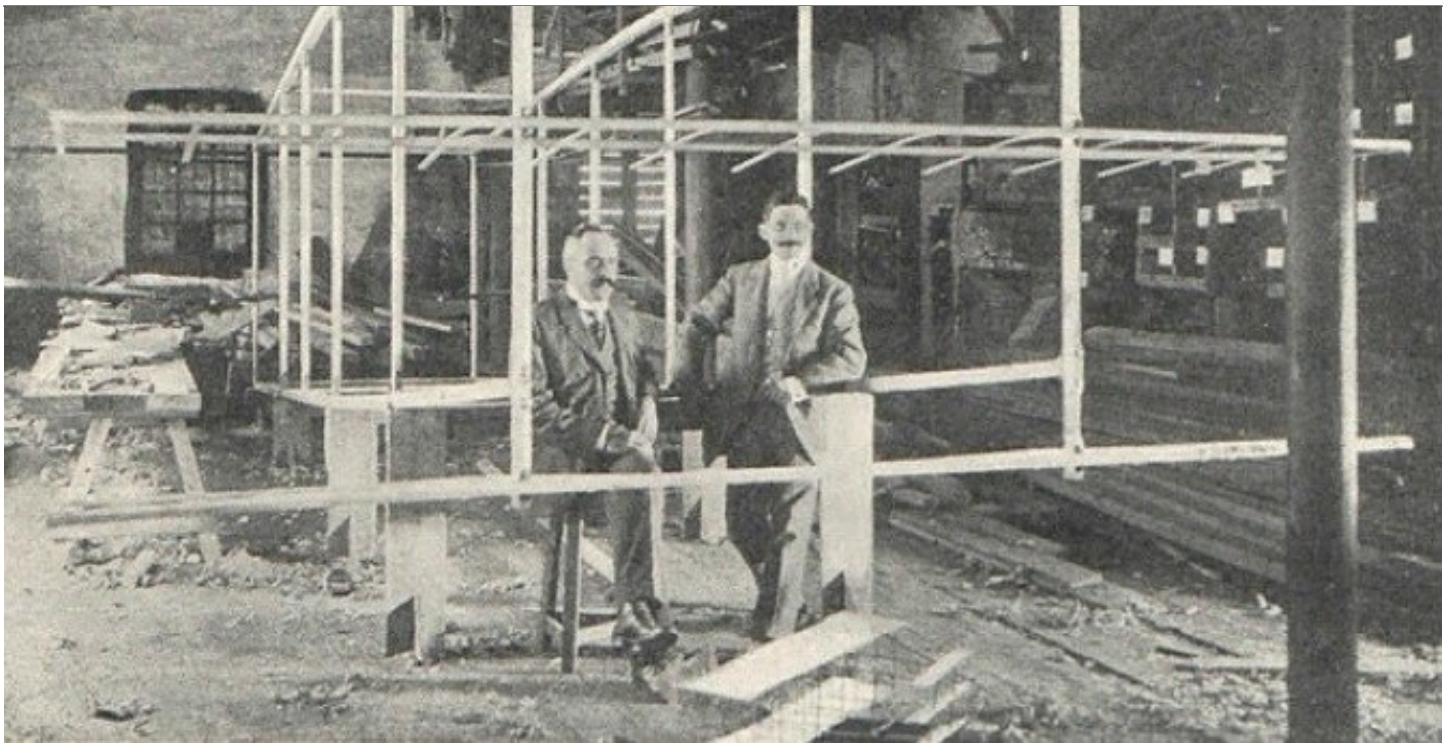

Tal dia com hui del 1909 es va fer a Paterna el primer vol a motor d’Europa

Autor:
Data de publicació: 06-09-2023

El 5 de setembre del 1909, Joan Olivert Serra va fer a Paterna (l’Horta Nord) el primer vol a motor d'Europa.

Nascut el 1888 a Cullera (la Ribera Baixa) en una família benestant, propietària de terres a la comarca, va mostrar interés per volar des de molt prompte i, malgrat la poca col·laboració familiar, va continuar amb la seua afició.

A principis de segle, va marxar a Barcelona a estudiar enginyeria industrial a l'Escola Elemental d'Arts i Indústries. En aquesta ciutat, va treballar a la fàbrica de lleixiu de Jové i Blanc, per pagar-se els estudis. Allà va conéixer Gaspar Brunet, que era professor de l'Escola d'Enginyers Industrials de Barcelona i tenia la mateixa passió pel vol.

El 1908, amb vint anys, Olivert, fascinat pels avenços aeronàutics dels famosos germans Wright, es va proposar emular algun d'aquests èxits. Va decidir invertir els diners que li havien tocat en la loteria de Nadal del 1905 en la fabricació d’un aeroplà que havia dissenyat Gaspar Brunet. L'objectiu era presentar-lo a l'Exposició Regional Valenciana, que es va celebrar entre el primer de maig i el 31 de juliol del 1909.

