

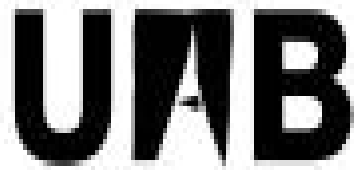


Universitat Autònoma de Barcelona

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi queda condicionat a l'acceptació de les condicions d'ús establertes per la següent llicència Creative Commons:  http://cat.creativecommons.org/?page_id=184

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis queda condicionado a la aceptación de las condiciones de uso establecidas por la siguiente licencia Creative Commons:  <http://es.creativecommons.org/blog/licencias/>

WARNING. The access to the contents of this doctoral thesis it is limited to the acceptance of the use conditions set by the following Creative Commons license:  <https://creativecommons.org/licenses/?lang=en>



Universitat Autònoma de Barcelona

**DEPARTAMENT D'HISTÒRIA MODERNA I
CONTEMPORÀNIA**

**PROGRAMA DE DOCTORAT D'HISTÒRIA
COMPARADA, POLÍTICA I SOCIAL**

**HISTÒRIA DELS AEROPORTS DE
BARCELONA I DE LES LÍNIES AÈRIES QUE
HI OPERAREN
DE 1931 A 1936**

Autor. Lluís Corominas Bertran

Director: Joan B. Culla i Clarà

2017

Dedico la meva tesi a la meva filla Roser, pel suport donat durant tot el treball, el seu suport en certs moments de dubte i la paciència sobre les meves explicacions.

AGRAÏMENTS

Vull agrair als amics Pere Ribalta i David Gesalí les converses mantingudes mentre escrivia la tesi, converses que m'ajudaven a trobar explicacions i a veure el camí.

Vull agrair al personal de les biblioteques i hemeroteques l'orientació per trobar els llibres adients i al personal dels diferents arxius les facilitats donades per accedir a la documentació cercada.

INDEX

CITA

OBJECTIUS

METODOLOGIA

NOTA PREVIA

INTRODUCCIÓ

1. Aerostació	3
2. Aviació	5
3. 1914	8
4. La Primera Guerra Mundial (1914-1918)	10
4.1. L'aspecte industrial	10
4.1.1. Producció per països	11
4.1.1.1.França	11
4.1.1.2.Anglaterra	11
4.1.1.3.Itàlia	12
4.1.1.4.Alemanya	12
4.1.1.5.Altres països menors	12
4.2. Nombre d'obers i pilots	13
4.3. Dades tècniques	13
4.4. Altres dades sobre indústria aeronàutica	13
5. Tractats	18
5.1. Conseqüències	19
5.2. La Hispano Suiza i derivats	20
5.3. Altres	23
6. El 1915 a Catalunya	24
6.1. Salvador Hedilla	26
ELS INICIS. 1916-1920	29
7. Pujol Comabella y Cía.	31
7.1 L'escola	34
7.2. Beques	36

7.2.1 La Diputació	37
7.2.2. L'Ajuntament	37
8. El Real Aero Club de Cataluña	42
ES POSEN LES BASES. 1920-1926	45
9. El Camp de la Volateria	47
9.1. Aeròdrom Civil	49
9.1.1. Escola, projecció civil i institucional	49
9.1.1.1. El curs de pilot	61
9.2. Visites a l'Aeròdrom de la Volateria i l'Escola Catalana d'Aviació (esquema)	66
9.3. Excursions aèries	75
9.4. Altres vols	79
10. El Real Aero Club de Cataluña	79
10.1. I Prova de Tardor	82
10.2. II Prova de Tardor	83
10.3. L'Ajuntament de Barcelona	87
10.3.1. La Ponencia de Aviación	90
11. Evolució Empresarial	91
11.1. Relacions amb el Ministerio de la Guerra	99
11.2. Concurs d'Avions Militars	103
11.3. Els España	106
12. Les conseqüències immediates de la Gran Guerra	108
12.1. La visita d'avions aliats	110
13. Estructuració, plantejament i organització de l'Aviació Civil	115
13.1. França	115
13.2. Anglaterra	116
13.3. Alemanya	116
13.4. Normatives, lleis i acords	117
14. Primers intents de línies aèries a Espanya	118
14.1. Primeres línies aèries	120
14.2. SCADTA	122
15. Context	123
15.1 L'Atlàntic Nord	123
15.2 Els Estats Units	123

15.3	Anglaterra	124
15.4	Premi	125
16.	Interessos Francesos: Latécoère	125
16.1.	Projecte de línia aèria	125
16.2.	Vols d'estudi	128
16.3.	Inauguració de la línia	135
17.	L'Hipòdrom de Can Tunis	139
18.	Primeres línies aèries Espanyoles	142
18.1.	STASO	142
18.2.	Red de Hidroaviones del Cantábrico	142
18.3.	Société Franco-Bilbaine de Transports Aériens	143
18.4.	Compañía Española de Tráfico Aéreo	145
18.4.1.	El servei	147
19.	Mapa de les primeres línies aèries espanyoles	149
20.	Vols d'arribada i sortida de l'aeròdrom, de la Volateria l'any 1919	150
21.	Vols d'arribada i sortida de l'aeròdrom, de la Volateria l'any 1920	151
	AERÒDROMS	153
22.	AERÒDROM MILITAR	155
22.1.	L'Aeròdrom dels mariners	157
22.2.	Fets polítics	166
22.3.	Vols civils	166
22.3.1.	Escuela de la Aeronàutica Naval	169
22.3.1.1.	Aviació	169
22.3.1.2.	Altres vols	178
22.3.1.2.	Aerostació	179
22.3.1.2.1.	La Copa Gordon Bennett	192
23.	Els primers grans vols de l'aeronàutica militar espanyola	195
24.	L'Ajuntament de Barcelona	202
24.1.	Ponència d'aviació	202
24.2.	Comisaría Regia	204
25.	AERÒDROM FRANCÈS	207
25.1.	Inauguració de la línia postal espanyola	210
25.2.	Situació econòmica	214
25.3.	Altres vols	215

25.4. Altres línies aèries	218
25.5. La competència	218
25.6 Canvis empresarials	219
26. La C.G.E.A.	220
26.1. Ramals fins a Alger	222
26.1.1. Casablanca-Orà	222
26.1.2. Barcelona-Mallorca-Alger	223
26.1.3. Alacant-Orà	224
26.2. Compagnie Aérienne Marseille Algérie	225
27. La C.G.E.A. prolonga la ruta fins a Dakar	226
27.1. Dades de la C.G.E.A.	231
27.2. La C.G.E.A. estudia prolongar la línia fins a Buenos Aires	234
28. EL PORT DE BARCELONA	239
28.1 Port Civil	241
28.1.1. Visita d'hidroavions aliats	241
28.1.2 Talleres Hereter S.A.	244
28.1.2.1. Concurs postal	251
28.1.3. Primeres aerolínies espanyoles	253
28.1.3.1 Aero Marítima Mallorquina	253
28.1.3.1.1. Inauguracions	258
28.1.3.2. Altres vols	260
28.1.4. Vols al port i des del port l'any 1919	263
28.1.5. Vols al port i des del port l'any 1920	264
28.2. Port militar	265
28.2.1. Estructura del Ministeri de Marina	266
28.2.1.1. Visita del Ministre de Marina	267
28.2.2. Interessos francesos: Aero Marítima Mallorquina	271
28.2.3 Base d'hidroavions	276
28.2.3.1. Escuela de la Aeronàutica Naval	276
28.2.3.1.1. Altres vols	287
28.2.3.2. Tallers de l'aeronàutica naval	289
28.2.3.3. El Dédalo	294
CONSOLIDACIÓ	305
29. L'aeròdrom dels mariners	310

29.1. Escuela de la Aeronáutica Naval	310
29.1.1. Aviació	311
29.1.1.1. Accidents	313
29.1.1.2. Altres vols	313
29.1.2. Aerostació	314
29.2. Aeroport provisional de Barcelona. Trànsit Civil	317
29.2.1. Línies aèries	317
29.2.1.1 Interessos alemanys	317
29.2.1.1.1. La Unión Aérea Europea (UAE)	321
29.2.1.1.2. Canvis polítics per a Alemanya	327
29.2.1.1.3. Iberia, Compañía Aérea de Transporte	328
29.2.1.1.3.1. Les inauguracions	330
29.2.1.1.3.2. Altres circumstàncies	335
29.2.1.1.4.C.L.A.S.S.A.	337
29.2.1.1.5. Comissió gestora	342
29.2.1.1.6. Deutsche Luft Hansa A.G.	354
29.2.1.1.6.1. L'enllaç amb Barcelona	358
29.2.1.1.6.2 La línia postal Alemanya-Sud-amèrica	365
29.3. Interessos espanyols	370
29.3.1. Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE)	370
29.3.1.1. Trànsit no comercial	386
30. AEROPORT FRANCÈS	393
30.1. Compagnie Générale Aéropostale	395
30.1.1. França-Àfrica Occidental Francesa	395
30.1.2. Casablanca-Dakar	399
30.1.3. Els números del Laté 26	400
30.1.4. Els enllaços amb Alger	401
30.1.5. Amèrica del Sud o Nouveau Réseau	403
30.1.6. El tram atlàntic	408
30.1.7. Dades de l'Aéropostale	409
30.1.8. Trànsit postal	410
30.1.9. El programa	410
30.2. De l'Aéropostale a Air France (1931-1933).....	410
30.2.1. Les rutes de l'Aéropostale (mapa)	413

30.3. L'escàndol del <i>pool</i> franco-alemany	412
30.4. La SCELA	414
30.5. Air France (1933-1936)	415
30.5.1. Air France a Barcelona	417
30.5.2. Esquema de la creació d'Air France	419
30.5.3. Rutes	421
30.5.4. El material	421
30.6. L'aeroport	424
31. EL PORT DE BARCELONA	425
31.1. Base d'hydroavions	427
31.1.1. Hydroaviació civil	427
31.1.1.1. Interessos italians	428
31.1.1.1.1 L'enllaç italià amb Barcelona	430
31.1.1.2. Interessos espanyols	435
31.2. Escuela de la Aeronáutica Naval (EAN)	438
31.2.1. Exercicis combinats	439
31.2.2. Altres vols	440
31.2.3. Els Talleres de la Aeronáutica Naval	442
31.2.4. El cost dels TAN en sous	443
CONCLUSIONS	445
ANNEXOS	CD
BIBLIOGRAFIA	453

«Així els tres avions postals de la Patagònia, de Xile i del Paraguai retornaven del sud, de l'oest i del nord cap a Buenos Aires. Hom hi esperava llur carregament per donar la sortida, vora mitjanit, a l'avió d'Europa.

Tres pilots, cadascun d'ells parapetat darrere una capota feixuga com una barca, perduts dins la nit, meditaven llur vol i, vers la ciutat immensa, baixaven lentament de llur cel de tempesta o de pau, així com uns estranys pagesos que baixen de llurs muntanyes.»

Vol de nit

Antoine de Saint-Exupéry

OBJECTIUS

Fa anys que ja coneixia l'existència de tres aeròdroms o aeroports terrestres al Prat de Llobregat i un de marítim al port de Barcelona, considerats aeroports de la Ciutat Comtal. També coneixia els vols regulars de les diferents línies aèries. Sobre aquests temes he escrit uns quants articles, però sempre em quedaven una sèrie de preguntes per respondre. Per aquest motiu vaig creure que valia la pena fer l'esforç de contestar les preguntes amb una tesi doctoral.

Per assolir l'objectiu esmentat em vaig marcar dos propòsits: primer, explicar el procés o, millor dit, l'evolució de cada un dels dos aeroports terrestres, ja que al tercer hi operà l'aviació esportiva, i del marítim fins al 1927, any en què hi comencen a operar les línies aèries. A partir d'aquell any calia centrar-se en el paper de les línies aèries (C.L.A.S.S.A., seguida per L.A.P.E. com a aerolínia espanyola; Latécoère, seguida per Aéropostale i Air France, i la Luft Hansa/Lufthansa) als dos aeroports i S.A.N.A. seguida d'Ala Littoria al port.

I el segon objectiu: estudiar els pas de les línies mencionades als aeroports de Barcelona, comparant-ne els resultats amb Getafe i Barajas, comparança que ens dóna el valor dels aeroports de Barcelona respecte als de Madrid com a poblacions amb un nivell més semblant.

METODOLOGIA

Per fer la investigació he dividit el mètode en tres parts: història de les infraestructures, història de les línies aèries i estadística.

Per a la història de les infraestructures, he emprat el llibre *Història de l'aviació catalana* (per a la primera etapa fins al 1920), llibre que serveix per veure'n els fets, però encreuant la informació amb el llibre d'Aena sobre la història dels aeroports de Barcelona. Per complementar la informació de les dues publicacions amb llibrets de l'Associació d'Amics de l'Aeronàutica n'he encreuat les dades amb la premsa i revistes dels anys indicats i arxius. Per al període del 1921 al 1927 he fet servir el llibre *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936* com a estructura del període, encreuant dades amb el llibre citat d'AENA i la informació amb la premsa de l'època i arxius.

Per a la història de les línies aèries he fet servir aquests llibres: *Aquella Iberia que hicimos nosotros: crónica de dos décadas*; el llibre esmentat d'AENA, per a les aerolínies espanyoles; *Lufthansa en la historia*, per a les aerolínies alemanyes; la publicació *Rivista Aeronautica*, per a les aerolínies italianes, i bibliografia diversa. Per a totes les aerolínies he encreuat la informació amb la premsa d'època, arxius i pàgines web, així com catàlegs de l'Aéropostale.

Per a la part estadística, que ens permet determinar volums de passatgers, càrrega, correu i nombre de vols, ha calgut emprar tres fonts diferents per anys concrets. Per a les dades de les aerolínies espanyoles la revista *Ícaro*, sobretot per al 1929, on la informació dels butlletins oficials és parcial, i per al període 1930-1936, els butlletins oficials. El fet de que durant uns anys només es donessin dades de passatgers i vols globals i d'altres anys separades entre anades i tornades dels aeroports ha permès obtenir informacions més o menys precises.

Els butlletins oficials no publicaven les dades de tràfic de les companyies estrangeres. Però tenint en compte que a l'aeroport provisional de Barcelona només i operaven l'aerolínia espanyola i l'alemanya, es pot treure la informació ja que fins al 1932, els butlletins publicaren apart de les dades del tràfic

mensual de l'aerolínia espanyola, les dades trimestrals del tràfic dels aeroports espanyols. Per tant pel cas de Barcelona restant de les dades trimestrals del tràfic global de l'aeroport les dades mensuals de l'aerolínia espanyola s'obtenen les dades de l'altre aerolínia, la Luft Hansa/Lufthansa.

A partir d'ací he emprat les dades publicades per *La Vanguardia* dia a dia, per tenir informació des del juny de 1933. Per tant, les dades emprades d'aquest diari ens deixen el buit del gener al maig i fins al 18 de juliol de 1936.

De Latécoère n'he trobat dades anyals i de l'Aéropostale no n'he trobat. En canvi, per a Air France hi ha la informació de *La Vanguardia* del període de l'1 de juny de 1933 al 18 de juliol de 1936. Com a Air France, passa el mateix amb Ala Littoria, l'aerolínia italiana.

L'estadística i els resultats trets de treballar els números són inferiors a la realitat ja que hi ha períodes dels quals no n'he localitzat informació.

Tenint en compte que en el període que estudio no existia el concepte d'aeroport comercial, no hi col·loco l'adjectiu, però l'estudi, tal com diu el seu títol, és sobre els aeroports i les línies aèries que hi operaren. I ja que hi hagué tres aeroports –dos de terrestres i un de naval– i un aeròdrom, he deixat fora del treball l'aeròdrom on només va operar l'aviació esportiva; per tant, l'excloc de l'estudi.

INTRODUCCIÓ

A Barcelona l'interès pel vol comença l'any 1784, i s'inicia així un camí que ens porta fins al vol dels aparells més pesants que l'aire i les infraestructures que això requereix. En aquest camí inicial podem parlar de diferents etapes, que podem agrupar en dos grans blocs: **aerostació** i **aviació**.

1.- Aerostació

Podem dividir aquest bloc en quatre etapes amb característiques pròpies:

La primera etapa va des del primer vol d'un globus el 1784 fins al vol de l'italià Lunardi el 1802. Els diferents vols en globus del segle XVIII són vols amb un caràcter científic (recordem que aleshores la ciència estava estudiant la composició de l'aire), i també d'espectacle. Però actuaven els dos factors junts. Cal recordar que el primer vol en globus del món fou a França, realitzat pels germans Montgolfier el 1783.

Els vols de Lunardi foren al mateix temps els primers vols tripulats a Barcelona i es feren amb un globus de gas.

La segona etapa, després de la Guerra de la Independència, correspon a un intent de vol amb tripulant, anul·lat pel vent. Es van realitzar, però, el 1825 i el 1844 vols de globus amb gas, sense tripulants, que podríem anomenar «institucionals». El primer, en celebració de la coronació del rei francès Carles X en els anys de la invasió d'Espanya dels Cent Mil Fills de Sant Lluís (de l'abril de 1823 a 1825); i el segon, en honor a la reina Maria Cristina de Borbó, durant els cinc dies de festes que va ser a la ciutat la mare d'Isabel II en tornar de l'exili.

La tercera etapa, la més fructífera, va de 1847 a 1888 i té unes característiques pròpies. En aquells anys es produeixen nou ascensions de globus tripulats, tant de gas com d'aire calent, entre el 1847 i el 1866; és a dir, amb poca diferència de temps entre uns vols i altres. Es veuen pràcticament des de tota la ciutat. Els anys 1847 i 1849 Arban vola de la plaça de braus fins a Sant Andreu. En el següent vol el vent l'impulsa mar endins i desapareix. L'any 1850, el 27 de gener, Grellón s'envola amb un globus d'aire calent, fent exercicis en un trapezi, fins a caure suaument al mar davant de Montjuïc, i repeteix el 18 de febrer. Aquest cop aterra a

la Ciutadella. El 27 d'octubre s'envola de la plaça de braus Francesc Orlandi. El globus va pujant, arriba sobre Vallvidrera i obre la vàlvula per deixar anar gas. El globus va perdent gas en direcció al mar, on cau a dues milles de la costa. Es manté agafat a la cistella i en quatre hores els corrents el porten fins a les platges de Badalona. El 6 de gener de 1855 Buisley s'envola dels Camps Elisis i va pujant fins a arribar sobre Sant Pere Màrtir. El globus seguia pujant i, en voler obrir la vàlvula per deixar anar gas, no funcionà. El pilot s'enfilà per les cordes que envoltaven el globus i amb un ganivet obrí un forat per on el globus anà perdent altura fins a arribar al mar, on fou rescatat pel vaixell *Remolcador*. Aquests vols fan que, per als barcelonins, veure volar un globus no esdevingui un fet excepcional. El 27 d'abril de 1862, el jove Joan Menis Iriarte s'envolà en el trapezi penjat del globus mentre realitzava exercicis gimnàstics. Un cop a l'aire, el globus derivà cap a la mar i, davant l'estupefacció dels barcelonins que seguïen amb la mirada el globus, l'aeronau s'encengué i el jove acabà penjat d'una corda sota la campana. Anava de nou cap al centre de la ciutat fins que va quedar frenat al terrat de la casa número 8 del carrer Petritxol, penjant de la corda, i es va cremar les mans. Estava a l'altura d'un quart pis, es deixà anar i caigué al pati de la casa, on fou atès i enviat a l'hospital per recuperar-se de les ferides.¹ El 12 de gener de 1866 la vídua de l'aeronauta Poitevin s'envola en un globus muntada dalt d'un ase. El dia 19 torna a enlairar-se, aquest cop dins una espècie de torre.

A l'Exposició Internacional de Barcelona, el 1888, un globus captiu de gas, amb capacitat per a unes 20 persones, fa molts vols.

La quarta etapa, al segle xx, va de 1906 a 1908. Aquests anys, els globus eren de gas, tripulats i feren viatges, protagonitzats per pilots privats i militars, sobretot el 1906.

Els anys 1907 i 1908, l'Ajuntament de Barcelona organitzà unes curses de globus que va fer gestionar al R.A.C.E.² En aquella ocasió hi participen 10 i 8 globus, que surten en cada ocasió l'un rere l'altre. Veure la sortida esdevingué un autèntic espectacle de masses (uns 15.000 espectadors), per la vistositat i espectacularitat

¹ *Diario de Barcelona*, 26, 28 i 29/04/1862.

² Real Aeroclub de España.

de veure un grapat de globus inflats, junts i sortint un rere l'altre. Les distàncies recorregudes entre les dues ocasions foren d'un mínim de 12,5 km fins a un màxim de la distància Barcelona-Biscaia. En la volada del 1908 participaren pilots espanyols i estrangers.

L'any 1906 els germans Palacio intenten crear un aeroclub català, però no passen de crear-ne la comissió gestora.

El fet que les curses de globus fossin organitzades pel R.A.C.E. féu sorgir la qüestió de per què ho havia d'organitzar un club de Madrid i per què no hi havia un club català. Aquest fet portà a la creació del primer club aeronàutic.

És a dir, la creació del primer club aeronàutic és com a reacció, i no per impuls propi i interessat de catalans. Com si no interessés. Eren molt pocs els *sportsmen* interessats a casa mostraren el vol amb globus.

A Espanya les fites són: l'any 1884 es crea a l'exèrcit el Servicio de Aerostación, enquadrat dins del cos d'enginyers amb base a Guadalajara. El seu cap fou el coronel igualadí Pere Vives Vich.

