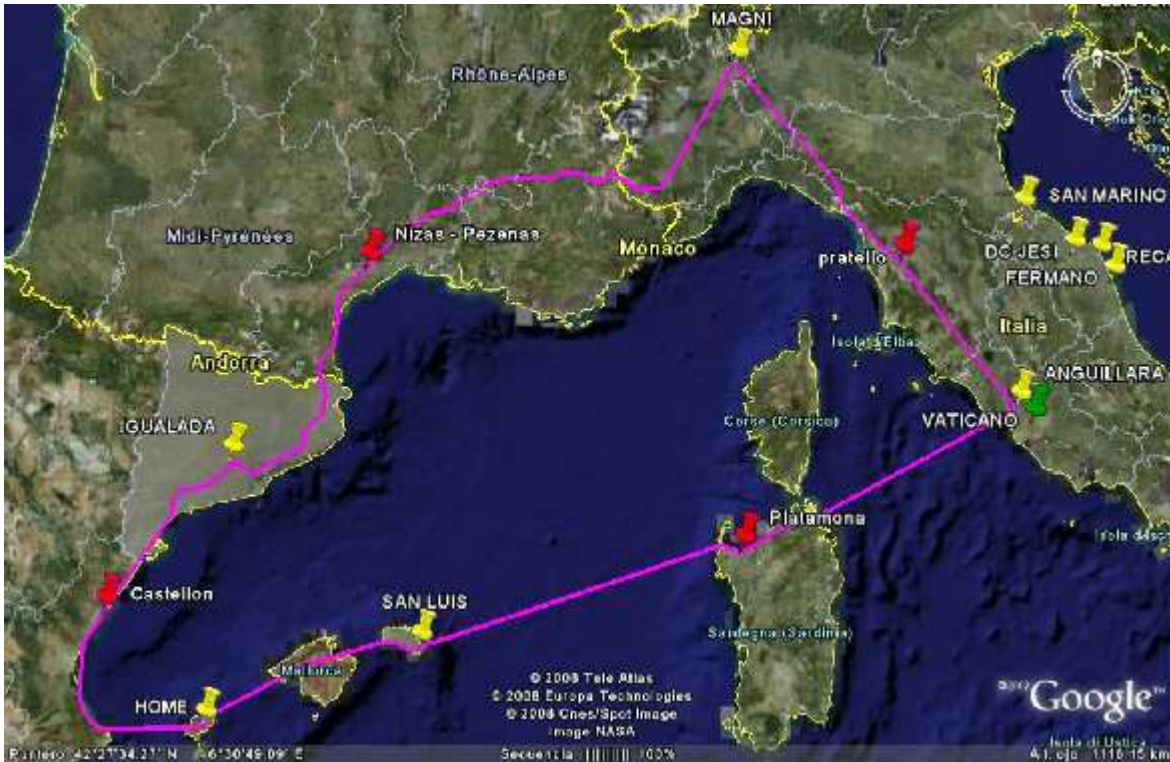


# GYROTRAVESIA DEL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL



## *“VIRGEN DE MEDJUGORE”*

Desde hacía tiempo, me andaba rondando por la cabeza la idea de dar la vuelta al Mediterráneo occidental, y cuando se me presentó la ocasión, las circunstancias hicieron que lo que tenía que ser vuelta acabara convirtiéndose en travesía.

Ya se que cuando se lea el título de la aventurilla, alguno pensará que es la virgen a la que me encomendé para hacer semejante tontería. No le falta razón, pero sin dejar de ser importante, este no es el principal motivo. Todo empezó a principios del verano, cuando mi mujer me dijo que quería ir en peregrinación a Medjugore en Bosnia y automáticamente mi retorcida cabeza relacionó Virgen de Medjugore, vuelta al Mediterráneo occidental y encima aderezado con sorpresa a mi santa esposa. ¡EXPLOSIVO!. IR A BOSNIA EN AUTOGIRO Y SIN QUE MI MUJER SE ENTERE

Empecé con los preparativos, que incluían permisos y visado en Argelia, permiso para hacer escala en Pantellería (una isla entre Túnez y Sicilia), permiso para hacer escala en Brindisi como aeropuerto internacional de salida, permiso para aterrizar en Mostar (Bosnia) y por último, permiso para aterrizar en Pescara para después continuar con la vuelta. Para los permisos Italianos pedí ayuda a Luca Magni y de los otros me encargué yo personalmente.

