de puntualitat, assignació horària, 1 aparell cada 8'. Les primeres avionetes que arriben són les de Saragossa, pilotades per Luis Baselga, Emilio Suárez i Ramón Sánchez. Guanya el concurs el pilot Jacques Fage, amb una *Piper Super Cruiser*, de París.

- Concurs de quilometratge.

El guanya Louis Sardou, amb una *Norecrin*.

- Concurs de rendiment.

Guanya Robert Bouisson amb una *Piper Vagabond*, de París.

- Concurs de distància.

Guanya Pierre Porcet amb una *Beechcraft Bonanza*, de París.

- Concurs aeri per Clubs.

Guanyador l'Aero Club de Sevilla, amb 4 aparells.

- *Corrida de Toros* a Barcelona, anul·lada per culpa del mal temps i substituïda per un aperitiu en un hotel de Barcelona.

- Sopar al Cercle Sabadellenc.

20 de març de 1949

10.30h

- Presentació de l'Aviació Comercial.

- Exhibició de patrulles de caces *Messerschmidt 109*¹⁵

- Meeting:

- Acrobàcies a càrrec de l'Escola *Bücker Jungmeister*.

Hi participa el pilot José Luis Aresti¹⁶, utilitzant dos aparells, un *Bücker Jungmeister* i un *H.M.5*, de fabricació espanyola. També ho fa Marcel Doret¹⁷, amb una *Dewoitine Hispano 500 c.v* i una *Beechcraft Bonanza*. Juntament amb ells també hi intervenen els alemanys Ernst Udet i Heinrich Fieseler i el belga Willy Coppens.

- Triple salt en paracaigudes, des de 900 m. a càrrec de René Vincent.

- Acrobàcies executades per Willy Eicher¹⁸ sobre les ales d'una avioneta *Auster*, de l'Aero Club Sabadell, pilotada per Sanz Piñal.

- Vol sense motor amb aparells de l'Escola Monflorite d'Osca. Participen els pilots, Miguel Ara; Luis Vicente Juez¹⁹, amb una *Weihe*; Arenas i el sots-oficial Peñafiel, encarregat de pilotar el remolcador dels aeroplans, un *Fiescheler Storch*, conegut popularment com a *Cigonya*.

- Concurs de precisió d'aterratge.

- Concurs d'elegància d'avionetes de turisme. El guanyador és el Real Aero Club de España amb una *Globe Swift*²⁰.

- Vol d'esquadrilles de caces de l'Exèrcit de l'Aire.

- Dinar i repartiment de premis²¹.

21 de març de 1949

9h

Tornada als llocs d'origen.

Precisament, és en aquesta tornada als llocs d'origen on es dona la crònica més negativa de les jornades, Louis Debeil té un accident amb la seva *Globe Swift*, la mateixa que aconseguí el premi a l'elegància, sense que ell sofriés lesions greus, però el tinent Miguel González Gallego i Francisco Rueda, del Reial Club d'Andalusia, el dilluns 21, a les 12 del matí, de camí a Sevilla i obligats per una avaria, realitzen l'aterratge forçós de la seva avioneta *G.P-1*, entre Arbós i



El pilot Marcel Doret. 20 de març de 1949

Foto: Arxiu Feliu Moix



L'acròbata Willy Eicher en un moment de l'entrevista concedida a Feliu Moix el 20 de març de 1949.

Foto: Arxiu Feliu Moix

Gurmal, estavellant-se i, conduïts a l'Hospital Comarcal de Vilafranca, perden la vida²².

El documental en 16mm que s'ha localitzat plasma²³, durant un quart d'hora, part d'aquests esdeveniments, estic segura que el total del metratge filmat és més llarg²⁴ i que arribarem a trobar la resta.

Amb el que comptem, podem distingir personalitats polítiques foranies²⁵ i locals, és el cas del

batlle Josep Maria Marcet, també president de l'Aero Club Sabadell i que no solament actuà com a figura institucional, sinó que va participar volant en un aeroplà pilotat per Miguel Ara. Amb les persones, la filmació aèria permet una interessant visió de l'urbanisme sabadellenc al tan-car la dècada dels quaranta.