A escala internacional, entre el 1890 i el 1896, l'alemany Otto Lilienthal fa centenars de vols planant i recull les seves experiències. El francès Clement Ader intenta volar amb els seus Eole i Avió III, un avió amb motor de vapor. L'octubre i desembre de 1903, el nord-americà Samuel P. Langley intenta fer volar el seu avió de motor de combustió Aerodrome. Pocs dies més tard, el 17 de desembre del mateix any, els germans Wright, a la platja de Kitty Hawk (Carolina del Nord), fan quatre vols amb el seu avió i inauguren el vol amb motor.

El setembre i octubre de 1906, el brasiler Alberto Santos Dumont fa el primer vol amb motor a Europa, a prop de París, amb el seu avió 14bis. L'any 1908 el francès Henry Farman aconsegueix volar un quilòmetre en circuit tancat a Issy-les-Moulineaux.

2. - Aviació

A conseqüència de les curses de globus del 1907 i 1908, sorgeix la intenció de crear un club aeronàutic, fet que es produeix el 24 de desembre de 1908 en fundar-se l'Asociación de Locomoción Aérea. Mig any més tard, el juny de 1909,

es crea la Juventud Aviadora i al juliol, l'Aero Club de Catalunya. Dels tres clubs, el segon és el que compta amb una implicació més popular, el primer està format bàsicament per persones de professions lliberals, tècniques i militars, i a l'Aero Club hi tenen pes membres de la noblesa, tal com es veu en la composició de les seves juntes.

El gener de 1909, a Espanya, l'ajuntament de Vitòria acorda una subvenció per crear un camp de vol.

A València, el 5 de setembre l'aparell construït i dissenyat per Brunet amb Olivert als comandaments fa un salt i no aconsegueix fer un vol.

Els fets més importants a escala internacional són la travessa del canal de la Mànega per Louis Blériot el 25 de juliol i la setmana d'aviació de Reims del 22 al 29 d'agost, en la qual es baten tots els rècords.

El 1910 esdevé l'any del inici de l'aviació a Catalunya, amb la realització del primer vol l'11 de febrer a l'hipòdrom de Can Tunis, i que es repeteix els dies 17 i 20. Abans, el 15 de març s'inaugura la primera exposició aeronàutica de tot l'Estat a Barcelona.

A començaments de març es crea la primera empresa aeronàutica (S.A.N.A.),³ que organitza un vol a l'hipòdrom, en el qual el pilot Poillot, en envolar-se el 24 de març, té un accident i destrossa l'avió. Ràpidament es començaren els treballs per reparar l'aparell sota la direcció de l'enginyer Gaspar Brunet amb la col·laboració de La Hispano Suiza en la part mecànica. L'aparell quedà llest per volar el dia 28 a les set del matí.⁴

El 27 i 28 de març, al Camp de la Bota, Goudart fa diversos vols organitzats per l'Aero Club de Catalunya.

De l'1 al 8 de maig es realitza una setmana d'aviació organitzada per l'Ajuntament amb la participació de mitja dotzena de destacats pilots, però l'organització

³ Sociedad Anónima Nacional de Aviación.

⁴ *Revista de Locomoción Aérea*, Año II, N.º 4 (15 d'abril de 1910). Vegeu també *Mundo Deportivo* (d'ara endavant MD), 24/03/1910; *Los Deportes*, 03/03 i 15/04/1910; *La Vanguardia* (d'ara endavant LV), 26/03/1910.

d'aquest esdeveniment esportiu porta a un enfrontament molt fort entre el Consistori i les entitats A.L.A.⁵ i Aero Club, que tindrà resultats funestos.

A Espanya, després del febrer de 1910, comencen els vols de divulgació a ciutats com Madrid, Sevilla, Saragossa, València i Santander, vols que s'aniran fent cada cop a més ciutats i poblacions fins a mitjan 1914.

D'altra banda, l'exèrcit espanyol signa un contracte amb Henry Farman perquè formi la primera promoció de pilots militars.

A escala internacional, l'evolució de l'aviació està en un camí sense aturador i cada cop els rècords cauen més ràpid, i s'instauren les setmanes d'aviació com a proves habituals per tot arreu a partir de 1909.

Mentrestant, a casa nostre només s'han fet els primers vols.

De 1911 a 1914, les conseqüències de l'enfrontament Ajuntament *versus* clubs fan que aquests últims deixin de rebre ajuts per fer activitats, i acabin morint per manca de pressupost.

D'altra banda, l'any 1911 comença la divulgació dels vols per les ciutats i poblacions, que durarà fins el començament de la Guerra Mundial.

Excepte casos comptats, tots els pilots que volen fer demostracions són estrangers. Catalunya només té un pilot, Lluís Foye, que ha après a volar a França i només pot volar allà. A més, a Espanya s'han format un total de 20 pilots civils, algun dels quals, com Pombo i Hedilla, fan vols significatius; però en són l'excepció.

No s'ha aconseguit crear cap escola de pilots i tampoc hi ha cap indústria aeronàutica a tot l'Estat, ja que no hi ha interès a volar per part dels *sportsmen* i menys per part del capital a invertir en el naixent sector aeronàutic.

L'any 1911 són designats la primera promoció d'oficials d'enginyers pilots de globus per fer el curs de pilot d'avió i es crea, a cuita-corrents, el primer aeròdrom, Cuatro Vientos, que realitza durant aquell any 720 vols en 96,06 hores.

Durant aquests anys, es formen més pilots, es compren aparells a diferents països europeus i l'Aviació Militar fa les primeres accions de guerra al Marroc amb atacs a

⁵ Asociación de Locomoción Aérea.

terra. Tots aquests fets fan que l'exèrcit necessiti anar renovant i ampliant el seu parc aeronàutic.

El diumenge 11 de gener de 1914, a les 15 hores, arriba l'aviador Roland Garros⁶ al camp del Real Polo Jockey Club acompanyat per la seva muller i els organitzadors, Rómulo Bosch Catarineu i César Roca, de La Hispano Suiza.

3. - 1914

L'11 de gener, l'interior del Polo Jockey Club està ple a vessar de gent i també el Turó Parc, la Gran Via, les Corts, Sarrià i Vallvidrera, on tothom està observant fixament el lloc d'on ha d'envolar-se el pilot francès.

Un cop tret de la pista el nombrós públic, a les 16 hores Garros s'enlaira i inicia un espectacle mai vist a Barcelona, en què realitza una sessió de vol acrobàtic amb el seu avió Morane Saulnier, equipat amb un motor Gnome de 60 CV adaptat per al vol invertit. L'espectacle dura quinze minuts.

Un cop netejada la pista de públic, torna a envolar-se amb una segona sessió encara més emocionant que dura 12 minuts. Encara que el desig a la ciutat és gaudir amb més vols del pilot francès, aquest marxa l'endemà per complir els seus compromisos adquirits.⁷

Per entendre què significaven aquests vols de Garros, vegem el que publica una revista que diu: *«Quién, cuando la aviación daba ya los primeros pasos, se hubiese atrevido a decir, no ya que dentro tan corto espacio de tiempo, sino que algún día los aparatos volarían de lado, al revés y en todas posiciones, hubiera sido calificado de loco hasta por los más entusiastas y convencidos de los progresos que debía realizar el moderno sistema de locomoción, y no obstante, apenas van transcurridos siete años que Farman hizo la proeza de buclear un circuito de un kilómetro sin tocar el suelo a una altura de escasos metros, cuando se bucle la boucle⁸ a miles de metros de altura.*

⁶ Per a la biografia de Roland Garros, consulteu MD 08/01/1914 i LV 08/01/1914.

⁷ *Stadium* (d'ara endavant St) 15/01/1914; MD 15/01/1914; LV 8, 10 i 12/01/1914.

⁸ Expressió francesa que s'ha de traduir com a *looping*, nom que rep la figura acrobàtica que consisteix a fer un cercle vertical.

»Ante tales progresos, ¿quién se atreverá a dudar de que la aviación está llamada a ser el medio de locomoción del porvenir? Y no de un porvenir lejano, no, sino próximo, más próximo quizá de lo que creemos hasta los mismos convencidos de ello.

»Para la aviación no habrá obstáculos; las más altas montañas serán salvadas y los más anchos mares cruzados con relativa facilidad; los propios hechos de Garros, sus récords de altura y su travesía del Mediterráneo, considerados hoy como una proeza, tendrán con el tiempo igual importancia, que la que representa al presente la proeza que valió a Farman el ganar el premio de 50.000 francos instituido por Deutsch de la Meurthe».⁹

El Servicio de Aeronáutica Militar va adquirir un Kondor Taube, que va portar a l'aeròdrom de Cuatro Vientos el febrer o març de 1914. El pilot Josef Suwelack, fundador de la Flugzeugwere GmbH, va arribar a Madrid per provar l'avió Kondor Taube. Entre les diverses demostracions que va realitzar davant dels pilots militars a Cuatro Vientos, el 13 de març va fer un vol de vuit hores, amb el qual va obtenir el rècord de permanència espanyol.¹⁰

Durant la seva estada a Espanya, Suwelack es posà en contacte amb Pujol Comabella y Compañía, de Barcelona i amb el seu delegat a Madrid, que tenia la seu al carrer Sagasta núm. 4, per muntar una fàbrica dels seus avions Kondor a Espanya.

L'empresa barcelonina va començar el 9 d'octubre¹¹ a construir un nombre d'aparells que va d'un a sis, segons els autors.¹² Per tant, el 1914 i/o 1915 es varen produir un nombre indeterminat de cèl·lules per a l'Aviació Militar espanyola, però la Primera Guerra Mundial va fer impossible l'arribada dels motors i les cèl·lules van quedar arraconades i oblidades, mentre donava gran impuls a la

⁹ MD 15/01/1914.

¹⁰ En aquests anys el rècord de permanència s'adjudicaven al país on es feien, fos qui fos el pilot. *Heraldo Deportivo* (d'ara endavant HD) 05/12/1915.

¹¹ St 14/07/1917.

¹² CANUDAS, Josep. *Història de l'aviació catalana*, Edicions La Magrana, Barcelona 1983, p. 31. WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos. *Aviones militares españoles*, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid 1986, p. 40. VELARDE SILIÓ, Jaime. *Aviones españoles desde 1910*, AENA, Madrid 1995, p. 35. LV 16/01/1916; HD 05/12/1915; MD 17/01 i 01/02/1916.

fabricació d'hèlixs, i a finals de 1915 adquirí una petita fàbrica de motors rotatius Le Rhône.¹³

Pujol Comabella y Compañía es constitueix el 28 de maig de 1907 a Barcelona davant del notari Antonio Par Tusquets com a societat mercantil per un termini de quinze anys prorrogables, amb la finalitat d'extreure per electròlisi estany de tota mena de deixalles de llauna, així com comerciar amb els productes que acordin els socis. La societat es crea amb un capital social de 26.500 pessetes, aportades pels socis Gonzalo Masó i Golferichs, Carles Jordà i Fages (ambdós amb 10.000 pessetes), Felip Comabella i Maluquer (amb 5.000 pessetes) i Eduardo Pujol i Xicoy (amb 1.500 pessetes). L'empresa s'inscriu al Registre Mercantil de Barcelona el 22 de febrer de 1912.

El 28 de juliol de 1914 Àustria declara la Guerra a Sèrbia, un mes després de l'assassinat de l'arxiduc Francesc Ferran d'Àustria en l'atemptat a Sarajevo, i s'inicia així la Primera Guerra Mundial.

4. - LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL (1914-1918)

En relació amb aquest període, m'interessa exposar alguns fets que es produïren i que ens ajudaran a entendre per què, com i quan es crearen les primeres línies aèries.

4.1 - L'aspecte industrial

Quan va començar la guerra, entre els dos bàndols hi havia 400 avions i escaig al front: 63 de britànics i russos, 24 de belgues, 138 o 158 de francesos, uns 180 o 260 d'alemanys i uns 600 en servei entre tots dos costats. I en acabar el conflicte hi havia 13.000 avions de combat.

Entre el 1914 i 1918, entre els dos bàndols es produïren 177.000 avions de tot tipus, quantitat divuit vegades superior a tots els avions construïts al món de 1903 a 1914, uns 9.834.¹⁴

¹³ St 14/07/1917.

4.1.1 - PRODUCCIÓ PER PAÏSOS

4.1.1.1. - França

Es construeixen 1.350 avions el 1911, 1.425 el 1912, i 1.294 el 1913; i 1.400 motors el 1911, 2.217 el 1912, i 2.440 el 1913.

Segons el Service des Fabrications de l'Aviation (SFA)¹⁵ es lliuraren 52.000 avions nous durant el conflicte, 9.640 dels quals als aliats, distribuïts de la següent manera: 330 per als americans, 2.000 per als britànics, 2.000 per als russos, 1.300 per als italians, 400 per als belgues i 300 per als romanesos. També es fabricaren 92.386 motors, distribuïts en 12.000 per als britànics, 5.750 per als russos, 4.800 per als americans, 1.100 per als italians, 560 per als romanesos i 340 per als belgues, la qual cosa comportà un ritme de producció de 2.750 o 2.912 cèl·lules i 4.000 motors per mes.

En acabar el conflicte, França disposava de 3.600 avions en servei.¹⁶

4.1.1.2 - Anglaterra

Al començament de la guerra disposava d'un total de 270 avions entre navals i terrestres i n'envià 63 a França, amb 105 pilots i 755 soldats.

Durant el conflicte es produïren un total de 55.000,¹⁷ 47.873¹⁸ o 40.000¹⁹ avions, segons diferents autors, amb un ritme de producció mensual de 3.500 avions, mentre que l'any 1914 la producció fou de 53 unitats.

En arribar la pau, tenien destacats a França 1.799 aparells i 450 a la metròpoli i les colònies.²⁰

¹⁴ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo. *Aviones de todo el mundo*, Espasa-Calpe S.A., Madrid 1977, vol. 1, p. 119; PETIT, Edmon. *Histoire de l'aviation*, Presses Universitaires de France, París 1972, p. 40-41; MARK, Bernard. *Histoire de l'aviation*, p. 133.

¹⁵ Organisme francès que coordinava la fabricació d'aeronaus a França.

¹⁶ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo, *op. cit.*, vol. 1, p. 128-129; *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, Ediciones Garriga S.A., Barcelona 1972, vol. 4, p. 513; MARK, Bernard. *Histoire de l'aviation*, Flammarion, París 2001, p. 133.

¹⁷ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo, *op. cit.*, vol. 1, p. 164.

¹⁸ *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 513.

¹⁹ MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 133.

²⁰ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo, *op. cit.*, vol. 1, p. 164-165; *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 513; MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 133.

4.1.1.3. - Itàlia

Entrà en guerra l'any 1915 i disposava d'uns 80 avions. Les necessitats del conflicte fan que el 1916 surtin de les seves fàbriques 1.255 avions i 2.330 motors, i el 1917, 3.861 i 6.726, respectivament. Fins al 1918 es produïren un total d'11.986 aparells.

Quan van callar les armes, tenien 1.683 o 1.758 avions en vol.²¹

4.1.1.4 - Alemanya

Aquest país tenia una producció de 24 avions el 1911, 136 el 1912, 446 el 1913, 1.348 el 1914, 4.532 el 1915, 8.182 el 1916, 19.746 el 1917 i 14.123 el 1918. El total produït durant el conflicte fou de 48.537 avions i 41.000 motors.

En començar la lluita disposava de 260 avions i 38 dirigibles²² i d'un total de 525 pilots. L'últim any de guerra tenia 2.600 avions en servei i una producció mitjana de 1.580 unitats/mes.²³

4.1.1.5 - Altres països menors

Bèlgica començà el conflicte amb 30 avions i l'acabà amb 127.²⁴

Àustria, que al començament disposava de 36 aparells i 1 dirigible, produí un total de 5.431 aeronaus i acabà la guerra amb un total de 290 avions en servei.²⁵

Rússia entrà en el conflicte amb 244 avions i 12 dirigibles desplegant 145 aparells al front als seus inicis. Si bé tenia una feble indústria aeronàutica, produí amb llicència avions aliats.²⁶

Els Estats Units també els col·loca en aquest grup, ja que en entrar en el conflicte l'any 1917, els seus pilots volaren amb avions de combat dels seus aliats

²¹ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo, *op. cit.*, vol. 1, p. 220-221; *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 513.

²² *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 511; PETIT, Edmon, *op. cit.*, p. 40; MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 133.

²³ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo, *op. cit.*, vol. 1, p. 246; *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 512; PETIT, Edmon, *Histoire de l'aviation*, p. 46; MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 82.

²⁴ *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 513.

²⁵ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo, *op. cit.*, vol. 1, p. 295; *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 514.

²⁶ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo, *op. cit.*, vol. 1, p. 220-221; *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 512.

europèus, ja que bàsicament produïa només avions d'escola. Durant el conflicte produí 4.800 avions britànics i acabà el conflicte amb 740 avions en servei.²⁷

4.2 - Nombre d'obriers i pilots

La indústria aeronàutica en aquest període ocupà 186.000 obrers a França i 350.000 a Anglaterra.

D'altra banda, es formaren 16.824 pilots a França, 27.333 a Anglaterra i 5.100 a Itàlia.²⁸

4.3 - Dades tècniques

Al l'inici de l'enfrontament, les prestacions dels avions als dos costats eren comparables: es volava a 100 km/h i tenien un sostre màxim de 3.000 metres.

L'any 1918, amb una aviació que s'havia especialitzat, els caces estaven equipats amb motors d'uns 200 CV i obtenien unes velocitats de 200 a 210 km/h, amb una altura entre 5.000 i 6.000 metres i una autonomia de dues hores.

El mateix any, els bombarders podien portar entre 500 i 1.200 o 1.400 quilos de bombes, assolien una velocitat mitjana de 140 km/h, un sostre de 4.500 m i un radi d'acció de 500 quilòmetres.²⁹

El 16 de febrer de 1918, els anglesos van crear la Royal Air Force, fusionant la Royal Flying Corps i la Royal Air Naval Service, en el que era el primer exèrcit de l'aire al món.

4.4 - ALTRES DADES SOBRE INDÚSTRIA AERONÀUTICA

A França, l'enginyer **Pierre-George Latécoère** es posà al capdavant de l'empresa Société des Forges Latécoère (amb vuit tallers a Pont des Demoiselles, als afores de Tolosa), que fabricava vagons de tramvia i tren. En esclatar la guerra, fou mobilitzat i enviat a un regiment d'artilleria. Quatre mesos més tard el seu general

²⁷ *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 513.

²⁸ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo, *op. cit.*, vol. 1, p. 119; *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 514; PETIT, Edmon, *op. cit.*, p. 46; MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 134.

²⁹ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo, *op. cit.*, vol. 1, p. 119; *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. 4, p. 510-511; PETIT, Edmon, *op. cit.*, p. 40, 45.

va considerar que seria més útil al capdavant de la seva empresa, on va fabricar obusos de gran calibre i cuines mòbils. En aquesta situació, atret pel món de l'aviació, va decidir ampliar el seu sector de treball. El maig de 1917 va oferir la seva empresa al Ministeri d'Armament per construir avions i el 22 de setembre obtingué de la SFA³⁰ una comanda en ferm per a 1.000 avions biplans de reconeixement Salmson 2 A,³¹ amb el compromís de lliurar les primeres unitats abans del 15 de maig de 1918.

Per assumir el seu objectiu, Latécoère va crear a Montaudran, a prop de Tolosa, un nou centre industrial per fer els avions. D'aquesta manera, va crear l'empresa Société Industrielle d'Aviation Latécoère (SIDAL). Entre el seu equip tècnic hi havia Émile Dewoitine.³²

Latécoère va exigir als seus treballadors un gran esforç de treball. La fàbrica funcionava les 24 hores del dia i el 5 de maig de 1918 aconseguí lliurar el primer avió Salmson 2 A, un biplaça equipat amb un motor Salmson b9A de 270 CV. Mentrestant, anava posant totes les seves forces en aquest nou sector i van començar a sortir els primers avions.

El 25 de maig de 1918, durant un dels vols de recepció en els quals participava freqüentment, va començar a concebre la idea d'enllaçar amb les colònies franceses de l'Àfrica i anar fins al Brasil amb una línia aèria. És a dir, posar l'avió al servei dels homes i en un món en pau.

El ritme de treball imposat assolí una producció de sis avions diaris, tot un repte aquells anys, i l'11 de novembre de 1918 ja havia lliurat 600 Salmson.³³

³⁰ Service de Fabrication de l'Aviation.

³¹ VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 51; WARLETA CARRILLO, José [*et al.*], *op. cit.*, p. 78.

³² Émile Dewoitine (1892-1979) neix a Crépy-en-Laonnais. Comença a treballar com a enginyer i organitzador a les fàbriques d'Odessa, on es feien avions Voisin per a Rússia. L'any 1917 passa a treballar a Latécoère. El 1920 crea a Tolosa la Société des Avions Dewoitine, que el 1924 passa a ser Constructions Aéronautiques Dewoitine, controlada per La Hispano Suïza i Mitsubishi. El 1937 l'empresa és absorbida per la SNAM. El 1940 marxa a Espanya i col·labora amb La Hispano Suïza per produir un caça. Disseny el primer caça de reacció per a l'Argentina, on torna el 1948. Col·labora en el disseny de l'avió que acabarà sent el CASA C-127 (Do 27). Marxa i s'instal·la a Suïssa i torna a Tolosa poc abans de la seva mort. Té una llarga llista d'avions civils i militars dissenyats i produïts.