La misma semana que debía partir de Ibiza a Argel, Luca me comunica la imposibilidad del permiso para Pantelleria, que era una escala imprescindible y sin alternativa, aunque los permisos de Brindisi y Pescara ya los había conseguido semanas atrás. Por este motivo pasé rápidamente al plan B que no era otro que pasar directamente a Italia cruzando el Mediterráneo y aprovechar el permiso de Pescara para ir y volver de Mostar cuyo permiso de aterrizaje también lo tenía concedido.

Así que el lunes 29 de Septiembre me despedí de mi mujer para salir con el autogiro destino a Menorca a unas jornadas que previamente me había inventado. Ella saldría para Medjugore el día uno, al cabo de 2 días, y yo tenía 2 días y medio para llegar hasta Mostar si quería llegar a recibirla y además evitar el mal tiempo que se avecinaba en Bosnia.

*Lunes 29 de Septiembre                      277,2 Km.*

**IBIZA- MENORCA--- 277,2 Km ----2h 33'**

A las 6 de la tarde del lunes llegué al aeródromo de San Lluís donde me estaban esperando miembros del aeroclub, J. Luis Villalonga, J. Maria Oms, el Sr. Roca padre de un colega, y también Federico, un piloto uruguayo del aeroclub que me ayudó y me atendió con esta solidaridad de la que normalmente hacemos gala en el mundo de la aviación. Mi recuerdo y gratitud para el Aeroclub de Mahon.

**Martes 30 de Septiembre                      740**

**MENORCA**

**– CERDEÑA ----- 384,4 Km-----3h 6'**

El martes después de hacer el plan de vuelo y pedir la meteo, a las 10,30 salí con destino a Cerdeña en lo que sería la etapa reina de mi viaje. Es verdad que estoy habituado a volar por el mar, pero nunca había superado el centenar de kms y ahora me iba a enfrentar a una travesía de casi 400 Km , y si ; si que recé!. Me planteé hacer la etapa del modo mas relajado posible pero realmente se hacía muy monótono, tanto que me subí a 6000 pies a jugar con unas nubes que se me ofrecieron a mitad del trayecto. Pero en definitiva fue mucho menos duro de lo que me imaginaba. Como anécdota llegando ya a Cerdeña a lo lejos divisé un carguero que confundí con una avioneta que venía hacia mi y que me obligo a hacer mas de una maniobra para esquivarla ;como Don Quijote con los molinos!. Aterricé sobre la 1,30 sin novedad en el campo de vuelo de Platamona, en el norte de Cerdeña, donde me estaban esperando con una cafetera y unas garrafas de gasolina y atendíendome igual de bien tanto Jean Franco como Tommaso Solinas a quien había llamado el día anterior.

**CERDEÑA- PENÍNSULA ITÁLICA -----355,6 Km----- 2h 51'**

Después de 1 hora y media de descanso, pero sin comer que no es conveniente, emprendí de nuevo el viaje rumbo al campo de vuelo de Anguillara situado al borde del lago Brassiano y a unos 25 Kms al norte de Roma. He de resaltar de esta etapa la gran belleza de la costa norte de Cerdeña que sobrevolé en el principio de la etapa y después mas de lo mismo: mas agua, mas agua y mas agua. Aterricé y aunque no me estaban esperando, había en el campo un grupito enredando con un avión que enseguida se acercaron interesados en mi viaje y lo único que recuerdo es que había uno al que los ojos se le salían de las órbitas. Acto seguido se pusieron en marcha los servicios de solidaridad del aeródromo y se hizo cargo personalmente de mi, Gianfranco, una excelente persona que me lo solucionó todo. Pasados los primeros momentos de saludos, llamé a Luca para notificarle mi llegada a Italia, que al día siguiente iría a Pescara y de ahí a Mostar y también para solicitarle la referencia de la autorización. Después de un ¡increíble! me indicó que esperara su llamada, pero nunca podía imaginar que me dijera que no podría aterrizar en Pescara porque yo solo tenía permiso para hacerlo procedente de Mostar y no de otro sitio ¿?????????????. Si vierais la cara de jili..... que se me quedó. Luca lo intentó todo y también desde otros aeropuertos de la zona, pero fue imposible. Me dio mucha rabia, mucho cabreo, mucha pena y mucho todo, pero he de reconocer que si hubiera ido a Mostar y con el mal tiempo que hubo, tal vez todavía estaría por allí.