Per recomanació de Ricardo Causarás, escultor i estudiós de l'aviació, i gràcies als diners invertits en anuncis en premsa en què feia propaganda del seu Brunet-1, Olivert va aconseguir que el nomenaren vicepresident de la Secció d'Aeronàutica del Cercle de Belles Arts de València.

El primer avió fabricat a l’estat espanyol, dissenyat per Olivert i Brunet, era un biplà, de 10 metres d'envergadura, construït en fusta de faig i 200 kg de pes (sense motor, ni hèlix). A la part davantera de l’avió, hi havia els dos timons de profunditat, que controlava el pilot mitjançant un manillar de bicicleta adaptat. La transmissió era per «cardan» i el tren d'aterratge estava format per tres rodes de bicicleta en tricicle. Gaspar Brunet havia patentat un mecanisme

d'estabilització horitzontal mitjançant vàlvules, que diferenciava prou el seu aparell dels altres prototips d'avions.

Rèplica de l'avió de Juan Olivert al Museu de l'Aire de Madrid.

La construcció de l'estructura i recobriment li va ser encarregada als tallers tèxtils Rosell i Vilalta de Barcelona, propietat del sogre de Brunet, mentre que les rodes, manillar i ferramentes van ser fabricats al taller de Francisco Truc. Les primeres proves de motor van resultar fallides i es va cremar. Com ja estava compromesa l'assistència a l'Exposició, van decidir enviar-lo sense motor. L'avió Brunet-1 (o aeroplà Olivert) va ser traslladat en caixes per tren de Barcelona a València, on va ser muntat de nou al Pavelló d'Indústries de l'Exposició Regional. L'Ajuntament de València els va concedir una subvenció de 20.000 pessetes per a la compra d'un motor Anzani de 25CV i una hèlix Chauvière de 2,25 m d'envergadura.

L'agost del 1909, quan va tancar l'exposició, l'avió es va traslladar a una esplanada propera al Regiment d'Artilleria no. 11 de Paterna (l'Horta Nord) per tal de dur a terme les proves d'elevació i força de motor. Ningú havia vist mai un aparell semblant i la veu es va córrer entre militars i civils.

Joan Olivert i Gaspar Brunet amb el seu aeroplà, 1909.

El 5 de setembre, els terrenys de l'aquarterament es van omplir de curiosos. Olivert, Brunet i les autoritats militars només volien arrencar el motor i fer unes voltes per terra, pel camp de vol, per verificar el seu comportament. Havien cursat invitacions a l'Ajuntament i a algunes personalitats, ja que eren els patrocinadors. Un periodista es va assabentar i va publicar al diari la notícia que un avió s'enlairaria a Paterna. L'anunci d'aquesta exhibició va fer que es congregaren a l'esplanada d'aquest municipi prop de 4.000 persones.

Aleshores els responsables de l'Ajuntament van demanar a Olivert que feren un recorregut de 7 km, fins a l'Exposició, i tornaren. Ni Olivert ni Brunet havien vist volar mai un avió. Tampoc a l'Estat s'havien projectat filmacions d'avions en vol. De fet, el primer avió que van veure volar va ser el seu. Després de l'acoblament de totes les peces, Olivert va pujar a bord de l'aparell i va seure a la cadira de vímet. A les 17 h, després d'un canvi de bugies i de comprovar el motor, el biplà va arrencar i es va llançar a la carrera per elevar-se.

L'aeroplà Olivert-Brunet va començar a enlairar-se de terra i va volar durant 40 o 50 metres en línia recta. Els curiosos van envair la pista de seguida. Olivert només tenia dues opcions: xocar contra uns arbres o atropellar la multitud que s'amuntegava davant seu. Va intentar aterrar amb tan mala fortuna que la roda dreta es va ficar en un forat i es va danyar.

Proves de vol de Joan Olivert amb el Brunet-1.

Una vegada reparada la roda, l'endemà van transportar l'aeroplà a la platja de Natzaret, on esperaven trobar millors característiques per al vol. No obstant això, no van poder fer més vols, ja que es va trencar la cadena de transmissió de l'hèlix.

Joan Olivert, el Volaoret per a la gent de Cullera, es va veure obligat a dimitir del càrrec de vicepresident de la Secció d'Aviació de València. Arruïnat, ple de deutes i privat del seu càrrec, va decidir tornar al poble a conrear els seus terrenys. L'avió se'l va quedar Brunet com a pagament dels deutes contrets amb ell pel seu soci, mentre que el motor i l'hèlix van romandre a València. L'Ajuntament (mogut per la Secció d'Aviació) va exigir quedar-se amb aquestes peces, ja que les havien pagades.

Deu anys més tard, ja recuperat econòmicament, Olivert va arribar a posseir breument diversos càrrecs en el sector cotoner. No va tornar a volar mai més ni a tindre relació amb l'aeronàutica.

Joan Olivert Serra va morir el juny del 1949 als seixanta-un anys. Les seues restes reposen en un panteó de Cullera.

Podeu llegir l'article original en el següent enllaç: https://www.diarilaveu.cat/noticia/17014/tal-dia-com-hui-del-1909-es-