³³ ASOCIACIÓN DE AMIGOS DE LA AERONÁUTICA. *Los pioneros del correo aéreo Pierre-Georges Latécoère, créateur de la poste aérienne transcontinentale*, El Prat de Llobregat 2000, p. 6; BACQUIÉ, Bernard. *Pierre-Georges Latécoère, l'entrepreneur de la Ligne*, Éditions Latécoère, París 2007, p. 17-21. <www.latecoere.com> [Consulta: 11 juny 2012]

A Anglaterra, Sir Samuel Waring i el major J.C. Savageels crearen l'any 1917 la British Aerial Transport Company, Ltd., ubicada a Willesden, al nord-oest de Londres. Cap al final de les hostilitats, Koolhoven compregué que la demanda els duia cap als avions civils.

Amb aquest convenciment crearen un biplà amb cabina tancada per a passatgers que volà per primera vegada l'abril de 1919 a Hendon, pilotat pel major Christopher Draper, que es va mostrar molt satisfet amb l'aparell. Fou anomenat FK-26 i el va inscriure a l'Aerial Derby de 1919, una cursa de 189 milles (uns 290 quilòmetres), la sortida de la qual es va donar el 21 de juny a Hendon. Mentrestant, l'avió va rebre el certificat de navegabilitat i la matrícula K-102, segons la reglamentació provisional llavors en vigor a la Gran Bretanya. El dia de la cursa, desgraciadament, l'FK-26 fou avariat pel seu pilot, el tinent Cyril Turner, i no pogué participar en la competició. Reparat, l'FK-26 es posà en servei de forma experimental sobre la línia Hounslow-París i, malgrat l'absència de clients, es llançà la construcció de tres unitats.

A Alemanya, cap al final de la guerra de 1914-1918, **Fokker** va preveure el proper desenvolupament del transport aeri i es llançà a la construcció d'un aparell concebut per a aquesta tasca. Aquest fou el V 44 (V per Versuchs o projecte), conegut també com a F1, el primer d'una llarga línia de F.

El V 44 havia de ser un avió d'ala alta amb una cabina oberta per a 5 passatgers. Fou dissenyat per Reinhold Platz, un enginyer alemany a Fokker i des de 1912 a Johannistal, a prop de Berlín. La fórmula del V 44 (probablement a causa de la cabina oberta) es revelà poc satisfactòria i el treball fou abandonat. Llavors Platz començà un altre disseny, el V 45, l'últim dels V en què havia esdevingut l'F-II.

Com tots els avions de Fokker de l'època, l'avió fou engalzat a les fàbriques Fokker de Schwerin-Görris, a Alemanya, i sembla que utilitzà molts elements ja preparats per al V 44 (l'ala, entre d'altres). Volà per primera vegada l'octubre de 1919 a les mans d'Adolf Parge. Examinat per la Deutsche Versuchs – Anstalt für Luftfahrt (DVL), fou certificat amb el número 1.500 i matriculat com a D-57.

Un cop acabada la guerra, les possibilitats de desenvolupament del transport aeri foren molt limitades a l'eximperi alemany. Llavors Fokker deixà aquest país i fundà, el 21 de juliol de 1919, a Amsterdam la N.V, Nederland Vliegtuigenfabriek (fàbrica d'avions holandesos). Per raons polítiques ben comprensibles, no figurava cap nom de persona en el rètol de la societat de la qual era director. Sens dubte, un tal A.H.G. Fokker, resident a Schwerin, Alemanya.

Fokker havia aconseguit enviar als Països Baixos un gran nombre de màquines encara en estoc a l'altre costat del Rin. Un tren havia lliurat 118 biplaces C-1, 98 caces D-III, molts D-VIII i els prototips V 26, V 27, V 28 i V 33, i del V 38 al V 43. Malauradament, el V 45, matriculat com a D-57 i del qual hi havia urgent necessitat, no s'havia pogut incloure en el lot enviat.

S'havia iniciat la creació d'una companyia aèria batejada com a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (Companyia Reial d'Aviació) o KLM. Era evident que aquesta companyia estaria interessada en el seu avió. Fokker telegrafia a Platz ordenant-li que enviés el D-57.

Tothom havia tancat els ulls davant el transport d'avions militars, ja que s'estava encara en el període d'armistici i encara no s'havia signat el Tractat de Versalles. Durant tot aquest període, deixar escapar els avions alemanys de les mans dels aliats podia semblar un acte de resistència als ulls dels vençuts. Ara era tot diferent.

Mentre Platz pensava la manera de dur a terme les ordres del seu patró, arribà a Schwerin un altre holandès, Bernard de Waal, que era pilot de proves i instructor de la casa Fokker abans i després de la guerra. Ell també havia rebut l'ordre de fer sortir d'Alemanya l'F-II. L'autoritat del Govern central no estava encara ben assegurada. Es negocià amb el consell dels treballadors de la fàbrica i, mentre Platz marxava ostentósament cap a Berlín amb la finalitat d'ésser separat de tota sospita, l'avió fou portat a l'hangar, d'on sortí per envolar-se directament.

El fet es produí el 25 de març de 1920 i fou ric en peripècies. De Waal hagué d'aterrar dues vegades al camp abans de creuar la frontera alemanya. La segona vegada, per mala sort, fou sorprès per dos gendarmes, als quals informà, en holandès, que s'havia perdut. Aprofitant l'absència d'un d'ells, que havia anat a

buscar instruccions, demanà a l'altre que l'ajudés a engegar el motor. Quan aquest començà a rodar regularment, no dubtà i deixà el terra, i sortí darrere d'ell un gendarme gesticulant.

Un tercer aterratge forçat a Surshuisterveen, als Països Baixos, no acabà tan bé. S'hagué de desmuntar l'avió i transportar-lo amb vaixell fins a Amsterdam.

El 17 de maig de 1920, en el molt rudimentari terreny de Shiphol, es desenvoluparen dos esdeveniments importants: la partida del primer vol (cap a Londres) de la KLM, realitzat amb un DH-16 llogat a l'Air Transport and Travel Ltd i amb la matrícula G-EALU, i la demostració en vol davant les autoritats i la premsa holandesa de l'F-II, no matriculat, però decorat de color taronja fort i amb el nom de Fokker. Una altra presentació es realitzà davant l'exèrcit una mica més tard. De tot això en sortiren dues comandes per a la KLM: dos F-II amb les matrícules H-NABC i N-NARD (números de sèrie del constructor 4057 i 4058, respectivament). La KLM rebé, amb aquest, els dos primers avions de fabricació holandesa.³⁴

El constructor aeronàutic Hugo Junkers, l'home que durant el conflicte va donar vida i viabilitat a l'avió de construcció metàl·lica, a diferència d'altres constructors que es pensaven que l'única sortida que li quedaria a l'aviació en un país que acabava de perdre la guerra era el correu aeri, creia cegament en la possibilitat del transport aeri. El professor Junkers explicà al seu enginyer en cap, Otto Reuter, els seus projectes de futur, mentre que al seu voltant tot era pessimisme.

Quan, el febrer de 1919, s'autoritzà a volar la firma Deutsche Luft Rederei, Junker encarregà a Reuter que estudiés la possibilitat de convertir en aeronaus civils els dos avions d'assalt J 10 que havien quedat a la fàbrica de Dessau. Aquests aparells foren construïts a la darrera del conflicte aplicant la fórmula innovadora de Junkers, és a dir: fabricació completament metàl·lica amb revestiment de planxa ondulada d'alumini, amb ala monoplana neta, sense cables tensors i amb un motor Mercedes D.III de 170 CV, que obtenia una velocitat de pràcticament cent milles per hora amb una autonomia de tres hores.

³⁴ *Le Fanatique de l'Aviation* (juliol 1982), p. 23-24.

Seguint el mateix camí que altres enginyers de l'època, Reuter va retirar del seient de darrere els ancoratges de la metralladora i en el seu lloc hi va instal·lar un seient. Després, el pilot de proves Moz va sotmetre l'aparell a una sèrie de proves pensant en la seva utilització civil, i només va reclamar tapar el lloc del passatger per evitar que passés fred. Els avions seguien volant bé i, a començaments del mes de març, foren autoritzats a operar amb trànsit civil, identificats amb les matrícules D-77 i D-78. Era la primera vegada a la història que uns avions metàl·lics anaven destinats al trànsit civil.

A les seves oficines de Dessau, on els arquitectes del Grup Bauhaus inventaven el concepte del disseny industrial, se succeïen moltes idees que cercaven ampliar les dimensions del J 10. Sembla que el seguí un projecte anomenat J 12, que ja marcava un avió per a dos pilots i dos passatgers i que ràpidament donà pas a un projecte amb més ambició per a quatre places, conegut com a F-13, un autèntic avió completament nou i de futur.

El 25 de juny Monz, el pilot de proves, es va enlairar amb la nova màquina per a quatre passatgers, completament metàl·lica. L'avió volava bé, era estable i a més a més esdevenia el més avançat d'aquell moment, fet que donava a la indústria alemanya cinc anys d'avantatge respecte a qualsevol altre país en aquest mercat. Cal tenir present, però, que això succeïa en un país que acabava de perdre la guerra.³⁵

5. - Tractats

Els articles del Tractat de Versalles que més afectaven l'aspecte de l'aviació militar i civil d'Alemanya eren el 198, el 199, el 201 i el 202.

L'article 198 prohibia que l'exèrcit i la marina alemanys disposessin de forces aèries. En el 199 s'establia que el personal de l'aviació militar i naval havien ser desmobilitzats en un termini de dos mesos. Segons l'article 201, al cap de sis mesos de l'entrada en vigor el tractat quedava absolutament prohibit en el territori alemany la fabricació i importació d'avions o peces per als aparells. Aquest termini es perllongà fins al 15 de maig de 1922. L'article 202 establia que tot el material

³⁵ PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos. *Lufthansa en la historia*, Flaps Ediciones, Valladolid 1994, p. 17-18.

aeri militar hauria de ser lliurat als aliats i a les potències associades. Per tant, 15.000 avions i 28.000 motors van haver de ser entregats o destruïts.

El Tractat de Versalles entrà en vigor el 10 de gener de 1920.

Al tractat de Versalles cal afegir-hi la clàusula núm.1 de la Conferència d'Ambaixadors del 14 d'abril de 1922, que especificava que «tot monoplaça amb una potència superior als 60 CV serà considerat com a militar».

5.1 - Conseqüències

Les dades aportades sobre el conflicte ens permeten afirmar que la indústria aeronàutica esdevingué una gran indústria amb milers i milers de treballadors. La indústria generà milers d'avions militars que, en acabar el conflicte, excedien en escreix les noves necessitats, de manera que deixaven un gran excedent.

Per tant, la fi de les hostilitats comportà l'anul·lació de comandes de milers d'aparells, cosa que donà peu a una crisi industrial del sector, que havia de cercar nous mercats no militars.

Milers de pilots sense feina, un excedent d'avions venuts a baix preu i que havien assolit unes característiques per cobrir distàncies raonables a unes bones velocitats i una indústria necessitada d'un mercat nou són els factors que feren sorgir les primeres línies aèries, tant en la versió de correu postal com la de transport de passatgers i mercaderies. Primer la indústria adaptà avions militars per al servei civil i després passà a la producció d'avions per al transport civil, encara que, com ja hem vist, a la darrereria de la guerra certes empreses varen començar a treballar en aquest sentit.

Si ens fixem en el text dels articles del Tractat de Versalles i de la Conferència d'Ambaixadors, veurem que, realment, el que fan és prohibir la construcció a Alemanya d'avions que tinguin una utilitat comercial, i només es poden produir aparells amb una potència molt limitada i amb un mercat molt limitat. Aquesta conseqüència afectarà molt directament la indústria aeronàutica alemanya, que no deixarà de fabricar els seus productes des d'altres països.

Aquestes són les conseqüències globals en la perspectiva que ens interessa. Però com va afectar tot això Espanya?

Com que Espanya es mantingué al marge del conflicte, les evolucions tècniques dels avions no l'afectaren, ja que no disposava d'indústria aeronàutica.

A Espanya no existia cap empresa que construís avions. Hi havia, però, uns quants pilots que havien dissenyat models propis i n'havien construït els prototips però no en sèrie, ja que l'únic client era l'exèrcit i vint-i-un pilots civils³⁶ formats entre els anys 1910 i 1914. Entre els dos sectors no hi havia prou mercat per fer rendible una fàbrica especialitzada.

5.2. - La Hispano Suiza i derivats

L'Aviació Militar tenia una flota d'uns trenta avions,³⁷ construïts tots a diferents estats europeus, i un model americà que ja operava al Marroc en començar la Primera Guerra Mundial. Els països proveïdors estaven en conflicte, només produïen per a ells i, a efectes pràctics, fou com si la frontera estigués tancada. Aquesta situació féu que es creés un mercat per construir avions per a l'exèrcit, ja que necessitaven anar reposant el material volant.

Aquesta manca d'importació d'aparells i també dels motors Mercedes, necessaris per equipar els avions d'escola i els destinats a l'Àfrica, feia necessari trobar una solució al problema estatal. Les úniques empreses capacitades per aquestes tasques eren La Hispano Suiza i l'Elizalde de Barcelona. El 18 de setembre, el coronel Vives tingué el primer contacte amb La Hispano Suiza a Madrid i el 26 d'octubre va viatjar a Barcelona per tractar a fons el tema. El projecte del motor, anomenat V-8, començà el mateix mes i realitzà la primera prova de potència el 23 de març de 1915. El 12 de maig, el motor féu amb èxit una primera prova de 12 hores de durada, en què funcionà a ple rendiment.

El primer vol del V-8, motor núm. 3.747, es produí el 27 de juliol de 1915, instal·lat en un avió *Flecha*³⁸ construït als Talleres Militares de Cuatro Vientos, aparell dissenyat i pilotat per Eduardo Barrón. El 5 d'agost els francesos ja n'havien fet

³⁶ Vegeu Annex 1.

³⁷ INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA. *Historia de la Aviación Española*, Madrid 1988, p. 70.

³⁸ Per a més informació sobre aquest avió, vegeu WARLETA CARRILLO, José [et al.], *op. cit.*, p. 41-44; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 37-38; HD 05/08/1915.

una comanda de 50 motors. Aquest només fou l'inici de la vida d'un motor que dugueren milers d'avions aliats.³⁹

A començaments de 1915, quan el motor V-8 s'estudiava al banc de proves de La Hispano Suiza, Damià Mateu, president de l'empresa, pensant en els beneficis que es podien obtenir del motor, va creure que havia arribat el moment de fer un pas més i decidiren construir avions que portessin aquest motor. El 8 de febrer de 1915 es va crear la Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas (C.E.C.A.). Foren els seus fundadors:

- Excmo. D. Baltasar Losada y Torres, comte de Maceda
- Excmo. D. Rafael de Reynot y Garrigó, advocat
- D. Francisco Aritio Gómez, advocat
- D. Bernardo de Pablo Hernández, procurador
- D. Celestino de Pablo Hernández, advocat
- D. Enrique Casal y Torre-Gimeno, empleat
- D. Luis de Acedo y Pérez, topògraf
- D. Manuel Guerra Cortès, advocat

S'establí una durada de 20 anys i la seu es fixà a Madrid, amb un capital d'un milió de pessetes. El consell d'administració estava format per:

President	comte de Maceda (també conseller de La Hispano Suiza)
Vicepresident	Rafael de Reynot y Garrigó
Vocals	Enrique González Careaga (també conseller de La Hispano Suiza)
	Damià Mateu i Bisa (president de La Hispano Suiza)
	Alfredo Ruiz del Castillo
	Francisco Aritio Gómez
	Celestino de Pablo Hernández
Secretari	Enrique Casal y Torre-Gimeno
Director gerent	Francisco Arsitio

³⁹ LAGE, Manuel. *Hispano Suiza 1904-1972. Hombres empresas, motores y aviones*, LID Editorial Empresarial, Madrid 2003, p. 24-39.

L'empresa s'instal·là a La Albericia, en uns terrenys cedits per l'Ajuntament de Santander, on es començà a construir la fàbrica. La direcció tècnica correspongué a Juan Pombo Ibarra i el sotsdirector en cap dels tallers fou Luis Acedo.

Per guanyar temps mentre es construïa la fàbrica, s'encarregà a l'empresa francesa Morane-Saulnier el projecte i prototip d'un nou avió amb motor Hispano Suiza. El gener de 1916 arribava en vol, des de França, el prototip pilotat per Edmond Andemans.

La C.E.C.A., interessada a disposar d'operaris especialitzats, contractà obrers amb especialitats semblants a les requerides. Aquest equip, capitanejat per Acedo, es dirigí a la fàbrica de Morane-Saulnier (a Villacoublay, França), el juliol de 1915, per preparar-se durant dos mesos.

L'1 de juny de 1916 s'acabà el primer avió, que fou desmuntat i portat a La Albericia, on realitzà les proves prèvies abans del seu lliurament. L'aparell CECA-Saulnier⁴⁰ fou provat pel Servicio de Aeronáutica Militar a mitjan 1916, amb una comanda de 12 unitats.

A començaments de 1917, la C.E.C.A. tingué problemes amb el subministrament de materials. La sèrie de 12 aparells construïts a Santander es lliuraren a Cuatro Vientos l'abril de 1917, però no foren acceptats per l'Aviació Militar. Aquest fracàs féu parar les activitats i la Junta del 29 d'abril de 1919 decidí dissoldre i liquidar la companyia.⁴¹

La Hispano de Guadalajara es constituí el 21 de juliol de 1917, amb el control accionarial en mans de La Hispano Suiza, però estava dirigida pels components madrilenys de l'empresa. Els inicis de les activitats van ser molt ràpids i va entrar a la nova empresa Eduardo Barrón per dirigir la secció d'aviació, en què va projectar els dos avions que es presentarien al concurs d'avions l'any 1919. El 6 de febrer de 1920 es va fer la inauguració oficial de l'empresa.

La memòria de l'empresa corresponent al 1917 diu: «*Se constituyó para la realización de aquella empresa una nueva Sociedad que lleva el nombre de "La*

⁴⁰ Per a més informació sobre aquest avió, vegeu WARLETA CARRILLO, José [*et al.*], *op. cit.*, p. 50. VELARDE SILIO, José, *op. cit.*, p. 40-41.

⁴¹ LAGE, Manuel, *op. cit.*, p. 52-55.

Hispano, Fábrica de automóviles y material de guerra”, la cual está, como también os comunicábamos entonces, íntimamente ligada con la nuestra».

L'objectiu social de l'empresa, tal com diuen les seves escriptures: «*La sociedad tendrá como objeto de la edificación y explotación de una o varias grandes fábricas para la construcción y reparación de camiones, automóviles militares de transporte y de ataque, de motores de explosión y de combustión interna (ya se considera la fabricación de motores Diesel), de aparatos de aviación, de fusiles, de ametralladoras, municiones, para ambas clases de armamento y en general de elementos de guerra para la dotación de Ejército Español y de otras industrias que a juicio del Consejo fueren precisas o convenientes a los intereses de la Nación*». ⁴²

5.3 - Altres

Hem vist l'entrada de La Hispano Suiza en el món aeronàutic i els seus derivats, però això no és tot. Ara tornem enrere fins al 1914 i veurem la resta.

El començament de la Primera Guerra Mundial, l'agost de 1914, fa que a Catalunya es paralitzi del tot la poca activitat aeronàutica que hi havia.

A l'exèrcit no hi arribava material, ja que els seus proveïdors eren els països en conflicte; com si s'haguessin tancat les fronteres. Per tal de cobrir les necessitats, l'Aviación Militar va haver de prendre mesures per poder seguir operant.

En aquesta situació, el capità Barrón, que era el cap de l'esquadreta de Tetuan, va rebre l'ordre d'incorporar-se de nou als Talleres Militares que havia creat feia pocs anys. L'1 de setembre de 1914 es va fer càrrec de la nova destinació, amb la missió de construir un avió per mantenir en servei les esquadretes equipades amb un material que envellia ràpidament. La forma més senzilla i segura era copiar un dels models en servei. Barrón coneixia bé el Lohner Pfeilflieger⁴³ i es pot dir que el va copiar introduint-hi algunes modificacions. Aquest aparell s'anomenà *Flecha*, el qual realitzà el primer vol el 3 d'abril de 1915. Tot seguit se'n fabricaren sis unitats

⁴² LAGE, Manuel, *op. cit.*, p. 89-92.

⁴³ VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 34-35; WARLETA CARRILLO, José [et al.], *op. cit.*, p. 33-34.

i a Carde y Escoriaza, empresa de Saragossa, es passà una comanda de dotze unitats, que reberen els seus motors a finals de 1916.⁴⁴

Carde y Escoriaza, empresa dedicada a la construcció de material ferroviari, obrí una secció per construir avions sota la direcció del capità Ortiz Echagüe. Primer es produïren dotze Maurice Faman MF-7,⁴⁵ avions d'escola que entraren en servei l'hivern de 1915-1916. Després d'aquesta comanda, vingué la segona, explicada en el paràgraf anterior.⁴⁶ El 1916 produïren sis Morane Saulnier monoplà parasol⁴⁷ i es creu que volaren per primer cop el 1917, però no hi ha constància que volessin en l'Aviación Militar.⁴⁸

Barrón, bastant actiu, un cop produïts els Flecha modificà bàsicament l'ala inferior, en forma de W, per obtenir millor visibilitat vertical cap a baix. Fou anomenat *Barrón W*.⁴⁹ D'aquest aparell se'n produïren 12 unitats als Talleres Militares de Cuatro Vientos, que es van acabar el 1917.⁵⁰

6. - El 1915 a Catalunya

L'Asociación de Locomoción Aérea havia desaparegut ja feia un cert temps; segurament deuria anar morint lentament per manca d'activitats, sobretot a partir de l'enfrontament amb l'Ajuntament de Barcelona el 1910. L'Aero Club de Cataluña, per la seva banda, es donà de baixa el 23 de setembre de 1915.⁵¹

Al començament de la Primera Guerra Mundial es creia que el conflicte duraria mesos i que l'Exposició d'Indústries Elèctriques prevista per al 1917 solucionaria les aspiracions aeronàutiques dels afeccionats de Barcelona, però amb els esdeveniments ja es comprengué que no calia esperar i s'endegà una campanya

⁴⁴ INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA. *Historia de la Aviación Española*, Madrid 1988, p. 70. WARLETA CARRILLO, José [et al.], *op. cit.*, p. 41-42.