En el film també apareixen figures rellevants de l'aeronàutica²⁶ i plans aeris extraordinaris que poden servir per a l'estudi de la tipologia dels aparells, els més moderns aleshores, ja que, com he dit anteriorment, se'ns ofereixen unes imatges de tots ells.

Més enllà de les pròpies activitats del ral·li, l'espectacle genera tota una discussió epistolar en el diari Sabadell, sobre en quin terme municipal es troba l'aeroport, algú diu que pertany a Barberà, de fet, en els crèdits del noticiari NO-DO que enregistra l'anterior volta a Espanya, l'aeròdrom apareix denominat com a camp de Barberà, però diversos *localògrafs* publiquen i proven que els terrenys de can Torras, can Font o Granja del Pas, can Daviu i Can Miró, on s'ubica l'aeroport, són indiscutiblement del municipi de Sabadell²⁷.

També, el pilot barceloní, Rafael Fonoll, aprofita les paraules del batlle Marcet en elogiar la modalitat del vol sense motor per a demanar-li que sigui precisament des d'aquest aeroport des d'on es potencii aquesta menyspreada tècnica, la germana menor de l'aeronàutica.

Ens podem felicitar, aquesta ha estat una troballa remarcable que espero que activi d'altres, de fet, des que es va donar la notícia al diari Sabadell, generosament, persones com Feliu Moix²⁸, Pere Ribalta o Maria Otilia Soldevila, que guarda l'arxiu fotogràfic del seu marit, Josep Llätzer Sellarés, secretari aleshores de l'Aero Club, m'han ofert la seva col·laboració documental i gràfica.



Una instantània de l'espectacle. 20 de març de 1949

Foto: Arxiu Feliu Moix

¹ Membre del *Club d'Aviació Sabadell*, entitat que es constituï a primers del mes de setembre de l'any 1931. Posteriorment prengué el nom d'*Aeri Club de Sabadell i del Vallès* fins la guerra civil.

² Es tracta d'una avioneta monomotor *Potez 36/14*, amb motor Renault de 95 hp, de quatre cilindres en línia, d'ala alta biplaça costat a costat i doble comandament, dotada d'hipersustentadors als becs d'atac de les ales que, a baixes velocitats, li proporcionen una sustentació afegida i en conseqüència seguretat, permetent-li efectuar aterratges molt curts. Els hipersustentadors són un enginy que fa que el flux de l'aire que recorre la superfície superior de l'ala, denominat extradós, no es trenqui, faci turbulències o perdi la sustentació quan es vola a baixes velocitats, d'aquesta manera l'avió vola com "penjat" amb el morro mirant cap a munt. Sense l'enginy, es trenca el flux de l'aire i l'avió cau sobtadament, causa de molts accidents. Informació facilitada per Pere Ribalta i Puig, juny 2004, pilot i historiador que enguany prepara un llibre sobre l'aeronàutica sabadellenca.

³ Pilot des del mes de març de 1934 i l'únic autoritzat per volar en representació de l'aeroclub. Per aquest motiu, pilota la *Potez* en ocasió del reportatge *Com els ocells*, realitzat per Joan Ribalta. En el viatge des de París, a Picañol l'acompanya Josep Maria Carreras, el seu professor a l'escola d'Aviació Barcelona, situada a l'aeròdrom Canudes, en El Prat de Llobregat. *Idem.*, Pere Ribalta i Puig

⁴ Una volta que cobreix 2.700 quilòmetres i que segueix el següent circuit aeri: Sabadell, Zaragoza, Logroño, Lleón, Valladolid, Madrid, Cáceres, Sevilla, Jerez, Granada, Málaga, Murcia i València. *Diari Sabadell*, 8 de març de 1949.