Total que al día siguiente, cogí un vuelo de Roma a Dubrovnik, que era a donde llegaba aquel mismo día mi mujer, a la que previamente tuve que llamar contándole todo, para que me esperara y no se marchara con los demás en el autocar a Medjugore. Me esperó, nos alojamos en el Hilton Imperial, visitamos Dubrovnik, nos regalamos una estupenda cena y poco a poco se me fue pasando el disgusto. Al día siguiente cogimos un taxi para llegar a la peregrinación. Pero todo este tema de mi mujer, la llamada etc. no es un tema aeronáutico y queda fuera del ámbito de este artículo ¿o no?.

Domingo 5 de Octubre

**512 Km**

**ANGUILLARA- NOVARA -----512 Km ----- 3h 47'**

A las 8 ,30 de la mañana salí de Anguillara donde había llegado desde Dubrovnik el día anterior. Las previsiones meteo eran buenas y ya le había dicho a Luca que llegaría a

Novara (donde está la base Magni) a comer. La etapa estaba siendo preciosa con unos pueblos y unos paisajes de película pero la meteo no es infalible y me cayó un chaparrón que me obligó a parar en un precioso aeródromo con hotel rural, llamado "Pratello", donde un joven matrimonio estaba limpiando su biplano. Allí, en compañía de mis nuevos amigos, tuve que permanecer mas de una hora y además la lluvia afectó al prelanzador y tuve que prelanzar a mano, cosa que en una pista de hierba se complica mas de lo que uno quisiera. Llegué a Novara a comer y mientras descansaba, Luca y Vitorio Magni me revisaron el autogiro, me cambiaron las piezas que consideraron necesario y me lo dejaron a punto para realizar la segunda parte del viaje. Tengo que decir que en la base de Magni me

trataron a cuerpo de rey y no me dejaron pagar ni la gasolina. Aquella tarde junto a nuestros amigos italianos pasé algunos de los ratos mas agradables del viaje.

Lunes 6 de Octubre                    880 kms.

NOVARA- NIZAS -----566Km ----- 4h 45'

Por la noche estuve preparando e introduciendo en el GPS dos rutas posibles ya que las previsiones meteorológicas que tanto Angel como Isaac me habían pasado no eran del todo buenas. Angel Malagon e Isaac Penela estuvieron todo el viaje pendientes de mi y de la meteo, viviéndolo todo como algo propio, y claro, esta actitud de mis dos buenos amigos me daba mucha tranquilidad y aliento para continuar.

Salí de la base de Magni a las 9 y me dirigí al primer punto, que era común para las dos rutas y situado donde debía iniciar el cruce de los Alpes si las condiciones reales me parecían las adecuadas o en caso contrario continuar hacia la ruta costera. Llegué a este punto con suficiente altura para apreciar que las condiciones eran idóneas y por tanto inicié el ascenso al Col de la Madeleine, que es la mejor opción, para después continuar por Barcelonette y Gap. Crucé los Alpes sin ningún problema y fue precioso pero poco a poco se iba cubriendo el cielo hasta que me encontré que mas adelante me cerraba el paso una barrera de agua, así que tuve que hacer unas cuantas y espontáneas modificaciones a mi ruta a modo de zig-zag, pero no fueron totalmente suficientes. Algo me mojé. Ya continuando hacia el W se vislumbraba un cielo completamente despejado, alcanzándolo después de mas de 4 horas de viaje, punto este en que consideré oportuno hacer un alto y aligerar la vejiga que ya hacia rato que me mandaba SMSs. A 5 minutos del campo de **S. Martín de Londres** inicié el contacto radio y me preguntaron que si estaba autorizado, les indiqué que procedía de Milan y que andaba con unas condiciones fisiológicas en fase de urgencia....., **desolé pero tu no estas autoris** es lo que me contestó el muy....., pero como no estaba para perder tiempo me encaminé rápidamente al aeródromo de Nizas Pezenas (20Km al N de Beziers) donde aterricé después de 4h 45' de viaje y donde fui tratado con cortesía a más de cubrir todas mis necesidades.