⁴⁵ VELARDE SILIÓ, José, *op. cit.*, p. 33-34; WARLETA CARRILLO, José [et al.], *op. cit.*, p. 29-33.

⁴⁶ *Historia de la Aviación Española*, *op. cit.*, p. 72; WARLETA CARRILLO, José [et al.], *op. cit.*, p. 32; VELARDE SILIÓ, José, *op. cit.*, p. 37-38.

⁴⁷ Reben aquest nom els avions d'una sola ala col·locada per sobre del fuselatge.

⁴⁸ VELARDE SILIÓ, José, *op. cit.*, p. 41-42; MD 21/02/1916.

⁴⁹ VELARDE SILIÓ, José, *op. cit.*, p. 38; WARLETA CARRILLO, José [et al.], *op. cit.*, p. 44-46.

⁵⁰ VELARDE SILIÓ, José, *op. cit.*, p. 38, 44-46.

⁵¹ Arxiu General Delegació del Govern a Catalunya (d'ara endavant AGDGC) Associacions, exp. 5958.

de premsa.⁵² Aquesta començà amb un escrit d'Eduard Feliu a *La Publicidad* el 19 d'octubre, en el qual deia que es deixés de donar voltes al tema i possessin fil a l'agulla per crear un club. Fou respost en un article de Josep Canudas a *El Diluvio*, el 3 de novembre, en el qual es convocava una reunió per constituir una comissió organitzadora. També sortiren articles sobre el tema a *La Vanguardia* el 4 del mateix mes, un altre a la revista *Stadium*⁵³ el 30 d'octubre i diverses informacions a *Mundo Deportivo* el 8, 15 i 22 de novembre i el 6 i 20 de desembre.

S'hi ha d'afegir un tercer element: en Ricard Cabot, director de la revista esportiva *Stadium*, venia de Madrid amb l'encàrrec del R.A.C.E. d'intentar crear una delegació d'aquest club a Barcelona.

Sumaren esforços entre tots i es creà una comissió organitzadora –formada per Ricard Cabot com a president, Lluís Foyé, Josep Maria Armangué i Eduard Feliu– amb l'encàrrec de preparar els Estatuts i sol·licitar l'adhesió al R.A.C.E. i el seu reconeixement oficial.⁵⁴

El 13 de setembre, Josef Suwelack, volant com a pilot militar en la guerra, fou ferit per un aviador anglès i morí en caure a Armentières. Desaparegué així la possibilitat de posar-lo al capdavant de la fàbrica de Pujol Comabella y Compañía.⁵⁵

En publicar-se a la premsa la intenció de posar en funcionament un aeroclub, Gaspar Brunet posà en contacte la comissió organitzadora amb els germans Pujol, de Pujol Comabella y Compañía, els quals es varen sumar al suport del projecte i esdevingueren un dels elements forts.

⁵² St 30/10/1915.

⁵³ CABOT, Ricardo. «Un proyecto que revive y el Aero Club de Catalunya», St 30/10/1915.

⁵⁴ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 31.

⁵⁵ HD 05/12/1915.

6.1. - Salvador Hedilla⁵⁶

El 2 de febrer de 1915, arriba Salvador Hedilla al port de Santander a bord del vaixell *Alfonso XIII*, procedent de Cuba.⁵⁷ El 7 de març ja el trobem a Màlaga participant en les festes de la ciutat junt amb el pilot Menéndez. En la primera carrera d'envol, Hedilla trenca l'avió i s'ajornen les volades al 19 del mateix mes. Finalment es fan el dia 21.⁵⁸

El 6 d'abril marxa de Cantàbria a la recerca de suport econòmic⁵⁹ per fer els seus vols i poder construir un avió que té al cap. El tornem a trobar volant a Terol l'1 de juny⁶⁰ i el 4 a Toledo.⁶¹ A Àvila, torna a trencar l'aparell el primer dia, el 29 de juny, però vola l'1 de juliol, dia en què el seu company de vol es nega a enlairar-se, cosa que obliga a actuar les forces de l'ordre per protegir-los de la població, que els volia agredir.⁶²

Segurament arribà a Madrid després del 5 de juny i al cap de poc temps fou nomenat professor de la Escuela Nacional de Pilotos, alhora que treballava en la construcció del seu avió al taller d'Alfaro Diaz, a l'aeròdrom de Getafe, on és batejat el 7 d'octubre. La cerimònia va anar a càrrec del sacerdot Zacarías Lavalle i en foren els padrins la Sra. Bedia i Don César de la Torre. A continuació realitzà un parell de vols.⁶³

⁵⁶ Salvador Hedilla Pineda neix el 9 de novembre de 1882 a Castillo, Junta de Siete Villas. Als 17 anys emigra a l'Argentina, a Buenos Aires, on comença a treballar en una companyia de ferrocarrils. Adquireix una bicicleta amb la qual corre curses. Amb els premis en compra més i crea un negoci en què en lloga i n'arregla. Compra una moto i guanya una cursa de velocitat. El taller passa a ser taller i garatge de cotxes. Competeix amb cotxes i guanya una cursa de velocitat. Es ven el negoci, se'n va a França i obté el títol de pilot el 5 d'agost de 1913, a Port-Aviation, Juvisy. Esdevé el 41è pilot civil espanyol. El 3 d'octubre arriba a Santander i el 19 fa la primera exhibició. El 9 de març arriba l'avió adquirit que queda destruït el dia 11 en un accident. Es recullen diners per subscripció popular. Fa alguns vols, participa en la Semana de Aviación de Granada, del 17 al 21 juny, i hi obté el quart lloc. Participa en la Copa Montañesa, creada per l'Aero Club de Santander, per al pilot que voli al més lluny durant un dia entre l'1 de maig i el 31 de juliol de 1914. S'emporta la copa amb el seu premi al volar de La Albericia a Chatauneaux. El 19 d'octubre marxa a Cuba, on realitza 50 vols i coneix el pilot cubà Domingo Rosillo.

⁵⁷ HERRERA ALONSO, Emilio. *Salvador Hedilla. Aviador de romance*, Junta Vecinal de Castillo de Siete Villas 1993, p. 36-37; LV 03/02/1915.

⁵⁸ LV 7, 8, 9, 19 i 21/03/1915.

⁵⁹ HERRERA ALONSO, Emilio, *op. cit.*, p. 37.

⁶⁰ LV 02/06/1915.

⁶¹ *Ibíd.* 05/06/1915.

⁶² *Ibíd.* 29/06 i 01/07/1915.

⁶³ *El Heraldo de Madrid* (d'ara endavant HM) 08/10/1915; *ABC* 09/10/1915.

A l'aeròdrom de Getafe, mentre feia d'instructor de vol, Hedilla va conèixer Felip Comabella, de la firma de Barcelona, que li oferí el càrrec de director tècnic del taller i de l'escola d'aviació de Barcelona. Era l'oportunitat que buscava Hedilla, el qual, en una segona entrevista, acceptà el càrrec.⁶⁴

⁶⁴ RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric. Primera Exposició Gràfica de la Història de l'Aeroport de Barcelona, Associació d'Amics de l'Aeronàutica, Barcelona 1995, p. 18.

ELS INICIS

1916-1920

7. - Pujol Comabella y Compañía

A començaments de gener de 1916 Hedilla arribà amb tres avions a Barcelona. *La Vanguardia* del 14 de gener deia: «*Desde hace unos días se encuentra en Barcelona el conocido aviador Hedilla*». ⁶⁵ En la memòria de l'Escola de Pilots de Pujol Comabella y Compañía que envià junt amb la sol·licitud de beques hi havia una relació de cinc aparells, però el segon i el darrer encara s'havien de construir o estaven en procés de construcció quan es va escriure la memòria, ja que quan Hedilla arribà a Barcelona no hi ha cap avió i els que portà havien de servir per començar. ⁶⁶ Al cap de poc d'arribar Hedilla, l'empresa contractà sis operaris i inicià la construcció dels primers avions als tallers del barri de Sant Martí. ⁶⁷

Si mirem la premsa de l'època veurem que, junt amb l'arribada d'Hedilla, es publiquen un grapat de comentaris que mostren el canvi d'actitud general a Barcelona amb l'aviació. Vegem-ne uns quants:

«Hoy podemos dar nuevas satisfactorias noticias, referentes a cosas que han de influir extraordinariamente en los progresos de la aviación en Barcelona, que ha guardado hasta ahora una actitud pasiva de todo punto incomprensible en nuestra aviación». ⁶⁸

«No ha sido fruto de un sueño, o de fantasías nuestras sino tales las manifestaciones que ha venido haciendo Mundo Deportivo desde el punto y hora que comprendió, que por fin, seguían síntomas, los más propicios para dar a Barcelona, un paso decisivo, definitivo, en materia de aviación». ⁶⁹

«Se anuncian los vuelos de Hedilla solamente con la anticipación de veinticuatro horas, y los periodistas, que creíamos ser solos, ya que la sesión se hacía únicamente en obsequio nuestro, vimos con sorpresa que la gente se dirigía en

⁶⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 31-32; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 22.

⁶⁶ Arxiu General de la Diputació de Barcelona (d'ara endavant AGDB) 3408, exp. 5; Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona (d'ara endavant AMCB), Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924.

⁶⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 31-32.

⁶⁸ LV 14/01/1916.

⁶⁹ MD 17/01/1916.

procesión hacia el Hipódromo, que sus cercanías estaban concurridísimas, que en el interior del recinto había una gran multitud y que aún iban llegando automóviles y más automóviles... Apenas los señores Pujol Comabella y Compañía, constructores de aeroplanos, anuncian su propósito de establecer una Escuela de Aviación, acuden a sus oficinas –y a las nuestras– numerosos jóvenes pidiendo datos y condiciones, inscribiéndose ya como alumnos los más entusiastas...

» Verdaderamente los tiempos han cambiado para la aviación en Barcelona.

» ¿Cual será la causa de esta misteriosa reacción? ¿La guerra? ¿La campaña en pro del Aero Club?

» Sea lo que fuere, lo cierto es que el momento no puede ser más favorable para hacer en aviación obra seria, fecunda y patriótica».⁷⁰

Mentre arribava Hedilla a Barcelona, Pujol Comabella y Compañía anava posant-se d'acord amb els propietaris de l'hipòdrom de Can Tunis per emprar-lo com a aeròdrom, i el van llogar per 6.500 ptes./any.⁷¹

Amb la finalitat de promocionar al màxim l'aviació, pensant en l'escola, Hedilla realitzava vols. Així, el dissabte 15 de gener se celebrà el que en deien una «festa d'aviació» per a la premsa diària i professional, en què assistiren també conegudes personalitats de la banca, del comerç i de la indústria; el secretari del governador civil, Sr. Die i Mas, i molts esportistes coneguts.⁷²

A l'hipòdrom, Hedilla mostrà als convidats el seu avió construït a Madrid i que produirà a Barcelona, al barri de Sant Martí. A les quatre de la tarda s'enlairà amb un dels Vendôme que va portar, fent un vol de 9 min 51 s, seguit amb molta atenció. Mitja hora després d'aterrar, tornava a ser a l'aire evolucionant pels voltants de la instal·lació durant 21 min 30 s. Acabats els vols, en caure la tarda, s'oferí un refrigeri als convidats, que no eren els únics assistents ja que els

⁷⁰ St 22/01/1916.

⁷¹ AGDB, 3408, exp. 5; AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924.

⁷² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 23; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric. *80 aniversari del primer vol Barcelona – Palma de Mallorca*, Associació d'Amics de l'Aeronàutica, Barcelona 1996, p. 22; LV 16/01/1916; HD 05/02/1916, MD 07/01/1916; St 22/01/1916.

voltants de l'aeròdrom s'ompliren de ciutadans desitjosos de veure els vols que havia anunciat la premsa.⁷³

El diumenge 16, després de revisar els avions, Hedilla s'envolà, la primera vegada cap a la una del migdia. Es dirigí fins a Sant Pere Màrtir i tornà per la línia de costa. Hi invertí 14 min 56 s. A la tarda tornà a l'aire i sobrevolà Barcelona via la Rambla, la Gran Via i la plaça de braus, i tornà per darrere de Montjuïc. Hi invertí 24 min 30 s.⁷⁴

El dijous 27 de gener es realitzà una altra festa d'aviació, aquest cop per a les autoritats i corporacions de Barcelona. Hi assistiren el capità general de Catalunya, Sr. Alfau; el governador civil, Sr. Suárez Inclán; el seu secretari; diversos consellers de la Mancomunitat de Catalunya; diputats provincials; els senyors regidors, entre d'altres, Puig de la Bellacasa i Bufill Mates en representació del batlle; enginyers industrials; els membres organitzadors de l'Aero Club de Catalunya (senyors Foronda, Macaya, Bosch i Catarineu, Sardà i Cabot); representants de la majoria de les societats esportives i de les principals corporacions i entitats barceloneses, i tota la representació oficial.

En aquesta ocasió, per facilitar l'accés a l'hipòdrom, la companyia de tramvies organitzà un servei extraordinari.

Hedilla realitzà dos vols, el primer de 16 min i el segon d'11 minuts 52 s amb el Monocoque I. L'espectacle fou amenitzat amb la música de la banda del batalló de caçadors d'Alba de Tormes. En acabar els vols, els convidats ho celebraren amb un pica-pica.⁷⁵

Quan tot estigué a punt (camp, avions i el nombre mínim d'alumnes), es decidí procedir a la inauguració de l'escola de Pujol Comabella y Compañía el dia 1 de març de 1916 a l'hipòdrom, però la meteorologia deixà la pista massa mullada, amb uns quants dies de pluja, i l'acte s'hagué de posposar al dissabte 4. Aquell dia també hi assistí el capità general, Sr. Felipe Alfau, algunes personalitats de relleu del món esportiu i molts afeccionats. No va ploure però bufava un vent fort que impedí volar i Hedilla, director de l'escola, esperà al capvespre per impartir les

⁷³ RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 22.

⁷⁴ LV 17/01/1916, HD 05/02/1916, MD 17/01/1916, St 22/01/1916.

⁷⁵ LV 27 i 28/01/1916, St 05/02/1916.

primeres lliçons als seus alumnes: Marquès de la Laguna de Cameros, Eduard Feliu (cronista esportiu de *La Publicidad*), Masso i Pardo. Aquests foren cridats un per un a pujar a la cabina d'un avió, on Hedilla els explicava el funcionament de la palanca de comandament i del motor.⁷⁶

Paral·lelament a aquests fets, la delegació de Pujol Comabella y Compañía a Madrid va traslladar la seva seu al carrer Reina, 39-41, per a exposició i venda de materials i accessoris per a cotxes i aeronaus.

7.1. - L'escola

El seu director fou Salvador Hedilla, amb un sou de 12.000 ptes./any. I com a professor de vol, Francisco Coterrillo,⁷⁷ amb un sou de 6.000 ptes./any.

Com a professors de construcció, Eduard Pujol i Felip Comabella, ambdós enginyers industrials. I Ramón Trueta com a mestre de taller amb un sou de 2.190 ptes./any.

Per a les pràctiques de vol es comptava amb:

- 1 Bleriot amb motor Labor de 45 CV («pingüí»)
- 1 monoplà Pujol Comabella y Compañía Vendôme amb motor Anzani 45 CV (segurament també «pingüí» en vol a partir del maig).
- 1 Vendôme amb motor Le Rhône de 60 CV.
- 1 monoplà Hedilla amb motor Le Rhône de 75 CV (Monocoque I)
- 1 monoplà Hedilla amb motor Le Rhône de 90/100 CV (Monocoque II en vol a partir de l'abril).

Els alumnes, en matricular-se, signaven un contracte en el qual s'especificava que rebrien classes teòriques, sense límit de sessions, i 50 classes pràctiques, especificant que, si arribats a aquest nombre de pràctiques no es tenia el nivell esperat o molt proper, es donava per acabat el contracte. Havien d'abonar 1.000

⁷⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 32-33; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 24; LV 20/02 i 1, 4, 5/03/1916; MD 28/02 i 06/03/1916; St 26/02, 4 i 11/03/1916.

⁷⁷ Neix a Bilbao l'any 1898. El 1914 ingressa a l'Escuela Nacional de Aviación, de Getafe (Madrid), i obté el títol de pilot l'1 de març de 1915 pilotant un monoplà Deperdussin amb motor Gnôme de 50 CV. Fa un grapat de vols a Bilbao i poc després entra a treballar a Pujol Comabella y Compañía, on fa de professor de l'Escola Catalana d'Aviació.

pessetes com a matrícula i 1.000 més per cobrir els possibles desperfectes en el material, encara que si superaven aquesta quantitat se n'havia d'abonar la totalitat. El preu d'un avió estava entre vint-i-cinc mil i trenta mil pessetes i el pressupost aproximat per un any a l'escola era de 81.690 pessetes.⁷⁸

Les pràctiques de vol es feien a l'hipòdrom en els horaris següents: a l'estiu, de 5 a 9 del matí i de 5 a 8 del vespre; i a l'hivern, de 8 a 11 del matí i de 3 a 5 de la tarda.

Les classes teòriques, segons les matèries a impartir, es feien als locals de les oficines a la rambla Catalunya 62, entresòl, o als tallers al carrer Independència, 113, al barri de Sant Martí.

En les classes teòriques s'estudiava muntatge i desmuntatge de motors i la seva reparació, construcció d'aparells, cartografia i coneixements de brúixoles, altímetre, derivòmetre.⁷⁹

El diumenge 12 de març de 1916, un nombrosíssim grup de socis de l'Ateneu Enciclopèdic Popular féu una visita als tallers de Pujol Comabella, al barri de Sant Martí. Foren atesos per Salvador Hedilla, que els explicà i mostrà els treballs en curs de construcció d'avions. A la tarda s'atansaren a Can Tunis, on Eduard Feliu i Pardo feren unes rectes amb el «pingüí»; a continuació Hedilla féu un vol d'uns 20 min, en què mostrà les seves habilitats als espectadors, que estaven bocabadats.⁸⁰

Uns dies més tard, arriba a Barcelona l'aviador Francisco Coterrillo (*La Vanguardia* 23/03/1916: «*El notable aviador norteco señor Coterrillo [...] fija su residencia en Barcelona*», *Mundo Deportivo*, núm. 533, 27/07/1916: «*[...] Coterrillo –otro notable aviador norteco, que se encuentra hace días entre nosotros– [...]*») amb la finalitat d'ajudar Hedilla en les seves tasques de professor de vol.

El dilluns 27 visiten l'Escola de Pilots a l'hipòdrom el coronel Vives; els senyors Ruiz Ferry d'*El Heraldo de Madrid* i secretari del R.A.C.E. Cabot, director de *Stadium*, i la Sra. Coma, presidenta del Moto Club; Creus, de la casa Pirelli, i

⁷⁸ Vegeu Annex 2.

⁷⁹ AGDB, 3408, exp. 5; AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924.

⁸⁰ LV 14/03/1916, MD 13/03/1916.

Grau, del diari *Mundo Deportivo*. Tots ells són atesos pels senyors Pujol, Hedilla, Coterrillo, Masó i Pardo, que feren que els alumnes realitzessin una demostració de les habilitats adquirides, seguida d'un vol de Salvador Hedilla de deu minuts.⁸¹

7.2 - Beques

Pujol Comabella y Compañía envià una carta amb data del 31 de març a l'Ajuntament de Barcelona i una altra a la Diputació de Barcelona, en la qual es demanava «*para el presente año destinar la cantidad que estimen conveniente para el pago de un determinado número de matrículas*».

Vegem també uns paràgrafs de la carta que són prou interessants. Parlant de l'empresa, diu: «*Entre otras materias se dedica a la fabricación de aparatos de aviación. Juntamente con esta industria ha creado una Escuela de Aviación por entender que solo aumentando el número de pilotos se podía intensificar en España el desarrollo de la aviación*».⁸² La primera part d'aquest text es pot incloure en l'apartat de la constitució de Pujol Comabella y Compañía, que diu: «*Pactos. Segundo. "[...] y demás objetos de libre comercio que acuerden los socios*».⁸³

A la carta s'hi adjunta una «*Memoria respecto a la Escuela de Aviación – Aeródromo de Casa Antunez fundada por Pujol Comabella y Cía. Su organización y funcionamiento*».

Aquesta memòria te dues parts molt clares. Una primera d'argumentació per justificar la sol·licitud de beques amb dos arguments: el primer fa referència a l'endarreriment en els avenços científics d'Espanya, incloent-hi aquí dins l'aviació. I per fonamentar-ho en quelcom de pes, adjunten un quadre que podem veure a l'Annex núm. 3. L'altre argument és que, formant pilots, es crea demanda per a la indústria aeronàutica i que aquesta és una indústria avançada que ajuda a desenvolupar l'aeronàutica, tal com succeeix a la resta d'Europa.

⁸¹ LV 28/03/1916, MD 03/04/1916.

⁸² AGDB, 3408, exp. 5; AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924.

⁸³ Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (d'ara endavant AHPB), Antonio Par Tusquets, 21/05/1907; Registre Mercantil de Barcelona (d'ara endavant RMB), tom 71, foli 159, secció col·lectiva, 21/06/1907.

La segona part és una exposició detallada sobre com serà l'escola, que ja hem vist quan n'hem parlat.