⁵ La Junta directiva està composta en aquells moments per: Josep Maria Marcet, president; Antoni Tamburini, vice-president; Josep Llätzer, secretari; Miquel Tomàs, tresorer; Josep Hernández, secretari tècnic, Antoni Farràs, Miquel Viadé, Josep Obradors, Josep Millan, Antoni Viadé, Joan Ortiz, Josep Gorina i Joan P. Vincent, vocals.

⁶ Fet confirmat pel secretari de l'Aero Club Sabadell, Josep Llätzer i el secretari tècnic, Josep Hernández. *Diari Sabadell*, 18 de març de 1949.

⁷ Centre de documentació Arxiu Històric NO-DO. Sig: not n 324 a. Sèrie: noticiaris. Any: 1949. Format: copia vídeo b/n, 069mp90. Contingut: Madrid. Un reportatge a l'hemeroteca municipal. La nova sala de revistes. El servei de microfilm. Instantànies mundials. Fira del cuir i del calçat a Londres. Desfilada de models a l'estació d'hivern de Davos. Rita Hayworth a Murren. Aviació. LA VOLTA A ESPANYA EN AVIONETA. SORTIDA DE L'AERO CLUB DE SABADELL. ESCALA A BARAJAS. ARRIBADA A SABADELL.

⁸ Aquest film, juntament amb altres, es va projectar en el Saló de La Caixa de Sabadell, durant la setmana del 10 al 17 de desembre de 1949, amb motiu de la festivitat de la Verge de Loreto, patrona de l'aviació. Des del dia 10, l'Aero Club de Sabadell va celebrar diferents actes, entre d'altres una exposició dedicada a l'aeronàutica, sessions cinematogràfiques i vols d'exhibició aèria.

⁹ Amb una *Navion*, Jean B. Pelayo, president de l'Aero

Club d'Argentina, realitza el vol inaugural de la jornada del dia 20.

¹⁰ Inaugurat oficialment el 18 de maig de 1905.

¹¹ A les mateixes pàgines del Diari Sabadell, on apareix anunciada l'efemèride aèria, es troben molts comunicats sobre el racionament d'aliments, també apareixen contínues excuses dirigides als anunciants pels retards de publicació, deguts als problemes que ocasionen al diari les restriccions elèctriques. El 1949, Sabadell va consumir 40.906.520 kw/h. subministrats per Energia Elèctrica de Catalunya S.A., Riegos y Fuerza del Ebro S.A. i per la Compañía de Fluido Electrico S.A.

¹² Aquests fan aparèixer a la premsa local anuncis com el de la venda de gasogen, tipus industrial, capaç de moure un motor de 20 cv a un preu mòdic. El gasogen, s'aconseguia cremant carbó o llenya produint gasos que accionaven el motor d'explosió, igual que la gasolina, però amb menor potència. La dificultat era que a més del productor del gasogen, els cotxes havien de portar el carbó o la llenya que aquest consumia.

¹³ El preu de les entrades venudes en el camp de l'aeroport, en la secretaria del Centre d'Esports i en el restaurant *Choco*, de Sabadell és el següent: 5 pesetes general, 15 preferent, 300 palcos i socis gratuït.

¹⁴ El 1949, hi ha 79.832 vehicles de motor matriculats a Barcelona (Biblioteca DGT). A Sabadell, el mateix any i amb una població de 62.236 habitants, hi ha un parc automovilístic de 467 vehicles privats, 8 taxis, 306 camions i 104 motos i el ram comercial i industrial que cobria les seves necessitats el constituïen les següents empreses: Caba S.A.; Engranatges Picañol S.A.; Casas Ribas; Casas Elias; Garcia Chuecos; Magem Garriga; Oliva Sitjes; Sampere Comadran; Tallers Nonell; Amadeo Farrell i Auto Electricitat S.A.. vid. *Memorial Comercial i Industrial de la Cambra de Comerç i Indústria de Sabadell*. AHS 8au 156/1. També hi havia els tallers de reparació Viadé Bachs, Burnau germans, Oliver Sellarés, Francesc Vila, Tallers Ferrari, Fuster Canet, Candiri Cortés, Lluís Kotnik, Monegal i cia., Vernet Duch, Bonet Serratacó i Martí Adell. Informació facilitada per Esteve Deu.

