

ORGANITZA



Mancomunitat de la Vall de Camprodon

C-38, Pk. 9,600 17867 – Camprodon

Tlf. 972 740 936

turisme@valldecamprodon.org

www.valldecamprodon.org

COL-LABOREN



Ajuntament de
Setcases



Generalitat de Catalunya
Departament
de la Vicepresidència



FEDERACIÓ DE MUNICIPIS DE CATALUNYA



Records de la Segona Guerra Mundial



JORNADES EUROPEES DEL PATRIMONI 2011
24 i 25 de Setembre de 2011

Els Pirineus sempre han estat un tram del viatge. Per terra o per aire, aquestes muntanyes han estat sempre enmig del camí de molta gent. Malauradament, però, algunes vegades aquest ha estat un viatge sense final.



Els cims de la Vall de Camprodon sovint han estat un obstacle difícil de superar, que en algunes ocasions ha acabat essent l'escenari d'un destí tràgic.

Aquesta caminada pretén fer un recorregut per dos indrets on, en diferents èpoques i per part de gent molt diversa, el viatge s'ha acabat.

El 31 de desembre mentre sobrevolava el cim del Costabona, es perd la pista de l'avió militar NORD 2501 NORATLAS N°2 F-SDAC que, procedent d'Alger, es dirigia a la base de Mont de Marsan, al País Vasc francès.

Al poble de Setcases, aquella nit, enmig d'una tempesta de neu com pocs recorden, algú ja va sentir un fort soroll esmorteït pel torb que anticipava el desastre.

El mal temps d'aquells dies va dificultar els treballs de recerca. No va ser fins un parell de dies més tard que arribava a la vall el primer avió de rescat. A aquest se'n va afegir un altre que va resseguir tots els clots i fondalades de Vall-Llobre. Per tot arreu s'estenia el rumor de l'accident d'un avió.

La Guàrdia Civil van ser els primers en intentar trobar l'avió sinistrat, però el gruix de la neu i el fort vent van impedir trobar-ne cap rastre. Fins que no es van tenir les imatges dels trossos de ferralla preses pels avions de rescat no es va descobrir on s'havia produït l'impacte, en un clot al NE de la jaça de la Balmeta.

Per al rescat dels cadàvers es va haver d'esperar a l'arribada de militars francesos però les coses s'havien complicat fins a tal punt que es va haver de recórrer a experts coneixedors de la zona perquè fessin de guies.

Finalment el 6 de gener de 1954 es localitzen les restes de l'aparell i, sota la gran capa de neu que cobreix el **Pia de la Balmeta**, també apareixen, carbonitzats i glaçats, els cossos dels 11 tripulants de l'avió militar francès desaparegut.

Els dos trossos en què va quedar partida la carcassa de l'avió mostraven que l'impacte havia estat devastador.

Per poder traslladar els cadàvers a Setcases es van haver de fer servir cordes per superar l'espessa capa de glaç; tot seguit, carregar-los en matxos i mules i superar un fort desnivell, enmig de la neu i d'un fred intens, cap al poble. D'entre les restes, un rellotge aturat a les 11.05 marcava encara l'hora de l'accident. Després del trasllat dels cossos a Camprodon, els van repatriar cap a França en camions de l'exèrcit francès

De les diferents hipòtesis entorn d'aquest accident, la més probable és que l'avió, mentre sobrevolava els Pirineus, xoqués contra el cim del coll de Pal. L'orientació de l'ala esquerra, gairebé sencera, feia pensar que l'avió havia tocat amb la panxa i l'ala dreta a terra i s'havia partit en dos trossos. Un hauria sortit lliscant sobre el gel fins al fons de la vall, mentre que en l'altre els motors haurien explotat i s'hauria encès.

A Mont-de-Marsan, al departament francès de Landes, una placa recorda als militars que van morir en l'accident aeri d'aquell 29 de desembre de 1953. Tanmateix hi manquen dos civils, especialistes de l'SNECMA, que també hi van deixar la vida.



Tot i que Catalunya no va participar de manera directa en els esdeveniments de la Segona Guerra Mundial, Llanars es van convertir en part de l'escenari del drama present a tot Europa el juliol de 1944.

Molts encara avui recorden una gran bola de foc que la nit del 27 de juliol de 1944 va travessar el cel de la Vall. Al cap de poca estona, una forta explosió retrunyia al **Puig de les Agudes**, vora Llanars.



L'endemà es descobrien les restes del caça Bristol Beaufighter MK VI n° 164 de l'esquadró 414 TACTICAL de l'USAAF (The United States Army Air Force), la força americana desplaçada al desembarcament de Provença.

Els Bristol Beaufighter eren avions caça pesats i de llarg abast, construïts per la Bristol Aeroplane Company. Van ser molt utilitzats al Mediterrani durant la Segona Guerra Mundial i van servir tant com a caça nocturn com a força d'atac, ja fos de caçabombarders o, algunes vegades, també de torpeders. La seva tasca era protegir les bases angleses del nord d'Àfrica, Sicília i Itàlia i també dur a terme accions nocturnes creuant Itàlia i els Balcans.

L'avió nord-americà havia sortit de la base italiana de Sardenya amb la missió d'atacar la zona entre Toló i Cannes per tal de recolzar el desembarcament aliat de Provença. L'operació, coneguda com Anvil Dagoon, havia de complementar el desembarcament de Normandia i permetre el desembarcament aliat al sud-est de França, aleshores ocupada per l'exèrcit nazi.

Durant l'operació el caça va resultar impactat per l'artilleria antiaèria alemanya i havia fugit de la zona buscant refugiar-se a Espanya. Possiblement l'avió ja s'havia incendiat sobrevolant França i li va ser impossible superar les muntanyes, estavellant-se a sota del puig de les Agudes. Encara avui dia una placa commemorativa recorda el lloc del sinistre.

Els dos pilots, el tinent Harry E. Sharp i l'operador de radar William J. Barrons, morts en l'accident, van ser enterrats uns dies més tard al cementiri de Llanars; no va ser fins anys després que les seves despulles es van traslladar als Estats Units.