7.2.1 - La Diputació de Barcelona

Un cop arribada la carta a la Diputació i llegida, fou passada al Consell Pedagògic, el qual informà que Pujol Comabella y Compañía només es dedicava a formar pilots, mentre que l'Escola Elemental del Treball donava formació per a xofers, mecànics i constructors d'automòbils. O sigui, una formació més integral, tal com s'organitzaven aquestes escoles a l'estranger, com per exemple l'École Supérieure d'Aéronautique de Laussane. Segons l'informe elaborat amb data 20 d'octubre de 1916.

Basant-se en aquest informe, el Comitè d'Instrucció Pública i Belles Arts de la Diputació va comunicar a Pujol Comabella, en una carta de 10 de novembre de 1916, que no podia concedir-li les beques demanades.⁸⁴

7.2.2. - L'Ajuntament de Barcelona

Un cop arribada la carta de Pujol Comabella amb la sol·licitud, aquesta anà a la Comissió de Cultura, la qual, en sessió del 13 de maig de 1916, acordà destinar tres matrícules, que serien adjudicades en el seu moment mitjançant un concurs, i va quedar pendent d'obtenir el corresponent pressupost concret. A finals d'agost, l'Ajuntament va publicar els requisits per poder optar a les matrícules que subvencionava.

Els requisits demanats eren: ser espanyol, tenir més de 18 anys i menys de 35 (els menors d'edat acreditarien el consentiment patern), justificar si eren casats o solters i, per acabar, justificar ser bon mecànic mitjançant referències particulars. S'establí un termini de quinze dies, que s'acabava el 10 de setembre, per lliurar la documentació referida al Registre de secretaria.

⁸⁴ AGDB, 3408, exp. 5.

Havia de valorar el concurs un jurat format pel tinent d'alcalde, Sr. Santiago Andreu; Gaspar Brunet, el membre designat per l'Aero Club,⁸⁵ i Salvador Hedilla. La proposta que fes el jurat seria lliurada a l'alcalde, el qual resoldria.⁸⁶

El 18 d'octubre es reuní el jurat i, un cop estudiada la documentació, seleccionà entre els vint-i-tres aspirants⁸⁷ Casimiro Soler Almirall, Juan Dardé Giner i Joaquín Barnola y Soteras. El segon seleccionat renuncià a la matrícula el 4 de desembre de 1916 ja que eren incompatibles els seus horaris laborals amb els de l'Escola de Vol.⁸⁸

Seguint amb el procés on l'hem deixat abans de parlar de les beques, el 4 d'abril *La Publicidad* va publicar un escrit en el qual es qüestionava que es subvencionessin amb 100.000 pessetes dues escoles de pilots en fase d'organització a Bilbao i Santurce, mentre que es deixava sense cap suport econòmic aquells que ho havien fet amb l'esforç propi, i deia: «*Lo que no comprendemos es que en tanto se presta apoyo a Escuelas de aviación en organización y sin que se sepa cuando y cómo deberán funcionar, se deja en el mayor abandono a otras ya establecidas por su propio y patriótico esfuerzo. Y esto es de un exclusivismo odioso en notorio perjuicio de los intereses generales de la Patria*».

El diumenge 16 d'abril es féu una festa diferent de les habituals a l'hipòdrom. La jornada començà amb un partit de futbol entre l'Espanyol i l'Espanya, que acabà amb empat a zero gols. A continuació volaren Hedilla i Coterrillo.

Per assistir a aquesta jornada esportiva calia abonar, per una llotja de 8 places, 15 pessetes; per una entrada de tribuna, 1,50 pessetes, i per una de general, 0,75 pessetes. Les entrades podien adquirir-se a les taquilles del Teatre Nacional o a les de l'hipòdrom.⁸⁹

⁸⁵ AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924.

⁸⁶ AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924; LV 23/08/1916, MD 29/08/1916.

⁸⁷ Vegeu Annex 4.

⁸⁸ AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924.

⁸⁹ LV 15 i 16/04/1916.

El 19 d'abril Hedilla va anar a Mallorca acompanyat del Sr. Gabriel Mas i Guasp, representant de la casa catalana, per localitzar un terreny on realitzar els vols que tenia contractats.⁹⁰

El dia 22 Hedilla va tornar a Mallorca amb un Vendôme per volar des del Camp de Futbol Alfons XIII el dia 23, dia de Pasqua, i dos dies més. Però el primer vol va tenir un accident i va quedar trinxat l'avió. Aquí s'acaben els vols i Hedilla va tornar a Barcelona el dia 27.⁹¹

Segons Canudas, aquest mes d'abril es feren els primers vols del model d'avió Hedilla Monocoupe II, vols que donaren molt bons resultats.⁹²

Per la seva part, el llibre de Rull Dalmau i Pallarés Camas diu, referint-se al Monocoupe II: «Surt de fàbrica per a la prova de vol el mes de juny [...]. Hedilla s'envolà dins de les limitades dimensions de l'Hipòdrom, que feren evident la necessitat de cercar un camp de més longitud».⁹³

Per la seva banda, *La Vanguardia* del 12 de maig diu que s'ha traslladat de la fàbrica d'aeroplans a l'hipòdrom «*un nuevo monoplano con motor de 50 HP*» i el compara amb un Fokker (E III en servei aquell any) i un Vendôme. Aquest avió, per les dades donades, segur que es tractava d'un Vendôme, model que es produïa per a l'escola i amb el qual els alumnes podien començar a volar.

La segona informació sobre quan el Monocoupe II va fer els primers vols lliga molt amb la informació de *La Vanguardia*. Les dues serien correlatives i, sabent que Hedilla va arribar a Barcelona amb tres avions,⁹⁴ el Núm. 5⁹⁵ que porta pintat el Monocoupe II té sentit, ja que vol dir que és el cinquè avió de l'Escola de Pilots. Per tant, el Vendôme de *La Vanguardia* seria anterior i segurament li pertocaria el Núm. 4.

L'Ajuntament de Palma va decidir començar la festa que es preparava per a la inauguració dels tramvies elèctrics de la ciutat amb una cursa d'avions entre

⁹⁰ BUADES SOCIAS, Miquel. *Inicios de la aviación en Mallorca: de Mamet a la Aero Marítima Mallorquina, 1919-1923*, Leonard Muntaner Editor, Palma de Mallorca 2011, p. 42.

⁹¹ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 44-45; RULLÁN FRONTERA, Ramón. *Alas sobre el mar. Recuerdos de un oficial de tráfico*, AENA, Palma de Mallorca 1997, p. 19-21; LV 24 i 26/04/1916.

⁹² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 33.

⁹³ RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 33.

⁹⁴ Vegeu p. 28 i 31.

⁹⁵ Vegeu fotografia 1.

Barcelona i Palma. Per a aquest esdeveniment s'acordà amb Pujol Comabella y Compañía que organitzarien el vol. La firma de Barcelona construiria els hidroavions i hi posava els pilots Hedilla i Coterrilo, i l'Aero Club de Catalunya s'encarregava dels comissaris per fer el control preceptiu de la cursa.

Quan es provaren els hidroavions sorgiren problemes, i es decidí fer la cursa amb avions terrestres. El dia abans de la prova, provant els avions Coterrillo, un impactà contra un paller, cosa que va deixar avariats l'avió i sense temps per arranjar-lo. Per tant, només podia fer el vol Hedilla; un vol, per cert, que no s'havia fet fins llavors.

Per la seva part, l'Ajuntament de Palma sol·licità a la Casa Reial que donés una copa per a la cursa projectada. I aquesta fou concedida.

El 2 de juliol, a les 5 h 2 min 7 s, Hedilla s'envolà amb el Monocoque II Núm. 5 del prat de la Volateria, en direcció a Mallorca, i aterrà a les 7 h 19 min a l'esplanada de Can Pere Antoni. Havia emprat 2 h 18 min a recórrer els 242 quilòmetres. Era la primera vegada que es feia aquest vol, pel qual el Govern li va concedir la Creu de l'Orde d'Isabel la Catòlica.⁹⁶

Tornat a Barcelona, Hedilla pensà a fer un vol per batre el rècord de distància a Espanya. El 5 d'agost s'envolà de l'hipòdrom, al qual se li havien tret les barreres dels extrems per tal que es pogués enlairar l'avió Monocoque II, construït a Pujol Comabella y Compañía. Però hagué de tornar, ja que la boira li barrà el pas. L'endemà s'envolà a les 5h 17 min del matí i arribà d'un sol salt fins a Santander. El vol, però, fou accidentat, ja que es desvià al nord pel vent i aterrà a prop de Benasc. El 9 tornà a envolar-se des d'un prat a prop de Benasc, però hagué de tornar a aterrar a Bercedo i no fou fins al 15 que, amb millor temps, arribà a Santander. El 26 decidí volar fins a Madrid però a causa de la climatologia adversa decidí aterrar a prop del poble d'Oca, on trencà l'aeronau. Desmuntà l'avió, el

⁹⁶ Per a més informació d'aquest vol, vegeu: BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 45-49; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 33-34; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 34-43; HERRERA ALONSO, Emilio, *op. cit.*, p. 41-47; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *Alas sobre el mar. Recuerdos de un oficial de tráfico*, AENA, Palma de Mallorca 1997, p. 21-23; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco. *Història dels aeroports espanyols: Història dels aeroports de Barcelona*, vol. 1, AENA, Madrid 2011, p. 36-41; LV 5 i 28/06/1916 i 1-3/07/1916; *La Última Hora* (d'ara endavant LUH) 03/07/1916; MD 19 i 26/07/1916 i 03/08/1916; St 27/05, 24/06 i 01/07/1916.

facturà cap a Barcelona des de Briviesca i continuà el viatge en automòbil cap a Madrid⁹⁷ aquella mateixa nit.⁹⁸

S'havia fet evident que l'hipòdrom era insuficient com a camp de vol i calia cercar un nou emplaçament, mentre Hedilla estava realitzant el vol a Santander i Madrid. Mentrestant, Josep Canudas⁹⁹ signà el contracte núm. 2, el de setembre de 1916,¹⁰⁰ per fer el curs de pilot i li fou encarregat per Eduard Pujol cercar un emplaçament per instal·lar-hi un aeròdrom. Aquest mirà pels voltants de Barcelona i no trobà cap emplaçament que reunís les característiques ni condicions.

Hedilla va romandre a Madrid fins al divendres 1 de setembre, dia en què participà en el banquet celebrat a l'Hotel Ritz en el seu honor pels vols fets a Mallorca i Santander.¹⁰¹

Hedilla torna a Barcelona per complir amb les seves obligacions el dia 2 o 3, ja que el 3 es diumenge. A partir d'aquí seguim tal com diu Canudas: «Així que va arribar Hedilla no el vàrem deixar un moment tranquil. Dos dies després l'acompanyarem a veure els tres llocs: un a Sabadell, un altre entre El Prat i Gavà i un tercer prop de Castelldefels [...]. No era possible habilitar-ne cap dels tres [...]. Malgrat tot, Hedilla ens va dir que l'endemà hi tornàriem i aniríem a mirar els camps immediats a l'Hipòdrom.

«Tampoc no hi havia res a fer [...]. De cop Hedilla ens digué “*no hay más solución que instalar el aeródromo en la Volatería*” [...]. Encara teníem temps d'anar-hi. [...]. A les cinc de la tarda ja hi érem i parlàvem amb el propietari [...] que va donar totes les facilitats possibles [...] el camp estava en condicions, s'hi podia volar des de l'endemà si es volia.

»Efectivament, l'endemà Casanoves i Pujol signaven el contracte d'arrendament». ¹⁰²

⁹⁷ Per a més informació, vegeu: CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 34-36; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 48-52; HERRERA ALONSO, Emilio, *op. cit.*, p. 47-51; LV 1-9, 12, 14, 15, 18, 25 i 28/08/1916; MD 7, 14 i 22/08/1916; St 12 i 19/08 i 02/09/1916.

⁹⁸ HERRERA ALONSO, Emilio, *Salvador Hedilla. Aviador de romance*, Junta Vecinal de Castillo de Siete Villas 1993, p. 52.

⁹⁹ Josep Canudas neix a Barcelona l'any 1894 en una família benestant. Gran afeccionat a l'aviació, comença el 1910 com a periodista esportiu publicant molts articles de difusió aeronàutica. És un dels fundadors de l'Aero Club de Catalunya i esdevé membre de la Junta Directiva.

¹⁰⁰ St 14/07/1917; HD 25/07/1917.

¹⁰¹ ABC 31/08 i 02/09/1916; HM 02/09/1916.

Seguint l'ordre d'aquest relat podem constatar que el dia 4 Hedilla va als tallers de Sant Martí.¹⁰³ Els dies 5 i 6 visiten els camps seleccionats i la Volateria. El dia 7 signen el contracte Eduard Pujol i Xicoy i Guillem Casanovas. El 8 traslladaren el material de l'escola des de l'hipòdrom a l'aeròdrom de la Volateria i el dissabte 9 a la tarda es torna a posar en funcionament l'escola.¹⁰⁴ Per la seva banda, *La Vanguardia* diu que és el dia 10¹⁰⁵, i que dóna fiabilitat a *El Diluvio* ja que Josep Canudas, també alumne de l'Escola de Pilots, era qui escrivia les notícies d'aviació al diari; per tant, les seves informacions eren més exactes.

El mes d'agost fou un mes de feina als tallers de Pujol Comabella, ja que estaven construint un nou «pingüí» per substituir el Bleriot «pingüí». S'aprofità també per fer reformes al Vendôme amb motor Anzani de 45 CV i en el motoritzat amb un Le Rhône de 60 CV. D'aquesta manera, l'escola disposaria de tres avions en espera del «pingüí».¹⁰⁶

8 - EL REAL AERO CLUB DE CATALUÑA

Després de les reunions de novembre de 1915, es va reunir la Comissió Gestora a la seu del Real Aero Club de Catalunya (R.A.C.C.). Hi van assistir, entre d'altres, els senyors Pujol, Massó, Macaya, Guillem, Garcia, Coma, Trilla, Armangué, Sardà, Useros, Viñas, Campaña, Hedilla, Canudas, Foyé, Feliu, Marquerie, Cervera, Cabot, Masferrer i Creus.

Parlà el Sr. Cabot, com a delegat del R.A.C.E. i en nom de la Comissió per crear l'Aero Club, explicant les gestions fetes i esbossant el que podia ésser els Estatuts del club. Després d'unes breus paraules del Sr. Masferrer, es nomenà la comissió organitzadora i la comissió per redactar els Estatuts.¹⁰⁷

Després d'aquesta primera reunió, ambdues comissions posaren fil a l'agulla i la dels Estatuts ja féu una primera trobada el 14 de febrer, començant amb la

¹⁰² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 37.

¹⁰³ MD 12/09/1916.

¹⁰⁴ *El Diluvio* (d'ara endavant ED) 21/09/1916; LV 16/09/1916; MD 19/09/1916; St 14/07/1917; HD 25/07/1917.

¹⁰⁵ LV 11/09/1916.

¹⁰⁶ MD 14/08/1916.

¹⁰⁷ LV 23/01/1916; MD 24/01/1916; St 29/01/1916.

redacció que acabaren en la propera sessió el dia 21. També es proposaren quotes de 500 pessetes per als socis vitalicis, de 10 pessetes al mes per als socis protectors i 5 pessetes per als socis de número.¹⁰⁸

A començaments d'abril el R.A.C.E. nomenà comissari el Sr. Cabot per controlar els exàmens de pilots.¹⁰⁹

En la reunió de 27 d'abril, entre els membres de la Junta provisional¹¹⁰ i la Comissió dels Estatuts se'n llegiren la meitat, els quals foren aprovats, i es van deixar la resta per a la següent trobada el dia 29, en què acabà l'aprovació de la resta. A més s'encarregà a Canudas que redactés un manifest amb les finalitats del club, s'aprovà el model d'insígnia presentada pel Sr. Armangué, s'acordà fer una gestió prèvia al Govern Civil sobre un aeroclub fundat el 1909¹¹¹ i s'aprovà sol·licitar al R.A.C.E. emprar les seves instal·lacions fins a disposar d'una seu pròpia.

Una setmana més tard es presentaven els Estatuts al Govern Civil, que els aprovà la setmana del 8 al 12 de maig.¹¹²

Paral·lelament, s'obri un període d'inscripció de socis, que tindrien la qualitat de fundadors si ho feien fins a la creació de l'Assemblea Constituent, en què podien participar, i es va enviar un resum dels Estatuts¹¹³ i el Manifest¹¹⁴ a tothom interessat en el projecte de l'Aero Club.¹¹⁵

La Junta provisional va convocar l'Assemblea Constituent per al 10 de juny a les 10 de la nit als locals del R.A.C.C.

El 10 de juny, a la seu del Real Automòbil Club de Catalunya, es realitzà la perceptiva assemblea per constituir l'Aero Club de Catalunya, presidida per Pere Vives, el qual fou acompanyat a la taula per Cabot, Macaya, Bosch i Catarineu, Giménez, Canudas, Feliu i Foyé, amb una assistència d'unes quaranta persones de les seixanta inscrites.

¹⁰⁸ MD 21, 28/02/1916; St 19, 26/02/1916.

¹⁰⁹ LV 05/04/1916; MD 03/04/1916.

¹¹⁰ Vegeu Annex 5.

¹¹¹ Vegeu p. 5 i 23.

¹¹² LV 12/05/1916; MD 01/05/1916; St 27/04 i 06/05/1916.

¹¹³ Vegeu Annex 6.

¹¹⁴ Vegeu Annex 7.

¹¹⁵ MD 22/01/1916.

Obrí la sessió el Sr. Cabot, que explicà tot el procés i a continuació llegí els Estatuts, que foren aprovats per unanimitat. Després Canudas llegí la relació de socis¹¹⁶ inscrits i se suspengué la sessió per acordar l'elecció d'una nova Junta, en què es proposà com a president Mariano de Foronda; vicepresidents, coronel Pere Vives, Ròmul Bosch i Josep Pons; tresorer, Diego de la Llave; i vocals, Alfonso Macaya, Eduard Pujol, Josep Maria Armangué, Eduard Marquerie, Gaspar Brunet, Lluís Foyé, Claudi Baradat, Eduard Feliu, Mario Giménez, Ricard Cabot i Josep Canudas. Aquesta Junta tingué un suport unànime i s'acordà establir el local social a la rambla de Santa Mònica núm. 15, en què s'acceptà l'oferiment de la Real Sociedad Colombófila de Cataluña.¹¹⁷

El dissabte següent, dia 17, es reuneix per primera vegada la Junta Directiva, en què prenen possessió dels seus càrrecs els seus membres. També es creen tres comissions: Comissió de Govern, Comissió Esportiva i Comissió Tècnica. A continuació s'accepten les condicions amb què cedeixen el local La Colombófila i, a petició de Pujol Comabella y Compañía, d'una banda, i l'Ajuntament de Palma i la Sociedad Veloz Sport Balear, de l'altra, decideixen donar suport al raid a Mallorca, i designen comissaris per prendre'n fe. Per aquest motiu, Alfonso Macayá i Lluís Foyé van a Mallorca per cronometrar-ne l'arribada. Francesc Coma, Ricard Cabot i Felix Creus es dirigeixen en automòbil a la Volateria per registrar la sortida, i Gaspar Brunet, Josep Canudas, els germans Vives, el fotògraf Quer i



Costa i el director de *La Veu de Catalunya* s'embarquen el 2 de juliol a la matinada al port de Barcelona al contrator - pediner *Prosperina* com a comissaris de ruta.¹¹⁸

Fotografia 1 Hedilla Monocoupe II, produït per Pujol Comabella y Compañía

(fotografia: Arxiu Fotogràfic del C E Catalunya. Fons Josep Maria Cò i de Triola)

¹¹⁶ Vegeu Annex 8.

¹¹⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 33; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 30-31; LV 12/06/1916; MD 12/06/1916; St 17/06/1916.

¹¹⁸ RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 34; MD 12/06/1916; St 24/06 i 01/07/1916.

ES POSEN LES BASES

1920-1926

9. - EL CAMP DE LA VOLATERIA

9.1. - AERÒDROM CIVIL

El prat que esdevenia aeròdrom estava ubicat al terme municipal del Prat de Llobregat i limitava amb la pineda que vorejava la mar a migdia, amb la finca de Can Camins a llevant, amb la carretera del Prat a tramuntana i amb la finca del Remolar a ponent.

«Tenia la forma aproximada d'un rectangle molt irregular, orientat de llevant a ponent en llargada, d'uns sis-cents metres per quatre-cents escassos, encara que, de moment, els aparells d'escola sols el podrien utilitzar en amplada [...]. Al llarg era impossible per l'abundància de sorra».¹¹⁹ Pel que fa a les dimensions de l'aeròdrom, hi ha divergències en les informacions recollides: algunes fonts assenyalen 600 x 300 m,¹²⁰ mentre que d'altres diuen 1.000 x 700 m, envoltats per deu quilòmetres de camps plans i sense conrear, a prop del mar i de l'estany del Remolà, a uns quatre quilòmetres de la desembocadura del Llobregat.¹²¹ Es trobava a uns quinze quilòmetres de Barcelona. Ja hi havia, doncs, un aeròdrom on instal·lar-hi l'escola i provar els avions de la fàbrica. El camp de vol es va donar a conèixer com a camp o aeròdrom de la Volateria¹²².

9.1.1 - ESCOLA, PROJECCIÓ SOCIAL I INSTITUCIONAL

El 8 de setembre de 1916, Salvador Hedilla organitza el trasllat del material de vol (una lona de vagó de tren, una caixa d'eines, tres bidons de benzina, dues llaunes d'oli i un avió Bleriot-Labor de 45 CV «pingüí»)¹²³ de l'hipòdrom al camp de vol.

