

**09/09/2015**

## **UNITAT MOTO ALPINA DE LA CREU ROJA**

Per explicar com vaig arribar a la Unitat de la Moto Alpina de la Creu Roja, us haig de fer una mica d'història personal.

Havia complert la majoria d'edat, tenia feina al negoci familiar, ja feia temps que tenia novia, fins i tot pis per anar a viure, però hi havia un entrebanc en les nostres vides que els més joves que llegiu això no us podeu ni imaginar el que arribava a traspalsar-nos: "**LA MILI**".

Per treure-m'ho de sobre el més aviat possible, vaig decidir ingressar **voluntari**; tot i que era més temps de servei, en guanyava, ja que amb tot just 20 anys ja estaria **llicenciat**, cosa que si hagués esperat a l'edat obligatòria, tot just hagués marxat amb aquesta edat de 20 anys.

Vaig escollir anar voluntari a la **Creu Roja de Barcelona**. Tenien una **unitat militar** on prestaria el servei durant **20 mesos**, però per entrar a formar part d'aquesta unitat militar, calia abans fer diverses passes.

El primer era fer un **curs de socorrista** de tres mesos de durada. El vaig fer al carrer Pujades, seu central de la Creu Roja Espanyola a Barcelona.

El segon, formar part durant sis mesos d'una de les **unitats de voluntaris** que tenia la Creu Roja en aquesta seu: serveis socials, platges, autopistes i carreteres, telecomunicacions, oficines, ambulàncies, activitats subaquàtiques, la **moto alpina**, etc.

Evidentment vaig escollir la **Unitat Moto Alpina**. Ja feia temps que tenia les rodes de tacs ficades al cap i això era una manera més de continuar practicant el meu esport preferit. Em van fer unes proves, les vaig aprovar i em van acceptar.

És cert que la primera intenció era tan sols complir amb els tràmits necessaris per accedir a la Unitat Militar, però també és cert que a la Moto Alpina em vaig sentir com a casa: **Manel Fabregat (l'amo), l'Isidre Montferrer i la Isabel, en Manel Guzman, el Jordi González "Pastora", etc.** em van tractar com a un més, tot i les diferències d'edat. M'ho passava d'allò més bé i a més col·laborava en **serveis socials** dins de les meves aficions de moto: velocitat, motocross, enduro (abans tot terreny) i, sobre tot, **trial**.

Vaig assistir a infinitat de proves i tinc en el record moltes anècdotes. Potser l'últim servei es el que tinc més clar. Va ser un esdeveniment encara recordat per moltes persones que van intervenir en ell, em refereixo al suposat tàctic "**ICARO 80**", simulacre de gran catàstrofe i d'atemptat terrorista desenvolupat el 25 i 26 d'octubre de 1980 a l'aeroport del Prat de Llobregat. Però els sis mesos de voluntari van passar volant i jo vaig haver de marxar a fer el **servei militar**.

Dos mesos d'instrucció al campament de reclutes de Sant Climent Sescebes i divuit mesos a la Unitat Militar de la Creu Roja, fent de conductor (xofer) del Coronel Josep Sala Vila (cap de la unitat militar), però això ja és una altra història.

En acabar la "mili" (setembre de 1982), ho reconec, vaig acabar **fart de militars, uniformes** i, perquè no dir-ho, de la Creu Roja. No vaig tornar a posar un peu mai més a la seu de Barcelona i vaig perdre tots els contactes amb els seus membres, tant voluntaris, com militars, com professionals.

Però mira per on el món és petit i 20 anys després, en la meva primera participació en els **2 Dies de Trial d'Arinsal**, em dirigeixo a una persona de l'organització quina veu aspre i afònica m'era familiar. Pregunto i em diuen... és en **Manel Fabregat!**

Ostres! "l'amo" i així vaig tornar a retrobar-me amb aquells anys. A partir d'aleshores i amb el **Facebook** tot va ser molt més fàcil. Poc a poc ens hem tornat a trobar per compartir aquells moments que, en el meu cas, van ser breus, però els recordo amb gran satisfacció.

Ara, amb la franquesa que desprenen els meus pensaments, voldria fer-vos partícips del que va significar la **Unitat de la Moto Alpina de la Creu Roja**, com es va crear i com va deixar d'existir. Per ambdues coses he comptat amb la col·laboració de **Nacho Bertrán, Pep Segalés**, Manel Fabregat i també d'ex membres de la mateixa unitat. Espero que us agradi.

Per començar a parlar de la Unitat de la Moto Alpina de la Creu Roja, no puc fer-ho sense deixar d'esmentar al seu fundador: Manel Fabregat.

Ell va ser el responsable que el **1969** es creés una secció de la Creu Roja, que es dediqués a cobrir esdeveniments esportius en zones on la utilització d'una **moto de muntanya** pogués ser clau.

La idea va sorgir sense gairebé adonar-se'n ja que, un any abans, en Manel va patir en carn pròpia els perills de tenir un **accident** al mig de la muntanya.