¹⁵ Els mateixos aparells utilitzats per la *Legión Condor*, el 1938, a la guerra civil espanyola i els mateixos que, entre l'octubre de 1941 i el setembre de 1943, al front de Moscou, perden 20 dels seus 88 pilots.

¹⁶ Proveedor dels aparells dels tallers experimentals de Jerez, de l'aeròdrom dels Alcàssers i de l'Institut Tècnic d'Aeronàutica. Professor de pilots del Grup Sud i Llevant de l'exercit de l'aire, també de l'Aero Club Sabadell i inventor del sistema *Aerocriptogràfic* de vol acrobàtic.

¹⁷ Campió del món de vol acrobàtic, en el *National Air Races of Cleveland*, 1948, i pilot que va participar a la guerra de 1914.

¹⁸ Es desplaça en una *Caproni* des de Ginebra a Sabadell.

¹⁹ En 1947, el professor superior de vol a vela Luis V. Juez va batre la marca mundial d'altura, arribant sobre Monflorite (Osca) a l'alçada de 6.263 metres.

²⁰ Els assessors per a atorgar aquest premi són: la



Vista de les avionetes arrengrades a l'Aeroport de Sabadell el dia 20 de març de 1949.

Foto: Arxiu Feliu Moix

representant de la casa d'alta costura *Argon*, senyora Arnau i el pintor i president del Cercle Sabadellenc, Joan Vila Cinca.

²¹ El jurat estava constituït per: Josep Maria Marçet; Ramon Escudé, comandant d'aviació; Joan Cabezas, capità enginyer aeronàutic; Joan Ortiz, pilot civil; Laureano Flamarich; Carles Simó i Joan P. Vincent.

²² Diari de Sabadell 24-3-1949 i 26-3-1949.

²³ Film que ha estat lliurat a l'Arxiu Històric de Sabadell, el 5 de juliol de 2004.

²⁴ A la bobina trobada no apareixen les acrobàcies més espectaculars de la jornada del dia 20.

²⁵ El Comitè d'Honor està format pel Ministre de l'Aire i membre del RACE, Eduardo González Gallarza; el capità de la 4art. Regió; el governador civil, Baeza Alegria; el delegat nacional d'esports; el general cap de la 4art. Regió Aèria, coronel Echegaray; el director general d'Aviació Civil; el president del Real Aero Club d'Espanya, duc d'Almodóvar del Rio; el coronel cap del Sector Aeri; el director general de Turisme, el cap superior de Policia; el tinent coronel Yañez, cap de la base aèria del Prat del Llobregat; el cap d'obres de l'aeroport de Barcelona, comandant Bujuraba; el tinent coronel cap de l'Acadèmia de la Guardia Civil; el president de l'Aero Club de Madrid, Gil Mendizabal i el de Zaragoza, Luis Baselga; el director de l'Escola de pilots de Sevilla, Alberto Salinas; el director general de Duanes i el president de la Premsa.

²⁶ La relació d'avionetes i de pilots participants va ser publicada en el Diari Sabadell del 18 de març de 1949, pàg. 2. A l'efemèride varen ser invitats personalitats com el president de la Federació Aeronàutica de Nord-Àfrica; el vice-president de l'Aero Club d'Argentina; el coronel R. Steward, dels Estats Units; el delegat de l'Aero Club de Londres i el secretari de l'Aero Club de Bèlgica.

²⁷ Ho afirmen J. Montllor Pujal, Diari Sabadell 26-3-1949 i Lluís Creus March. Idem 29-3-1949.

²⁸ Ell mateix, espectador directe del ral·li, és qui publica una entrevista realitzada a l'acròbata Willy Eicher, en el Diari Sabadell, el 24 de març de 1949, fent d'interpret Ernest Berger, gerent Internacional de *Velac*,AVINGUDA Porta de l'Àngel, 40, 5è.