L'escola instal·lada a l'aeròdrom estava dirigida per Salvador Hedilla, ajudat per Francisco Coterillo com a professor, Joan Hernández de mecànic i Ramón Riera com a ajudant del mecànic i guarda.

¹¹⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 37.

¹²⁰ RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 58-59.

¹²¹ ED 21/09/1916, LV 16/09/1916, MD 19/09/1916, St 23/09/1916.

¹²² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 37-38; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 58-59; LV 16/09/1916; MD 1/09/1916; St 23/09/1916.

¹²³ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 38; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 58-59.

En aquells moments els alumnes eren: Eduard Feliu, Josep Canudas i el cubà Ramón Maldonado.¹²⁴

El dissabte 9 a la tarda s'inaugura l'escola a l'aeròdrom en presència del professor Coterillo i els alumnes Josep Canudas; Eduard Feliu; Isidoro Pons, marquès de la Laguna de Camero, i Ramón Maldonado.¹²⁵ Els esperava Ramón Riera. Coterillo donà les explicacions pertinents sobre aspectes tècnics del vol; després, entre el professor i el mecànic, posaren en marxa el motor del «pingüí» i Coterillo provà l'aparell a la vegada que cercava els millors indrets per començar a practicar amb els alumnes a la tarda. Abans que aquests pugessin a la cabina de l'aparell, Coterillo va posar el cargol que fixava la maneta del gas del motor de tal manera que només poguessin obtenir una velocitat màxima de 10 km/h. En aquestes condicions, Canudas i Maldonado feren dues carreres per terra i van reiniciar les classes de l'escola de pilots.

El dilluns 11, Hedilla pujà a l'aeròdrom amb l'alumne Eduard Feliu, Mr. Huiller (el guanyador de la Volta a Catalunya en automòbil) i els dos mecànics, Felipe i Fité, dels tallers de Sant Martí. Hedilla va provar el Bleriot i, donant gas a fons, el va arribar a aixecar dos o tres pams de terra. A continuació féu sortir a rodar als alumnes, que feren el mateix que el dia anterior.¹²⁶

Les classes continuaren, però passat un mes només havien pogut fer pràctiques tres o quatre dies, ja que el Bleriot XI «pingüí» fallava molt sovint. Davant d'aquests problemes, s'envià l'aparell als tallers de Sant Martí. Posat l'aparell a punt, es van reprendre les pràctiques, però els problemes tornaren a sorgir amb molta assiduïtat. Cada cop que es parava es feia l'arranjament oportú i es tornava a practicar, però tornaven el problemes, i així es va repetir durant tres mesos, al llarg dels quals no havien fet gaire més d'una dotzena de pràctiques per mes. Ara bé, passats aquest mesos el «pingüí» estava en bones condicions per complir la seva tasca.¹²⁷

¹²⁴ *Ibíd.*

¹²⁵ ED 21/09/1917.

¹²⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 38; LV 11/09/1916; MD 12/09/1916.

¹²⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 39.

A la ciutat de Balaguer, Foment Mercantil va decidir organitzar una «festa d'aviació» amb motiu de les festes d'octubre a la ciutat, per a la qual es va pensar en Salvador Hedilla.¹²⁸

El 10 d'octubre Hedilla, que havia de realitzar vols a Girona en el programa de les seves festes, anà a la ciutat per cercar una zona que fos emprada com a aeròdrom per als vols a realitzar.¹²⁹

El 16 d'octubre, l'alcalde accidental de Barcelona, Lluís Duran i Ventosa, acompanyat dels regidors Puig de la Bellacasa i Santiago Andreu i del diputat provincial Puig i Cadafalch, realitzà una visita a l'escola de pilots a la Volateria, on foren atesos per la direcció de l'empresa, Hedilla, Gaspar Brunet en nom de l'Aero Club de Catalunya i els senyors Casanoves, Cano i Gaztañondo.

Les autoritats hi realitzaren una minuciosa visita, en la qual reberen detallades explicacions.

Encara que aquell dia feia mal temps, Salvador Hedilla féu un vol d'uns quinze minuts en honor dels il·lustres visitants.¹³⁰

L'endemà, a Reus, pensaren a emprar els terrenys al costat de la fàbrica Gas Reusenc perquè Hedilla i Coterrillo hi fessin diversos vols el 22 i 24 d'octubre.

En la reunió de la Junta de l'Aero Club de Catalunya del 17 d'octubre, es va rebre la notificació de la Casa Reial, que concedia a l'entitat el títol de reial i el Sr. Brunet explicà la seva actuació en el tribunal de selecció dels becats per l'ajuntament.¹³¹

El 18 d'octubre el tribunal de l'Ajuntament de Barcelona trià els tres becats per fer el curs de pilot.¹³²

Cap al 20 de setembre de 1916 ja s'estava muntant el primer hangar i els annexos de l'escola de pilots a l'aeròdrom de la Volateria¹³³.

Com que el camp triat no reunia les condicions mínimes necessàries per enlairar-se¹³⁴, els vols previstos per Hedilla i Corterrillo a Reus per al 22 i 24 no es dugueren a terme.

¹²⁸ St 14/10/1916.

¹²⁹ LV 11/10/1916, MD 17/10/1916.

¹³⁰ LV 17/10/1916, MD 24/10/1916, St 21/10/1916.

¹³¹ MD 17/10/1916, St 21/10/1916.

¹³² Vegeu p. 35.

¹³³ St 23/09/1916.

Retornat Hedilla de França, l'1 de novembre, després d'un vol, féu volar per primer cop Canudas i Feliu¹³⁵.

El dissabte 4 de novembre, tal com estava previst i publicava el programa de festes de Girona, Hedilla féu un vol davant un públic entusiasmat, tot i el mal temps per volar.¹³⁶

En carta de 10 de novembre, la Diputació negava les beques sol·licitades a Pujol Comabella y Compañía.¹³⁷

En aquest context, *Mundo Deportivo* i *Stadium* reproduïen part d'un article publicat a *La Tribuna* de Madrid, amb el títol «¿Será verdad?». L'escrit es pregunta si és cert que en els pressupostos ordinaris per al proper any no hi ha partida destinada a l'aviació civil, mentre que l'Aviació Militar té un pressupost de 23 milions de pessetes. També es pregunta si l'Escuela de Aviación Civil de Getafe passarà a dependre del Ministerio de la Guerra i com quedaran els professors que no saben què han de fer en desconèixer la seva situació.¹³⁸

A mitjan novembre, arribà a Barcelona el pilot cubà amb fama internacional Domingo Rosillo.¹³⁹ Entre altres proeses, va realitzar el primer vol Florida (Estats Units) – l'Havana (Cuba) el 17 de maig de 1913. Fou contractat com a instructor mentre Coterrillo anava als tallers de Sant Martí, on es podien aprofitar millor els seus coneixements tècnics.

El 23 de novembre visitaren l'escola de pilots a la Volateria el Sr. Saragossa, important comerciant d'olis per a aviació, i el pilot aviador Laviña, que havia vingut a Barcelona per rebre motors de La Hispano Suiza. Ambdós foren atesos pels Srs. Pujol. Els alumnes Feliu i Canudas feren demostracions amb l'aeroplà Hedilla-Anzani de 45 CV. Posteriorment Hedilla féu un vol d'exhibició seguit dels vols de Coterrillo i Rosillo, citat per primera vegada a Barcelona.¹⁴⁰

¹³⁴ MD 24/10/1916.

¹³⁵ LV 02/11/1916, MD 07/11/1916.

¹³⁶ LV 05/11/1916, MD 07/11/1916, St 11/11/1916.

¹³⁷ Vegeu p. 35; LV 22/11/1916.

¹³⁸ MD 14/11/1916; St 18/11/1916.

¹³⁹ Neix a l'Havana, el 1914 ve a Europa i obté el títol de pilot a l'escola Blériot a Étampes. Continua un temps a França fent vols freqüentment. Guanya el rècord d'altura en superar en 1.000 peus l'obtingut per Roland Garros. Féu el primer vol Key West (EUA) – l'Havana (Cuba) en dues hores i mitja i el vol Pinar del Río – l'Havana (Cuba) el segueix en importància.

¹⁴⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 39; LV 24/11/1916; MD 28/11/1916; St 25/11/1916.

Poc abans del 25 de novembre s'acabà la construcció del segon hangar, bastant més gran que el primer. Entre tots dos podien acollir àmpliament els cinc avions de l'escola,¹⁴¹ i al costat dels hangars hi havia un petit annex que feia les funcions de taller, oficina, vestuari, sala d'estar per quan plovia i fins i tot de cuina.¹⁴²

Entre finals de novembre i començaments de desembre ingressaren a l'escola l'alumne Lluís Bertrand i Coma i, pocs dies més tard, l'únic pilot dels tres becats per l'ajuntament que hi assistí amb regularitat, Casimir Soler.¹⁴³ El dia 4, Joan Darder renuncià a la seva beca.¹⁴⁴

La revista *Stadium* del 9 de desembre publica un article del pilot Eduard Feliu, funcionari de l'Ajuntament de Barcelona i periodista esportiu, amb el títol «La aviación en Cataluña», on explica que el retard que té l'aviació a Catalunya és ancestral, que mai hi ha pintat res i assenyala com a culpables la manca de suport oficial i la manca d'implicació de la burgesia, a diferència de França i d'alguns *sportsmen* a Madrid.

Paral·lelament, l'Ajuntament de Palma va sol·licitar al Govern la concessió d'una condecoració a Salvador Hedilla pel seu vol Barcelona-Mallorca. El dimecres 6 de desembre, l'esmentat ajuntament va rebre la notificació governamental i va concedir a l'aviador Hedilla la Creu de Plata d'Isabel la Catòlica.¹⁴⁵

Durant el 1916 obtenen el títol de pilot 23 persones, de les quals 20 eren militars i tres civils: amb el núm. 102 Luciano Jiménez, argentí, amb data 18 de juliol de 1916; amb el núm. 121 Jorge Loring, l'11 d'octubre, i amb el núm. 122 Pedro Pidal, el 18 d'octubre.

La clima advers de l'hivern no va permetre que cap dels alumnes pogués fer les pràctiques necessàries per presentar-se a examen, ja que, a part dels 15 dies que va funcionar l'hipòdrom de Can Tunis, al setembre es va poder volar uns vuit dies, a l'octubre uns quinze, al novembre uns cinc i al desembre uns vuit.¹⁴⁶

¹⁴¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 39; MD 28/11/1916; St 25/11/1916.

¹⁴² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 39.

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ Vegeu p. 35.

¹⁴⁵ OLLER GARCÍA, Julián. *Salvador Hedilla, una vida apasionada*, Obra Propia S.L., Valencia 2012, p. 255; LV 24/11 i 06/12/1916; MD 05/12/1916; St 02/12/1916.

¹⁴⁶ ED 07/03/1917.

Durant el gener, els tallers de Sant Martí han acabat un segon «pingüí» Hedilla Anzani de 45 CV.¹⁴⁷ S'inaugura el segon hangar, es desmunta el primer i es torna a muntar enganxat al nou hangar per tal de destinar-lo a taller.

D'altra banda, ja es pot començar a emprar el camp en tota la seva longitud, ja que les pluges d'hivern havien fet créixer herba per tot arreu i l'havien enfortit de tal manera que es podien emprar els seus 400 m de longitud.

Hedilla, quan torna del seu viatge de noces, es reincorpora a la direcció de l'Escola Catalana d'Aviació el divendres 26 de gener de 1917.¹⁴⁸ Amb aquest motiu l'aeròdrom es veié molt concorregut, de manera que Coterrillo va fer un vol i a continuació Hedilla. Quan aquest va aterrar, una comissió d'alumnes i el pilot Domingo Rosillo li lliuraren la creu d'Isabel la Catòlica en recompensa pel seu vol a Mallorca. Després Canudas i Feliu feren unes rectes en l'aire amb l'Hedilla Anzani de 45 CV. L'acte improvisat finalitzà amb un emocionant vol de Domingo Rosillo, anomenat «El Pájaro de las Antillas».¹⁴⁹

El diumenge 28, l'asturià anà a l'aeròdrom de la Volateria, on provà el nou «pingüí». Primer va fer unes carreres per terra i després unes rectes en vol a uns dos metres d'altura. En acabar les proves comentà que havien fet unes ales massa curtes i que en farien unes de noves tan aviat com fos possible, perquè ja hi havia quatre alumnes regulars: Canudas, Feliu, L. Bertrand i Soler.¹⁵⁰

D'altra banda, es nomenaren nous mecànics per a l'Escola Catalana d'Aviació: Antoni Felipe, Manuel Colomer i, com a aprenent, Àngel Dalmau, del Prat de Llobregat.

Aleshores, l'alumne cubà Maldonado, en no rebre la subvenció del seu país, va haver de deixar l'escola per posar-se a treballar.¹⁵¹

El 2 de febrer¹⁵² uns quants socis del R.A.C.C. i uns quants *sportsmen* feren una visita a l'Escola Catalana d'Aviació. Aprofitant la visita, Feliu i Canudas (amb

¹⁴⁷ RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric. *Exposició gràfica: 80 aniversari del primer vol Barcelona-Palma de Mallorca*. Els dos autors diuen que és un Vendôme, però si mirem CANUDAS, Josep, *op. cit.*, a la pàg. 41 hi ha la fotografia de l'aparell i es veu clarament que no és un Vendôme. L'aparell en qüestió té certes formes semblants al seu Monocoque.

¹⁴⁸ ED 27/01/1917, LV 27/01/1917, MD 30/01/1917.

¹⁴⁹ OLLER GARCÍA, Julian, *op. cit.*, p. 257; ED 27/01/1917.

¹⁵⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 40.

¹⁵¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 40; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 62.

l'Hedilla Anzani de 45 CV) i Soler i Bertrand (amb el «pingüí») feren diverses pràctiques. Poc després, Hedilla va realitzar un vol de demostració de quinze minuts amb el seu Monocoque I.¹⁵³

Aquell mateix mes, ingressà com a alumne Vicenç Vallés, que tot seguit començà les pràctiques amb el «pingüí». Els sis alumnes anaven fent les pràctiques. Canudas i Feliu, amb el monoplà Hedilla, començaren a fer petits vols a un o dos metres de terra perfeccionant les seves maniobres, mentre que els quatre restants corrien amunt i avall amb el «pingüí».¹⁵⁴

El diumenge 25 de febrer de 1917 fou un dia força mogut a l'aeròdrom. Començaren l'activitat a dos quarts de dotze, quan Hedilla i Coterrillo provaren un nou tipus d'hèlix construïda als tallers de Sant Martí, i obtingueren bons resultats.

A les tres de la tarda, Hedilla s'enlairà i féu dos vols amb el seu Monocoque II, el segon dels quals anà fins a Barcelona passant per sobre de la Rambla i la Gran Via fins a la plaça de braus Monumental, i va tornar a la Volateria. Entremig dels dos vols, Coterrillo en va fer un amb un Vendôme Le Rhône de 60 CV. El públic assistent quedà molt satisfet «*y también estaba presente con su joven esposa, otro aviador recientemente llegado a Barcelona, don Valentín Díaz que ha entrado en la casa de los señores Pujol Comabella y Compañía*».¹⁵⁵ D'altra banda, Canudas, Rull Dalmau i Pallarés Camas diuen en les seves publicacions que Díaz arribà al gener, fet que queda provat que és erroni, i afegeixen amb Velarde que Díaz porta el seu Morane Saulnier per ser revisat i posar-hi ales noves. Aquesta operació de manteniment veurem més endavant que es fa en una altra data.

El 6 de març de 1917 s'havien construït dos hangars grans i s'esperava en breu la construcció d'un nou hangar. També hi havia un hangar taller, un dipòsit de combustible i un petit despatx per a l'administració.

L'escola tenia la següent flota d'avions:

Núm. 1: «Pingüí» Bleriot Labor, 45 CV.

Núm. 2: Hedilla – Anzani, 45 CV.

¹⁵² ED 04/02/1917.

¹⁵³ LV 06/02/1917.

¹⁵⁴ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 42.

¹⁵⁵ MD 27/02/1917, St 03/03/1917.

Núm. 3: Vendôme Le Rhône, 60 CV

Núm. 4: Monocoque Hedilla Le Rhône, 60 CV

Núm. 5: Monocoque Hedilla Le Rhône 90 CV.¹⁵⁶

El diumenge 18 de març Canudas, Soler, Barnola i Bertrand són a l'aeròdrom, on Canudas fa cinc pràctiques amb l'Hedilla Anzani de 45 CV, envolant-se cada vegada i fent rectes molt regulars. Soler fa per primera vegada quatre sortides amb el mateix aparell i Bertrand fa rectes amb el pingüí, i aixeca per primer cop la cua. A continuació Coterrillo fa un vol amb el Vendôme Le Rhône de 60 CV. Van al camp de vol un nombre regular de socis del R.A.C.C.¹⁵⁷

A començaments d'abril, Rosillo anuncià a la direcció de l'empresa que Canudas i Feliu estaven en condicions de passar a volar amb el Vendôme i començar a fer-ho més enllà de l'aeròdrom. Al cap d'uns dies, el professor va passar L. Bertrand i Soler a l'Hedilla Anzani de 45 CV. En la primera recta d'un dels nous alumnes, l'aparell tingué un petit accident, que va aprofitar Hedilla per fer-li canviar l'ala. Dos dies després estava llest per tornar a volar. Rosillo va escollir Canudas perquè fos el primer en volar amb l'aparell modificat, i aquest va funcionar tan bé que Canudas gairebé va superar els límits del camp. En voler aterrar, va penjar l'aparell en uns pins de poca altura i va foradar la tela, sense que l'alumne Canudas es fes cap ferida. Vint-i-quatre hores més tard l'aparell estava de nou en vol.¹⁵⁸

El diumenge 22 d'abril féu una visita a l'aeròdrom de la Volateria la secció d'enginyeria del Centre Excursionista de Catalunya, presidida pel Sr. Rius, que acompanyava els socis Sr. Ferran, catedràtic de l'Escola d'Enginyers Industrials; els enginyers Srs. Moncunill, Raspall, Sitges, Casajuana i senyora, entre d'altres; el diputat Sr. Bassols; el regidor Calderò; el Sr. Cabot (secretari del R.A.C.C.) i senyora; el Sr. Ruiz Ferry (secretari del R.A.C.E.); la Sra. De Hedilla; el Sr. Eduard Pujol i senyora; els Srs. Hereter, Jordà, Brunet, i bastants membres de l'Aero Club. Davant d'aquesta concentració de persones Hedilla portà a terme tres vols. El primer, amb el Vendôme de l'escola; el segon, amb el primer Vendôme Gnome de

¹⁵⁶ ED 07/03/1917.

¹⁵⁷ ED 21/03/1917.

¹⁵⁸ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 42.

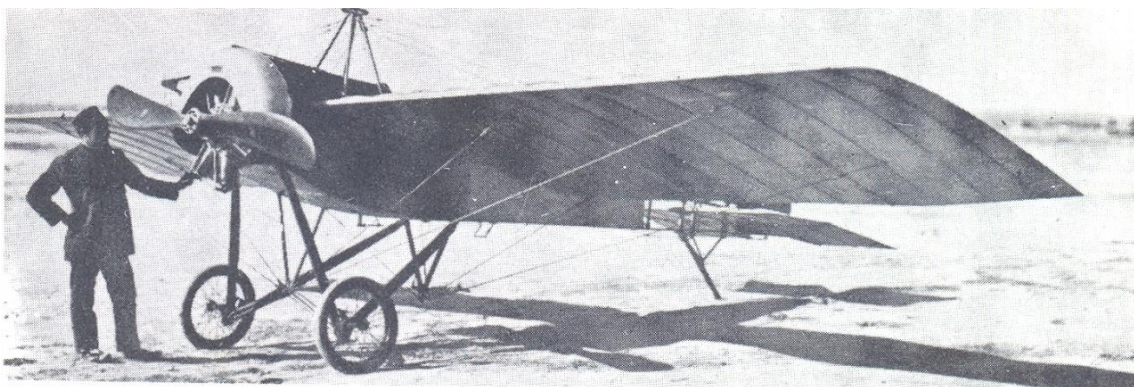
50 CV de la comanda de l'Aviació Militar tot just sortit de la fàbrica de Pujol Comabella y Compañía, i el tercer vol el realitzà amb el seu Monocoque II (Hedilla Le Rhône de 80 CV). Continuà Coterrillo fent un vol amb el Vendôme de 60 CV i després els alumnes Feliu i Canudas amb l'Hedilla Anzani de 45 CV van fer vols a pocs metres d'altura sobre l'aeròdrom. Finalment, L. Bertrand i Soler feren una recta amb el «pingüí».¹⁵⁹

Al mes de març va arribar a l'aeròdrom de la Volateria un petit biplà, procedent de Madrid, dissenyat pel Sr. José Perojo i construït pel Sr. Manuel Vaquerizo a la capital espanyola. Les dates queden confirmades per *Mundo Deportivo*, el 3 d'abril de 1917, i *El Diluvio*, el 21 de març de 1917, que publicaven: «*Hedilla efectuará, muy en breve, las pruebas del pequeño biplano rápido construido por don José Perojo*».

L'avió arribà desmuntat i calia posar-hi motor. A Pujol Comabella hi col·locaren un motor Le Rhône de 60 CV i després de muntar-lo, el 4 de maig de 1917,¹⁶⁰ Hedilla el provà en vol amb molt bons resultats.

A banda del personal de l'Escola d'Aviació, presenciaren les proves els entusiastes Srs. Busquets, Riera i Colominas.