En la seva primera participació en una cursa de **tot terreny** (ara enduro), en els **Dos Dies de Manresa de 1968**, va caure per un terraplè sense que ningú se'n adonés, de manera que tampoc ningú es va preocupar per la seva **recerca** i ningú va notar la seva **absència** ja que, a més, ningú l'esperava a l'arribada.

En Manel s'havia desplaçat a Manresa amb la mateixa moto amb la que havia de córrer la prova, carregat amb una motxilla i poca cosa més. Ningú el va acompanyar, per la qual cosa cap familiar, ni amic l'esperaria a la meta. No va arribar a l'hotel fins passades les 10 de la nit. Ho va fer pels seus propis mitjans i en un lamentable estat per la **caiguda**, i enfangat i xop perquè havia estat plovent. Realment ho va passar malament durant les hores en que va estar sol.

Aquest contratemps va ser el que li va fer veure els grans **perills** que corren els **pilots** a la muntanya si no tenen una **assistència** ràpida en el moment d'un **accident** i va començar a donar-li voltes, fins que li va venir al cap la idea de crear un cos

**específic de motoristes** experts i amb prou coneixements **mèdics** com per poder prestar uns **primers auxilis** eficaços.

Aleshores, en Manel Fabregat ja col·laborava amb la companyia Alpina de la Brigada de Tropes de Socors de la Creu Roja, fent rescats amb lliteres a les pistes d'esquí, de manera que no li va ser difícil convèncer els seus superiors de les virtuts d'un cos com el que proposava.

### **D'aquesta manera naixia la Unitat Moto Alpina de la Creu Roja.**

Els inicis de la Brigada Moto Alpina de la Creu Roja el 1969 van ser amb molt pocs mitjans, però amb molta voluntat. Tant és així, que el cos estava format per **voluntaris** que utilitzaven les seves motos, cotxes i remolcs particulars per cobrir els diferents serveis. No va ser fins l'any **1971** que Creu Roja va autoritzar la compra de diverses motos.

És llavors quan Manel Fabregat es posa en contacte amb **Francisco X. Bultó** per proposar-li, partint de les **Sherpa Kit Campeón**, el disseny d'un model exclusiu per a la unitat. Es van sol·licitar pneumàtics de cross en comptes de trial, amortidors més durs, un seient més ampli, etc.

Don Paco Bultó va acceptar la proposta i es van crear **6 prototips** a partir dels quals, posteriorment, Bultaco va decidir produir una sèrie de la que seria la primera **Trail** de la marca. A més, en homenatge a la brigada, van batejar aquest model com **Alpina**, fent donació de diverses unitats a la companyia.

Passat un temps, Creu Roja va adquirir i va personalitzar cascos i barbour per al personal ja que, igual que passava amb les motos, la indumentària era pròpia de cadascun.

El nombre de serveis prestats des de la data de la seva creació és incalculable, però sí que destaquen aquells que per les circumstàncies eren més complexos. Des dels 6 Dies de Tot Terreny de Guarradama el 1970, fins als 6 Dies de la Cerdanya de 1985, passant pel Trial de Sant Llorenç del Munt, el Motocròs del circuit del Vallès, les 24 Hores de Montjuïc, la concentració d'Andorra o la mítica d'Els Elefants a Salzburgring i contractats per JJ Cobas per donar-los assistència tècnica i sanitària a la carretera.

Tots els serveis eren importants, independentment de la seva rellevància. S'esforçaven igual, tant en una prova internacional com en qualsevol de les múltiples d'àmbit local que es feien. L'objectiu era donar **cobertura** al màxim de proves possible, arribant a **salvar vides** humanes per la rapidesa del servei i gràcies al fet que les **motos** els permetien arribar abans als llocs més **inaccessibles**. També és cert que tant acudien a esdeveniments esportius, com col·laboraven en qualsevol tipus **d'emergència** o **desastre** que afectés a la **societat civil**. Per exemple, les inundacions de Cornellà de 1971, un accident aeri al Montseny o la recerca i rescat d'uns espeleòlegs al massís del Garraf al 1973. Sense oblidar l'incendi forestal del Tibidabo o quan els tocava buscar persones perdudes a les muntanyes. També, més d'un estiu, quan el volum de les carreres baixava, col·laboraven amb la Creu Roja de

les platges, obrint pas a les ambulàncies per les carreteres plenes de cotxes, o simplement portant material d'un lloc de socors a un altre.

Però van arribar els problemes interns.

Sobre mitjans dels setanta, ja amb més de 30.000 km de muntanyes a l'esquena, es va decidir que les motos ja no donaven més de sí i es va demanar **renovar** la flota. Ni Creu Roja, ni la Federació de Motociclisme es van voler fer càrrec dels **costos**, tot i que les marques oferien impressionants descomptes. Va arribar un moment que les motos ja no admetien més reparacions i es va prendre la delicada decisió de **parar**.