NIZAS- IGUALADA -----313,5 Km -----2 h 44'

Después de poco mas de 1 hora de descanso reinicié el agotador día dirigiéndome hacia la costa y aun me quedaron ánimos para apreciar la belleza de estos humedales. Sobre pasado el CTR de Perpiñan hice un giro en mi ruta para pasar los Pirineos por La Jonquera y posteriormente continuar bordeando la cadena montañosa litoral sorteando Gerona AD y Sabadell AD para llegar a Igualada. Angel ya había llamado a Antonio el instructor de la escuela aeronáutica 2000, para que me echara una mano y lo pille en clase haciendo tráfico. Aterricé y se me acercó una pareja suiza que estaba de ruta por España y que también esperaban a Antonio. Werner y Elisabet, que así se llaman, compartieron conmigo cena y velada ya que estuvimos en el mismo hotel donde previamente nos habían llevado Antonio y su mujer que nos atendieron de maravilla.

Martes 7 de Octubre                    517 Km

**IGUALADA- CASTELLON-----246,4 Km -----2 h**

A la mañana siguiente nos vino a buscar Patxi que se había acercado a Igualada para verme y aprovechamos para ver el autogiro que se está construyendo. Llegamos a las 9 al campo pero una espesa niebla me retuvo hasta las 11, momento en el que a pesar de la persistente niebla despegué aprovechando la información que me pasó Patxi de su espesor y extensión. Tenía que llegar a Ibiza el mismo día pues estaba llegando un frente y al día siguiente sería imposible. Aterricé en Castellón a la una pero el de la gasolina se había ido a comer y no volvería hasta las 3 . Necesitaba repostar, así que me lo tome con calma, fui a comer, hice el plan de vuelo y hasta eché una cabezada.

**CASTELLON- IBIZA -----270,6 Km-----2 h 10'**

Llegó el gasolinero, presenté el plan de vuelo para salir a las 3 y media y tras el repostaje, inicié los preparativos de todo el equipo de supervivencia para cruzar hasta Ibiza. Pasé por el pasillo visual costero del CTR de Valencia, y costeando llegue hasta Denia, para posteriormente poner rumbo a Ibiza en una travesía que ya había realizado multitud de veces. Aterricé en Ibiza a las 6 menos cuarto, cerré el plan de vuelo y fui a saludar a mi mujer que todavía me seguía hablando.

## **EN CONCLUSION**

Ha sido este un viaje duro, pero menos que las dos Giroaventuras que he organizado. Me he demostrado que con un buen mantenimiento, bien equipado y con una buena preparación previa se puede viajar donde uno quiera, aunque en este viaje en concreto considero importante estar acostumbrado a volar por el mar sin referencias terrestres.

Otro tema es el de la burocracia respecto a los ULM. Estamos viviendo unos tiempos en que la aviación ultraligera a cobrado una importancia tremenda, y en cambio en algunos lados nos tratan como si fuéramos imbéciles o terroristas. Comprendo que la normativa italiana pueda ser muy restrictiva, pero con la fuerza que tiene el mundo del ULM, se debe presionar para crear procedimientos para que los ULM puedan pasar aduana en las aviosuperficies cercanas a los aeropuertos internacionales, de la misma manera que se hace en el caso de Jerez en España y del cual muchos pilotos italianos se han beneficiado. Yo no tuve tanta suerte.

## **PARAMETROS DEL VIAJE**

<b>Kilómetros recorridos</b>	<b>2925</b>
<b>Kilómetros en el mar</b>	<b>871</b>
<b>Horas de vuelo</b>	<b>23 h 56'</b>

<b>Días de vuelo</b>	<b>5</b>
<b>Media de Kilómetros al día</b>	<b>585</b>
<b>Velocidad media</b>	<b>122,3 Km/h</b>