A continuació dels vols de prova, Eduard Feliu i Josep Canudas seguiren practicant amb l'Hedilla Anzani de 45 CV, que aterrà dins del cercle pintat al camp de vol.¹⁶¹



Vendôme construït per Pujol Comabella y Compañía (fotografia: Archiu Miguel Sanchis)

¹⁵⁹ ED 25/04/1917, LV 21 i 23/04/1917, MD 24/04/1917, St 28/04/1917, HD 05/05/1917.

¹⁶⁰ ED 09/05/1917.

¹⁶¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 43; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 63-64; ED 09/05/1917; LV 05/05/1917; MD 08/05/1917.

El dissabte dia 5 de maig, Feliu, després de rebre les indicacions oportunes, va sortir a volar sol per primer cop amb un dels Vendôme Le Rhône de 60 CV. Va fer el primer vol sol i va passar per primer cop el llindar del camp, seguint Bertrand i Soler, que passaren a volar per primera vegada amb l'Hedilla Anzani de 45 CV després d'haver de fer un grapat de carreres amb la cua a terra i aixecada amb el «pingüí».¹⁶²

Tres dies més tard, segons Canudas, mentre Feliu feia un vol amb el Vendôme se li quedà bloquejat el timó de profunditat, i va aterrar una mica bruscamment¹⁶³.

Aquell mes de maig, a part d'ingressar a l'escola els quatre alumnes becats per l'ajuntament,¹⁶⁴ també hi ingressen com a alumnes particulars Huiller, provador d'automòbils de la casa Elizalde, i Emili Mayolas.¹⁶⁵

Entre els diferents vols que feien els pilots de l'escola, el dia 5 de maig Hedilla fa tres vols amb el Vendôme. En un d'aquests porta com a passatger Ramón Riera, el guarda de l'aeròdrom. El dia 6 Hedilla fa dos vols amb el Vendôme Le Rhône de 60 CV de 12 i 15 minuts, respectivament. A la tarda, amb el mateix aparell, Rosillo fa dos vols, un dels quals sobre l'hipòdrom el dia de curses. El diumenge 20, vola durant 20 minuts sobre el Prat de Llobregat. El dia 25, Hedilla, amb el seu Monocoque II, i Rosillo, amb el Vendôme, fan un vol cada un. El diumenge 27, malgrat el vent que bufa, Hedilla i Rosillo volen al matí, durant 43 i 32 minuts, sobre el Turó Park, on es realitzava un festival a favor de la Creu Roja de les nacions aliades.¹⁶⁶ Foren nombrosos els aplaudiments que recolliren entre el públic dels diferents indrets sobrevolats.

En l'última sessió de la Junta de la R.A.C.C., abans del 19 de maig, es decidí celebrar el primer any de fundació del club i realitzar un concurs d'aviació emprant com a circuit el recorregut següent: aeròdrom de la Volateria, Tibidabo i tornar; uns 32 km. Comptaven amb 3.000 pessetes per als premis i les dates previstes per a

¹⁶² ED 09/05/1917.

¹⁶³ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 44.

¹⁶⁴ Vegeu p. 50.

¹⁶⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 43.

¹⁶⁶ ED 09, 23 i 30/05/1917, LV 26/05/1917, MD 30/05/1917.

la celebració eren els darrers dies de juliol,¹⁶⁷ coincidint amb la «fiesta de las palomas», organitzada per la Real Sociedad Colombófila.

Les condicions climatològiques de l'hivern i fins ben entrada la primavera van fer que en els primers mesos de l'any l'activitat de l'escola fos baixa.

El diumenge 3 de juny de 1917, a part dels vols de pràctiques dels alumnes, Hedilla s'envola amb el Monocoque II. Sobrevola Barcelona durant mitja hora i llança un ram de flors al seu pas per sobre del passeig de Gràcia, ja que s'hi celebrava una batalla de flors.

El dia 4 Canudas fa un vol de pràctiques. A la tarda, una comissió de personalitats basques fa una visita a l'aeròdrom, davant dels quals Rosillo fa un vol.¹⁶⁸

El 8 de juny, l'*sportsman* Emilio Mayolas, un nou alumne, realitzà les primeres rectes amb el «pingüí».¹⁶⁹

L'11 de juny de 1917, una delegació colombiana formada pels Srs. Federico Abelaz i Carlos Lorenzana i senyores, la Sra. Vicente i filla, més alguns *sportsmen* de Girona, visitaren l'Escola Catalana d'Aviació, on foren atesos pel seu gerent, Sr. Eduard Pujol; pels pilots Salvador Hedilla i Domingo Rosillo, i per l'alumne Josep Canudas. Hedilla realitzà dos vols amb el seu Monocoque I amb motor Le Rhône de 80 CV, en el segon dels quals portà de passatger l'advocat gironí Josep Peya. També cal remarcar l'ingrés d'un nou alumne: el Sr. Emilio de Mayolas.¹⁷⁰

El divendres 15 Hedilla passà el dia al camp i va aprofitar per fer que Canudas i Bertrand fessin el seu primer vol amb el Vendôme Le Rhône de 60 CV. Mayolas i Huiller fan rectes amb el «pingüí» i Hedilla i Rosillo fan un vol cada un de 7 i 6 minuts, respectivament. A la tarda visità l'escola una secció de l'escola dels Maristes, davant dels quals Rosillo féu un vol amb el Vendôme i Valentín Díaz un altre amb el seu Morane-Saulnier, equipat amb un motor Gnôme de 50 CV,¹⁷¹ mentre que Canudas el situa al gener erròniament.¹⁷²

¹⁶⁷ ED 30/05/1917, MD 22/05/1917, St 19/05/1917.

¹⁶⁸ ED 06/06/1917.

¹⁶⁹ *Ibid.* 13/06/1917.

¹⁷⁰ ED 13/06/1917, LV 13/06/1917, MD 19/06/1917, St 23/06/1917

¹⁷¹ ED 20/06/1917, LV 19/06/1917, MD 19/06/1917, St 23/06/1917.

¹⁷² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 40.

A partir d'aquell dia, Canudas i Bertrand aprofitaren per fer tants vols com podien i aviat començaren a practicar les maniobres d'examen, en especial els viratges cap a la dreta¹⁷³ –fins aleshores prohibits però necessaris per fer els «vuits»¹⁷⁴ reglamentaris– i els aterratges amb vols planant.¹⁷⁵

El dia 18, els alumnes Feliu, Canudas, Lluís Bertrand i Mayolas fan les pràctiques. El primer i el segon fan vols de preparació d'examen. Després s'envola Hedilla amb el seu Monocoque II i porta de passatger J. Bertrand, germà de l'alumne L. Bertrand.¹⁷⁶

El diumenge 24 de juny de 1917, visità l'aeròdrom de la Volateria el president del R.A.C.C., Sr. Mariano Foronda, i el secretari Sr. Ricardo Cabot i senyora, que foren rebuts pels Srs. Eduard i Jordi Pujol i senyores, cosa que provocà que s'enlaïressin els professors de vol Srs. Rosillo i Coterrillo; el director de l'escola, Salvador Hedilla, i els alumnes L. Bertrand i Canudas, els quals deixaren molt bones impressions als assistents. També hi eren Valentín Díaz i senyora i el fotògraf Cò de Triola.¹⁷⁷ Lluís Bertrand, satisfet amb les bones condicions del Vendôme, signà un contracte amb Pujol Comabella y Compañía per a l'adquisició d'un d'aquests aparells.¹⁷⁸

El dimarts 27 de juny de 1917, a les tres de la matinada, sortien en diferents cotxes del R.A.C.C. els Srs. Ricardo Cabot, Gaspar Brunet i Rómulo Bosch Catarineu com a comissaris per controlar les proves reglamentàries que havien de realitzar Lluís Bertrand i Josep Canudas a l'aeròdrom de la Volateria per obtenir els títols de pilot.

Arribats a l'aeròdrom, Hedilla i Rosillo comprovaren el bon funcionament del Vendôme Le Rhône de 60 CV amb què s'havien de fer les proves de vol. Tot just es dibuixava a l'horitzó el disc solar quan Bertrand es va enlairar per fer la primera sèrie de quatre «vuits» i va aterrar en el cercle de 50 m de diàmetre pintat al camp.

¹⁷³ Cal tenir present que els Vendôme de l'Escola Catalana d'Aviació portaven un motor rotatiu, la qual cosa vol dir que el bloc del motor girava junt amb l'eix de l'hèlix. Per tant, fer un viratge incorrecte, per la descompensació de forces, volia dir entrar fàcilment en pèrdua i en barrina.

¹⁷⁴ Maniobra demanada als exàmens de pilot que consisteix a dibuixar un vuit volant anivellat per demostrar que es dominen els viratges a esquerra i dreta.

¹⁷⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 44-45.

¹⁷⁶ ED 20/06/1917.

¹⁷⁷ ED 27/06/1917, MD 03/07/1917, St 30/06/1917.

¹⁷⁸ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 45.

Tornà a sortir per a fer la segona sèrie de «vuits» i en féu tres més dels reglamentaris, i aterrà en aquesta ocasió al bell mig del cercle. Un cop fetes aquestes proves, com que ja es començava a notar l'escalfor del sol amb petites tèrmiques, els jutges decidiren ajornar la resta de proves per a la tarda.

A la tarda, un cop els comissaris havien ocupat els seus llocs, fou el torn de Josep Canudas, que realitzà les dues sèries de «vuits» i aterrà amb gran suavitat les dues vegades, tot i el vent que bufava.

A continuació s'envolà Bertrand per fer la darrera prova. Pujà a un mínim de 100 m per fer una aproximació al camp amb motor a ralenti i aterrà dins el cercle, fent correctament la prova. Com que començava a fosquejar, els comissaris decidiren ajornar fins al dia 29 la prova que li faltava a Canudas.

El divendres 29 a la tarda, Canudas s'envolà i pujà fins a 750 m, començant des de lluny l'aproximació.¹⁷⁹ En arribar a 500 m deixà el motor a ralenti i féu un llarg planejament que acabà al centre del cercle amb un suau aterratge. Així, Barcelona i Catalunya van obtenir els primers pilots formats a casa.

Passats els exàmens, Bertrand i Canudas es van quedar sense poder volar. El primer esperava que li lliuressin el Vendôme que havia encarregat i Canudas esperava trobar una solució econòmica per poder volar. Feliu no va anar més a l'escola i s'apartà de l'aviació per força temps.

En aquelles dates, Hedilla havia obtingut uns plànols d'uns avions d'escola francesos que, per les seves característiques, podien interessar a escoles civils i militars. La secció tècnica dels tallers va preparar els plànols d'un avió inspirat en el Caudron per dotar l'escola del material que tant li mancava.¹⁸⁰

9.1.1.1 - El curs de pilot

El primer aparell que tocava un alumne per aprendre a volar era el «taxi», conegut com a «pingüí». Amb aquest aparell, que no volava, l'alumne aprenia a conduir-lo per terra com si fos un cotxe. Primer rodava amb la cua tocant a terra i en línia

¹⁷⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 45-47; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 67; *Delta*, gener-febrer 1991; ED 04/07/1917; LV 01/07/1917; MD 03/07/1917; St 30/06 i 07/07/1917; HD 25/07/1917.

¹⁸⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 47.

recta. Quan assolia satisfactòriament aquest procés, se li permetia donar un xic més de gas i aprenia a rodar amb la cua aixecada.

El pas següent era començar de nou amb el mateix procés anterior amb un aparell que ja volava, però de poca potència: en el cas que ens ocupa, l'Hedilla Anzani de 45 CV. Quan ja dominava aquest aparell rodant en línia recta amb la cua aixecada, seguia fent-ho a més potència i fent petits salts fins a volar per sobre de l'aeròdrom, a pocs metres d'altura. Aquest pas obligava també a aprendre a aterrar. Un cop fets els vols suficients, només en línia recta, ja estava preparat per al següent pas.

El següent pas era ja amb un avió que volava; en el nostre cas, el Vendôme. Primer només es feia a l'aire sobre l'aeròdrom, a continuació se'l deixava sortir del límit del camp i llavors havia d'aprendre a fer els viratges. Aquí pràcticament ja se'ls considerava llestos per a l'examen,¹⁸¹ però calia aprendre bé els elements del vol: envols, vol recte, viratges, planar i aterrar.

El 9 de setembre, Joan Perpinyà Llarde, el becat en primer lloc l'any 1917, comença les classes fent la primera carrera amb el «pingüí».¹⁸²

El dimecres 19, comença les classes pràctiques l'*sportsman* de Jerez, Fernando Martínez Pereda.¹⁸³

Abans d'aquests fets l'Aviació Militar féu una comanda de 35 motors Le Rhône.¹⁸⁴

El dijous 27 de setembre de 1917, els alumnes Soler, Barnola, Perpinyà i Martínez fan les pràctiques i Rosillo fa un vol sobre la població del Prat de Llobregat, que celebrava la festa major.

El dissabte 29, Eduard Bertrand (germà del pilot Lluís Bertrand) fa pràctiques amb el «pingüí» i s'afegeix als alumnes que ja practiquen.¹⁸⁵

En la reunió de la Junta del R.A.C.C. del dijous 9 d'agost de 1917, es prengué la decisió d'organitzar un sopar per lliurar els títols de pilot a Bertrand i Canudas.¹⁸⁶

¹⁸¹ St 14/07/1917.

¹⁸² ED 19/09/1917.

¹⁸³ *Ibid.* 26/09/1917.

¹⁸⁴ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 41.

¹⁸⁵ ED 03/10/1917.

¹⁸⁶ MD 14/08/1917, St 11/08/1917.

El diumenge 7 d'octubre, a les dues del migdia, el Tibidabo, Vallvidrera i Sant Pere Màrtir estaven plens a vessar de gent, que cercaven un bon punt des d'on poder veure com arribaven i sobrevolaven la muntanya els avions. A l'aeròdrom de la Volateria també s'hi aplegà força públic per veure les sortides i arribades dels avions. Canudas i Creus exercien de comissaris i donaren la sortida a Coterrillo a les 16 h 13 min amb un Vendôme Le Rhône de 60 CV perquè fes el circuit que anava del camp de vol fins al Tibidabo. L'avió va donar sobre el cim dues voltes a la torre de l'aigua i va retornar a l'aeròdrom, lloc on va aterrar a les 16 h 35 min. Després, a les 17 h 15 min, s'envolà Salvador Hedilla amb el seu Monocoque II Le Rhône de 100 CV, amb què va fer el circuit. Quan tornava a l'aeròdrom, es creuà sobre el Prat de Llobregat amb Coterrillo, que havia sortit del camp de vol amb un Vendôme Le Rhône de 60 CV.

Quan es va acabar la cursa, Salvador Hedilla havia cobert el circuit de 31,5 km en 19 min 22 s, Domingo Rosillo ho havia fet en 20 min 45 s, i Francisco Coterrillo, en 21 min 12 s.

El primer i segon es va endur una copa del R.A.C.C. i del Tibidabo S.A. més una quantitat entre 340 i 600 pessetes i el darrer, una quantitat entre 310 i 400 pessetes.¹⁸⁷

En la reunió de la Junta del R.A.C.C del 18 d'octubre de 1917, decidiren lliurar els títols de pilot a L. Bertrand i Canudas i els premis de la cursa del Tibidabo en un mateix acte: un sopar a la Maison Dorée el 29 d'octubre, al qual assistiren els interessats, socis del R.A.C.C, persones del món de l'esport i directius de Pujol Comabella y Compañía. En aquest sopar, Josep Maria Armangué quedà amb Salvador Hedilla per volar l'endemà.¹⁸⁸

El 30 d'octubre de 1917, Hedilla i Armangué sortiren del Club Motorista de la plaça Tetuan i s'adreçaren a l'aeròdrom de la Volateria, on hi havia el Monocoque I Le Rhône 80 CV. L'avió s'envolà a les 16 h 50 min, pilotat per Hedilla, amb Armangué assegut darrere l'aviador i d'esquena a ell. Pujaren fins a 700 m i al cap de pocs

¹⁸⁷ RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 65-66; ED 26/09 i 08/10/1917; LV 27/09 i 08/10/1917; MD 26/09, 02/10 i 09/10/1917; St 22/09, 29/09, 06/10 i 13/10/1917.

¹⁸⁸ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 48; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 68; ED 17/10 i 24/10/1917; LV 27/10/1917; MD 23/10 i 30/10/1917; St 20/10/1917.

minuts, fent un viratge a la dreta, l'avió ficà l'ala i caigué a terra tot fent una barrina. Els dos tripulants moriren a l'acte en estavellar-se l'avió, que quedà destruït.¹⁸⁹ L'accident causà un gran impacte a tot l'Estat a causa de la gran fama que havia adquirit Hedilla i per la implicació d'Armangué en el món de l'esport a Catalunya.

El 3 de novembre es va embarcar el fèretre d'Hedilla en tren cap a Santander, on fou enterrat.¹⁹⁰

El 7 de novembre de 1917, l'Escola Catalana d'Aviació va reprendre les classes pràctiques dels seus alumnes amb Soler, Eduard Bertrand, Díaz i Vallés, amb l'escola sota la direcció de Rosillo, que substituïa el seu cap, mort vuit dies abans.

El diumenge 18 a la tarda, Rosillo fa un vol amb el Vendôme per damunt l'hipodrom de Can Tunis, amb el públic allà reunit.¹⁹¹

El 20 de novembre, l'alumne becat per l'Ajuntament de Barcelona Casimiro Soler féu les proves de l'examen de pilot. S'envolà a les 15 h 37 min per fer la primera sèrie de «vuits» amb un dels Vendôme Le Rhône de 60 CV després que Rosillo hi fes un vol per comprovar el bon funcionament de l'avió, i aterrà dins dels marges establerts a les 15 h 54 min. Va tornar a sortir per fer la segona sèrie de «vuits» a les 16 h 05 min, i va tornar a aterrar dins de normes a les 16 h 23 min. En començar el capvespre, s'enlairà de nou per fer la prova d'altura i planejament i féu bé l'exercici. Això el convertí en el primer pilot dels alumnes becats per l'Ajuntament de Barcelona.¹⁹²

El 8 de desembre Domingo Rosillo i Lluís Bertrand fan un vol per sobre de Barcelona, el primer amb el Vendôme de l'escola i el segon amb el seu.¹⁹³

A la revista *Stadium* del 8 de setembre de 1917 s'hi publicava un article demanant que es fes una subscripció per regalar un avió a Canudas –pilot entusiasta, divulgador i un dels fundadors del R.A.C.C.– per poder seguir volant, preveient

¹⁸⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 48-49; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 71-72; HERRERA ALONSO, Emilio, *op. cit.*, p. 55-59; ED 31/10/1917; LV 21/10 i 01/11/1917; MD 06/11 i 13/11/1917; St 03/11 i 10/11/1917; HD 05/11/1917.

¹⁹⁰ ED 1, 2 i 7/11/1917, LV 04/11 i 08/11/1917, MD 13/11/1917.

¹⁹¹ ED 28/11/1917.

¹⁹² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 49; HD 05/01/1918; ED 22 i 24/11/1917; LV 22/11/1917; MD 27/11/1917; St 01/12/1917.

¹⁹³ ED 12/12/1917.

que podria fer grans coses. D'altra banda, el diari *Mundo Deportivo* del 2 d'octubre de 1917 publicà un article en el mateix sentit, proposant que Pujol Comabella y Compañía li deixés un avió per volar. Sembla que aquests articles a les dues grans publicacions esportives catalanes tingueren efecte, ja que a finals d'any Josep Canudas fou nomenat professor auxiliar de l'Escola Catalana d'Aviació i encarregat de la secció de dibuix i plànols dels tallers Pujol Comabella y Compañía, amb dret a volar els dies de festa i poder passar més endavant a l'escola com a ajudant de Rosillo.¹⁹⁴

Segons els moviments a l'aeròdrom de la Volateria del 1916 i 1917, tenint en compte l'estat atmosfèric, es veuen el nombre de dies que resultaven hàbils per practicar a l'hipòdrom¹⁹⁵ i a l'aeròdrom de la Volateria.¹⁹⁶

1916	
Mes	N. dies
Setembre	8
Octubre	15
Novembre	5
Desembre	8
TOTAL	31
1917	
Gener	10



Avió Perojo

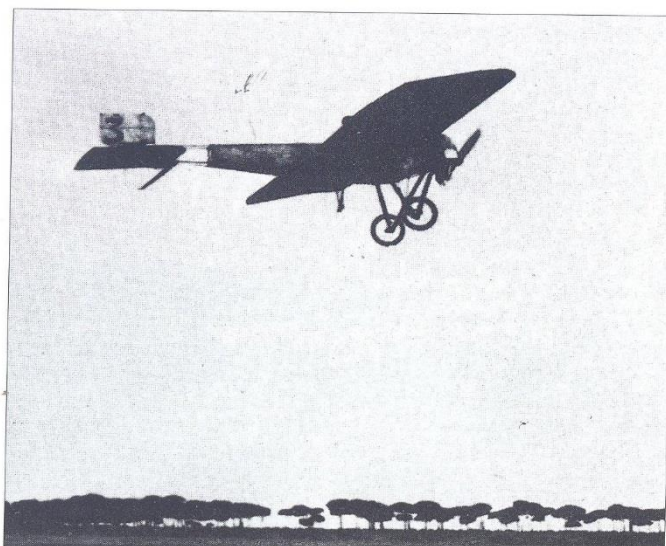
¹⁹⁴ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 50-51; LV 31/12/1917.

¹⁹⁵ ED 07/03/1017.

¹⁹⁶ Vegeu Annex 11.