Oferir serveis amb material que no inspirava confiança i que podia ser **perillós** per a la **seguretat** personal dels **voluntaris** era del tot inadequat. Es van reciclar algunes d'aquelles motos fins convertir-les en **motos** d'enllaç per carretera, però per a la **muntanya** ja no servien.

Malgrat tots aquests inconvenients, el cos va continuar i al juny de **1978** van aconseguir augmentar la flota de motos. La **Federació** va fer possible la compra de quatre unitats. Per la compra de dues Frontera 250, **Bultaco** va fer donació d'una Alpina 250; **Montesa**, per la compra de dues Enduro 250 (\*), va regalar una Cota 348 Trail; i el moto club "**PolePosition**" va donar una Alpina, que també es va sumar a la Cota 348 que havia regalat l'escuderia **Isern** uns mesos abans. Tot això, unit a la consecució d'un **vehicle tot terreny** perfectament equipat per a l'extracció d'accidentats en llocs d'accés difícil per l'**ambulància** convencional, va recuperar la **moral** de la Unitat Moto Alpina i va permetre que seguís activa uns anys més.

*(\*) Amb la Enduro 250 és amb la que em van fer les proves d'accés a la Unitat i la Cota 348 Trail va ser la que vaig portar en més d'un servei.*

Però també van tornar els problemes externs.

Resumint: el servei era eficient i la gent / motoclubs ho sol·licitava, però per un cúmul de **circumstàncies** polítiques i econòmiques, les coses es van torçar. El material no era l'adequat, no ingressava **personal nou** i el país estava canviant. Així doncs, un dels últims serveis que es van fer van ser els 6 Dies Internacionals de Tot Terreny de la Cerdanya al 1985, i tot això gràcies a la **Federació Espanyola** (presidida per **Toni López**) que els va aconseguir sis **Merlin** per cobrir aquest esdeveniment.

Perquè no recuperar o posar en marxa un cos de característiques similars a aquell?

És cert que han passat ja bastants anys des de la defunció del Cos de Tropes de Socors de la **Creu Roja** Espanyola (i amb ella la Unitat Moto Alpina), però és que a més no voldria comentar res sobre la gran similitud de la Creu Roja a la manera de fer i desfer anvers la jerarquia de l'exèrcit de terra. Tot i que el Cos fos considerat, en cas de guerra, **Força Auxiliar de Sanitat Militar**, no crec, és més, ho afirmo... que la Moto Alpina tenia molt de voluntariat de Creu Roja i molt poc de Militar, de fet res.

Un cop dit això, en un moment és que els **esports d'aventura** estan en plena expansió i que cada vegada es practiquen més activitats en plena **natura**, sembla increïble que ningú hagi muntat alguna cosa similar al que al seu dia va ser la Unitat Moto Alpina.

És més, tots sabreu que en qualsevol **esdeveniment** esportiu s'ha de **contractar** obligatòriament una **ambulància** per poder cobrir els possibles **accidents** i que és difícil que la situació compromesa (accident) que va tenir Manel Fabregat es torni a repetir, però també és cert que en moltes ocasions les ambulàncies no poden arribar al lloc de l'accident, actuant llavors els amics, familiars, etc. amb més bona fe que mitjans.

Per pròpia experiència com a organitzador de trials a través de **Motocat**, en més d'una ocasió he vist coses i actuacions que en ple **segle XXI** no es poden permetre i farien posar vermell a més d'un voluntari de la Moto Alpina dels anys setanta i vuitanta.

Se'm fa difícil pensar que ningú estigui disposat a emprar el seu temps lliure col·laborant en accions d'aquest tipus. **Protecció Civil, ADF**, etc. estan constituïts per gent que no busca **recompensa** econòmica i que ajuda simplement per pura **satisfacció personal**, però és cert que aconseguir **voluntaris** avui dia sembla tan difícil com improbable i aquí és on em sorgeixen els dubtes:

Perquè no enfocar-ho empresarialment?

Potser l'única possibilitat perquè aquest cos ressorgís de les seves cendres seria donar-li un enfocament **empresarial**. Que fos un treball absolutament **professional**, dedicat a la **prevenció**, la **vigilància** i el **salvament**. El fonamental és que sigui un **negoci**.

Potser seria el moment de crear una **empresa** pensada per aportar **seguretat** a qualsevol dels múltiples **esdeveniments** "outdoor" que és celebren al nostre país.

Que qui necessiti els seus **serveis** pagui per ells. Perquè només així podria disposar de gent **qualificada**, de material apropiat i de mitjans per mantenir-lo en perfectes condicions d'ús. Amb això, i la corresponent **obligatorietat** per part de les **assegurances** i **Federacions** als seus **moto clubs**, podria ser suficient perquè un cos d'aquestes característiques pogués tornar a funcionar.

**Aquí queda la idea. Jo ho veig clar!**