9.2 - VISITES A L'AERÒDROM DE LA VOLATERIA I L'ESCOLA CATALANA D'AVIACIÓ





Avió Vendôme volant a la Volateria (fotografia: Fons Josep Mónés – Arxiu Canudas)

El diumenge 27 de gener de 1918, Domingo Rosillo («El pájaro de las Antillas») realitzà un vol en el qual es dirigí al port de la ciutat, on féu una sèrie d'evolucions davant la tribuna que presidia la regata de rem del Campionat de Catalunya.¹⁹⁷

A finals de març de 1918, Rosillo provà el Vendôme amb plena satisfacció.¹⁹⁸

A començament d'any l'escola estava una xic parada. Dels cinc alumnes becaris de l'Ajuntament de Barcelona (Barnola, Perpiñá, Felipe, Bru i Pallejà), només practicava regularment Feliu i, dels alumnes privats (Díaz Tendero, Huiller, Carbonell, Martínez i Eduard Bertrand, germà del pilot), hi assistien regularment un o dos.¹⁹⁹

A començaments d'abril, ingressà a l'Escola Catalana d'Aviació un nou alumne santanderí, Joaquín Cayón, amic personal del director Jorge Loring. En paral·lel, Josep Canudas passà dels tallers a l'aeròdrom per entrenar-se volant tant com pogués.²⁰⁰

El diumenge 28 d'abril, Lluís Bertrand volà amb el seu Vendôme Le Rhône de 60 CV de l'aeròdrom des de la Volateria fins a Sitges i evolucionà sobre l'autòdrom,

¹⁹⁷ ED 30/01/1918.

¹⁹⁸ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 51-52; MD 27/03/1918.

¹⁹⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 51.

²⁰⁰ *Ibíd.*, p. 52.

on se celebrava una cursa de cotxes. A continuació tornà al camp de vol després de realitzar un vol de 58 quilòmetres en 28 minuts.²⁰¹

Al maig o a l'agost Canudas començà a ajudar Rosillo en la seva nova tasca d'instructor de vol.²⁰²

El diumenge 12 de maig Canudas volà en diferents ocasions sobre l'hipòdrom. El dia 19, repetí el vol al mateix lloc, on hi havia una cursa de cavalls, i prosseguí fins al port de Barcelona, on se celebrava el Campionat d'Espanya de rem, i sobrevolà la cursa. En tornar a l'aeròdrom féu una altra volta sobre l'hipòdrom. Havia completat un vol de 27 minuts.²⁰³

L'Escuela Nacional de Aviación, situada a l'aeròdrom de Getafe, va començar a operar l'any 1913 i fins al 1917 s'hi van formar pocs pilots civils. Aquell mateix any va passar a formar part del Ministerio de la Guerra i es destinà a la formació de pilots militars segons les disposicions de la Real Orden de 13 de maig de 1918.²⁰⁴ Aquest canvi va convertir l'Escola Catalana d'Aviació en l'única escola de pilots civils a Espanya.²⁰⁵

El 9 de juny, Josep Canudas féu tres vols amb èxit de 12, 9 i 6 minuts, respectivament, emprant per primer cop a Espanya un combustible substitutiu de la gasolina. Aquest combustible, conegut amb el nom de «R i S núm. 1» es va elaborar a la casa Reynés i Soler, de casa nostra.²⁰⁶

El mes de juny de 1918, quan s'acostava el primer aniversari com a pilots de Josep Canudas i Lluís Bertrand, aquests van acordar fer un vol fins a Montserrat. Exposat el projecte a Rosillo i Eduard Pujol, no hi posaren cap inconvenient. Alfaro, per la seva part, s'hi va oposar argüint que precisament aquells dies necessitava als tallers el motor que tenia el Vendôme per muntar-lo en un dels darrers aparells construïts, ja que hi havia penúria de motors. Només mancaven vuit dies per portar a terme el vol a Montserrat. Aleshores, van recordar que, en un racó de l'hangar, hi havia un motor rotatiu Gnôme de 50 CV, abandonat feia

²⁰¹ ED 03/05/1918.

²⁰² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 53-54; MD 22/05/1918.

²⁰³ *La Publicidad* (d'ara en endavant LP) 20/05/1918, LV 22/05/1918, MD 22/05/1918, St 25/05/1918.

²⁰⁴ D'ara endavant RO.

²⁰⁵ St 22/06/1918.

²⁰⁶ LV 11/06/1918, MD 11/06/1918.

temps. Estava rovellat i fet una desgràcia. Canudas va decidir netejar-lo, completar-lo (ja que hi faltaven algunes peces) i muntar-lo al Vendôme. Quan explicà la idea a Rosillo, aquest no hi posà cap paga i Cayón i els mecànics s'oferiren a treballar-hi. Foren uns dies de bogeria, d'un no parar, una autèntica cursa contra rellotge, i fins i tot s'hi treballà unes quantes nits. Finalment el 29 de juny el motor ja estava muntat al Vendôme. El diumenge 30 al matí es va provar el motor a terra i va rutllar força bé. Minuts més tard s'envolà Canudas per provar-lo. Donava la potència normal, però tenia una vibració excessiva. Segons la premsa, el problema era una bugia greixada.

A la tarda s'enlairaren, a les 16 h (segons Canudas) o a les 18 h (segons *La Vanguardia*). Primer ho féu Lluís Bertrand, que, seguint el Llobregat, pujà fins a 2.000 metres, sobrevolà la muntanya de Montserrat i tornà via Terrassa, Sabadell i Rubí, i va aterrar a la Volateria després d'un vol d'1 hora i 5 minuts.

Després d'envolar-se Bertrand ho féu Canudas i, quan estava a uns 50 metres d'altura, el motor començà a fallar, aconseguí arribar fins a 100 metres i decidí tornar, ja amb el motor parat, cap a l'aeròdrom. Canudas va veure que no arribava al camp de vol per l'altura que duia i decidí dirigir-se cap a la platja, topà amb el tren d'aterratge de l'aparell contra la copa d'un pi amb força altura i l'avió caigué de morro. Canudas, que portava posat el casc protector, va rebre un fort cop al cap, però el casc el protegí i quedà ferit sense gravetat.²⁰⁷

A conseqüència de l'accident de Canudas, a *La Vanguardia* del 4 de juliol de 1917 s'hi publicà un article en el qual es plantejava que l'aviació a Espanya estava fent els primers passos, però hi havia mancança de material i motors, amb una dotzena de pilots civils que arriscaven la vida volant i pilots militars que no arriben a la centena i tenien una formació lenta. A continuació afirmava que no hi havia aviació civil i que, quan acabés la guerra, l'aviació faria nous passos. També apuntava que era possible que vinguessin pilots estrangers, ja que en aquells anys convulsos se n'havien format milers, però que el país seguiria igual, incapaç d'afrontar les lliçons de la guerra per la manca de possibilitats que hi havia aquí.

²⁰⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 53; ED 1, 2 i 3/07/1918; LV 02/07/1918; LP 02/02/1918, MD 02/07/1918; St 06/07/1918.

El 7 de juliol, amb motiu de la festa que es feia a la muntanya de Montjuïc, Lluís Bertrand s'envolà de l'aeròdrom de la Volateria, s'acostà a la muntanya i la sobrevolà a poca altura, i després tornà a l'aeròdrom.²⁰⁸ El dissabte següent, el 13 de juliol a la tarda, a la seu del R.A.C.C. es va inaugurar la biblioteca d'aeronàutica, organitzada i equipada de literatura especialitzada sota la batuta del seu bibliotecari Antoni Armangué. En el mateix acte es lliurà el títol de pilot a Casimiro Soler, que el va obtenir en l'examen del mes de novembre de 1916.²⁰⁹ Quatre setmanes després de l'accident, Canudas ja tornava a l'aeròdrom de la Volateria.

A l'agost, Cayón va passar al segon «pingüí» i a cap de pocs dies va començar a fer rectes a l'aire. Llavors Rosillo va passar l'alumne sota la tutela de Canudas, que començava així la seva tasca d'instructor de vol.²¹⁰

L'11 d'agost, socis de l'Agrupació Atlètica Excursionista del Prat de Llobregat visitaren l'aeròdrom de la Volateria i l'Escola Catalana d'Aviació.²¹¹

Entre el 26 i el 28 d'agost, Rosillo provà en vol l'E-1 amb èxit a la Volateria, un biplà amb motor Le Rhône de 60 CV, per a escola o turisme. Era el primer projecte de Loring Pujol.²¹²

El 27 de setembre de 1918, alumnes i professors de l'Escola Catalana d'Aviació participen en la cursa d'atletisme de 1.000 metres a la població del Prat de Llobregat.

El 5 d'octubre de 1918 Joaquín Cayón, alumne de l'Escola Catalana d'Aviació, de la Loring Pujol, realitzà l'examen per obtenir el títol de pilot. Cayón realitzà les dues sèries de «vuits» i l'aterratge dins del cercle pintat al mig del camp de vol davant el comissari del R.A.C.C. Sr. Manuel F. Creus, ajudat per Josep Canudas. Cayón esdevingué el quart pilot format a l'Escola Catalana d'Aviació.²¹³

A l'Escola Catalana es treballava amb entusiasme, ja que s'esperava que, quan acabés la guerra a Espanya, hi hauria un gran impuls de l'aviació.

²⁰⁸ ED 10/07/1918, LP 07/07/1918.

²⁰⁹ ED 17/07/1918, MD 16/07/1918, St 20/07/1918.

²¹⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 53.

²¹¹ LV 11/08/1918.

²¹² VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 464; LV 30/08/1918; MD 03/09/1918.

²¹³ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 54; LV 06/10/1918; MD 08/10/1918; St 19/10/1918.

El diumenge 20 d'octubre al matí fou un dia amb força activitat a l'aeròdrom de la Volateria, on Joaquín Cayón realitzà un vol atrevit amb el seu Vendôme Gnôme de 50 CV, seguit d'un vol de Canudas amb el Loring Pujol E-1 Le Rhône 60 CV, en què el pilot català establí el rècord d'altura de Catalunya. A la tarda, Canudas tornà a volar i pujà fins a 1.500 m, sobrevolant Barcelona i tornant al camp de vol via l'Hospitalet i el Prat.²¹⁴

A principis de l'any 1919, arribà amb tren al Prat, procedent de Madrid, un avió que Alfaro havia construït a Getafe feia un parell d'anys, però que no tenia motor ni havia volat. Al febrer s'hi va instal·lar un motor Hispano Suïza, en préstec de l'Aeronáutica Militar. Rosillo el va provar amb cura i s'enlairà amb poca carrera. S'enfilava bé, però el comandament dels alerons no anava del tot bé. Ho comentà a Alfaro i aquest acceptà les indicacions de Rosillo.²¹⁵

El 7 de març de 1919 al matí, Joaquín Cayón va fer un vol de 45 minuts sobre Barcelona i va pujar fins a 1.200 m. Aquest mateix mes s'anunciava que al maig l'Escola Catalana reemprendria les classes.²¹⁶

En acabar el contracte d'arrendament del vedat de caça que hi havia sobre la Volateria, Guillem Casanoves va incloure la casa en el contracte d'arrendament de Talleres Hereter S.A. Aquest lloguer va permetre que, a més del guarda Ramón Riera i la seva família, que hi vivia feia anys, es disposés de dotze habitacions, on s'instal·laren oficines, menjadors i dormitoris, la qual cosa permetia als treballadors no haver d'anar i tornar cada dia de Barcelona.

A l'escola tan sols hi havia dos alumnes efectius: Antoni Felipe, que només podia assistir-hi alguns dies festius, i Manuel Colomer, becat per l'ajuntament i mecànic de l'empresa, que practicava tant com podia.

Rosillo, cada dia més absorbit pels tallers, anava delegant a en Josep Canudas, que des del febrer s'encarregà exclusivament dels dos alumnes i d'entrenar Joaquín Cayón. També hi ingressen dos nous alumnes, el mecànic Josep Cayón (germà del pilot) i l'ajudant mecànic Antoni Garcia.²¹⁷

²¹⁴ LV 22/10/1918, MD 22/10/1918.

²¹⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 57.

²¹⁶ MD 13/03/1919.

²¹⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 56.

A finals de febrer van portar a l'aeròdrom el THE-2, un monoplaça amb motor de 60 CV, i uns quants dies després el seu germà THE-3, biplaça amb motor de 80 CV. Aquests aparells eren similars als Caudron G-III francesos.

Foren provats per Rosillo i després per Canudas amb bon resultat. Aquests aparells nous per a l'escola permetien fer el curs amb avions més moderns i amb el biplaça, que tenia doble comandament, i a més podien volar junts l'alumne i el professor, cosa que suposà un gran avenç respecte al mètode fins llavors emprat.²¹⁸

El 17 de març de 1919, Cayón va portar a volar amb el Caudron (conegut com a THE-3), construït a Talleres Hereter S.A., uns quants dels afeccionats que s'havien aplegat a l'aeròdrom per rebre Joaquim M. Carreras, que venia d'Alacant amb Beppo de Massimi, en el Salmson de la Latécoère, que feia el correu.²¹⁹

Uns quants dies més tard, portaren a l'aeròdrom el monoplà similar al Morane-Saulnier francès, construït a Talleres Hereter S.A. Rosillo el provà i va concloure que els comandaments de l'estabilitzador lateral no responien adequadament. Es guardà l'aparell en un dels hangars esperant que s'acabés la feina que hi havia amb els projectes per al Concurs d'Avions Militars i amb l'avió España.

L'1 de maig Josep Canudas s'estrenà com a cap d'aeròdrom i de l'Escola Catalana d'Aviació. En aquell moment a l'escola hi havia dos «pingüins», el primer molt atrotinat, i el Vendôme com a únic aparell de vol. Als hangars hi havia dos THE: el Morane nou de trinca, pendent de canviar-hi certes peces, i l'Alfaro, pendent de modificacions. La direcció de Talleres Hereter S.A. reforçà els tallers de l'aeròdrom amb uns quants operaris més per tal d'acabar els España.²²⁰

Entre el 30 de juny i l'1 de juliol de 1919 al matí, l'Ateneu Enciclopèdic Popular realitzà una nova visita als Talleres Hereter S.A., a Barcelona ciutat, amb un recorregut per les instal·lacions de l'empresa, i a la tarda anaren a l'aeròdrom, on Josep Canudas els mostrà les instal·lacions amb les explicacions pertinents.²²¹

²¹⁸ *Ibíd.*, p. 57.

²¹⁹ MD 20/03/1919.

²²⁰ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 52; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 55; St 24/05/1919.

²²¹ LV 03/07/1919.

Durant la Setmana Municipal, que es realitzava a Barcelona el 16 de juliol de 1919, tal com estava previst en el programa, a la tarda sortiren en tren els participants cap al Prat de Llobregat, on els esperaven uns vehicles que els portaren al camp de vol de la Volateria. Als congressistes s'hi sumaren curiosos i afeccionats, en honor dels quals primer s'envolà Canudas amb el monoplaça THE-2 de 60 CV fent una sèrie d'evolucions i el seguí Cayón amb un España fent maniobres més espectaculars. Ambdós pilots repetiren els seus vols. Acabada l'exhibició tingué lloc un pisolabis als hangars del camp en què participaren el diputat a Corts per Saragossa Sr. Manaco, professor de l'Escola de Funcionaris, Canudas i Cayón.²²²

Pel mes de juny Canudas, ajudat per Colomer, va anar modificant a estones perdudes els comandaments dels alerons de l'Alfaro i en pocs dies quedà llest per provar-lo. Canudas el va anar provant i el 19 de juliol va fer el primer vol, amb resultat satisfactori, enlairant-lo contínuament, i portà de passatgers personal de l'aeròdrom. Un dels dies va portar a volar sobre Barcelona un amic seu, el Sr. Arraut, fet que aprofità el passatger per fotografiar la ciutat des d'uns 700 m d'altura.²²³

El 3 d'agost Lluís Bertrand realitzà un vol amb el seu Vendôme des de la Volateria fins a Caldetes, en què evolucionà sobre la població, i després tornà a la Volateria.²²⁴ Pocs dies després va arribar a l'aeròdrom el Morane TH, del qual Colomer va anar arreglant les parts que calia retocar. Un cop llest per volar, Canudas el provà amb resultats positius.²²⁵

A finals d'agost aterraven a la Volateria dos Breguet XIV amb motor de 450 CV pilotats pels asos de la guerra, el coronel Vuillemin i el comandant Dagnaux, provinents de la base d'Istres (Marsella) en direcció a Orà i el sud d'Algèria per tal de preparar la travessa del Sàhara per al proper any. L'endemà seguiren el seu camí. Durant aquests dies l'alumne Manuel Colomer ja havia fet més de quaranta hores de vol.

²²² LV 5 i 18/07/1919, MD 24 /07/1919.

²²³ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 60; St 02/08/1919; HD 15/08/1919.

²²⁴ LV 05/08/1919, MD 07/08/1919.

²²⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 62.

Com que Colomer ja estava preparat per fer l'examen, es convocà els comissaris del R.A.C.C. per a començaments de setembre. El dia acordat Colomer s'envolà davant els comissaris i féu la primera sèrie de «vuits» i, en començar la segona, abandonà la prova i aterrà. Colomer va notar en vol que la palanca de comandament s'estava trencant, acotà el cap i, tirant amb les mans els cables de profunditat, aconseguí prendre terra.

El mateix Colomer va fer una nova palanca de comandament, la va col·locar i, un cop provat l'aparell per Canudas i Cayón, Colomer el va anar fer volar tant com va poder, ja que a Talleres Hereter S.A. estaven enfeinats a acabar els España.²²⁶

Com que s'aproximava la Prova de Tardor, Canudas demanà a Eduard Pujol que es realitzés l'examen de Colomer, que havia fet més hores de les necessàries. El 29 de setembre de 1919, Colomer féu les proves estipulades davant els comissaris del R.A.C.C., Srs. Lluís Foyé i Gaspar Brunet, i superà l'examen sense cap problema. Després de l'examen, el mateix dia, s'anuncià que Colomer continuaria a la casa com a pilot i que l'empresa li oferia un avió per participar junt amb Canudas i Cayón en la Prova de Tardor. Era el cinquè pilot format a l'Escola Catalana d'Aviació.

Cap al dia assenyalat, arribaren volant a la Volateria dos elegants Morane-Saulnier para-sol, pilotats per Alfred Fronval, campió del món d'acrobàcia, i Bourgeois, els quals venien de Perpinyà per anar a Lisboa, via Madrid, a presentar els avions que volaven a l'escola militar del país veí. L'endemà arribà el constructor Sr. Morane i, d'acord amb aquest, s'inscrigueren per a la Prova de Tardor.²²⁷

Per tal d'agrair a la ciutat de Sabadell el bon tracte donat a Manuel Colomer en l'aterratge realitzat a la ciutat en la Prova de Tardor, el diumenge 19 d'octubre s'envolaren de la Volateria Josep Canudas amb l'Alfaro portant el mecànic Joan Suz, i Manuel Colomer, amb el THE-3, amb el mecànic Alexandre Duró. Volaren fins a Sabadell en uns 20 minuts i aterraren a Can Diviu, el camp d'emergència que s'havia improvisat per a la prova i que ningú va fer servir. En aterrar, el camp estava ple de públic esperant els pilots, que foren acompanyats fins a la ciutat, on

²²⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 58-59, 61.

²²⁷ *Ibíd.*, p. 61-63.

feren nit. L'endemà tornaren en un vol sense problemes fins a la Volateria. Aquest vol curt fou la primera sortida de pilots catalans que aterraven en un altre punt de Catalunya.²²⁸

El dia 23 va començar el II Congrés Patronal a Barcelona i, tal com preveia el programa, el dia 24 els congressistes feren una visita a la fàbrica d'avions del barri de Sant Martí.²²⁹

El 6 de novembre, Manuel Colomer realitzà el primer vol nocturn fet a Barcelona i Espanya. S'envolà de la Volateria amb el THE-3, es dirigí sobre Barcelona fent-hi una gran volta i tornà cap a l'aeròdrom, on havien encès quatre llaunes amb benzina per orientar el pilot, el qual hi aterrà sense cap problema.²³⁰

L'any 1920 l'Escola Catalana d'Aviació pràcticament no funcionava, ja que no tenia cap alumne matriculat. Per la seva part, els pilots de Talleres Hereter S.A., Cayón, Canudas i Colomer, volaven tant com podien amb el Morane Saulnier TH, els THE-2 i 3 i amb l'Alfaro RII. Aquest darrer aparell, amb la tela malmesa, va volar fins al dia en què, pilotant-lo Canuda, se li va esquinçar un tros de tela d'una semiala, fet que portà el pilot a tornar amb cura a l'aeròdrom. Un cop a terra se li va arrencar la tela d'una ala perquè ningú el tornés a fer volar i, com que el motor Hispano Suiza que portava s'havia de tornar a l'Aeronàutica Militar, que els l'havia deixat, quedà apartat i no va tornar a volar.²³¹ Veurem els vols que feren els pilots de Talleres Hereter S.A. en el següent apartat.

9.3 - Excursions aèries

En el vol des del llac Maggiore (Itàlia) fins a Barcelona, el pilot d'hidroavió Guido Janello va amagar davant de Palamós per problemes amb el motor (vol que veurem en el capítol del Port de Barcelona), per l'impacte amb una fusta en el seu recorregut cap al port de la població, fet que li va provocar un forat en el casc prop de la línia de flotació. Per aquest motiu, un cop atracat l'aparell demanà per telèfon

²²⁸ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 67; LV 21/10/1919; LV 21/10/1919; *Diari de Sabadell* 21/10/1919; MD 23/10/1919.

²²⁹ LV 24/10/1919.

²³⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 67; HD 25/11/1919.

²³¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 69-71.

a Talleres Hereter S.A. que enviessin un mecànic. El mecànic enviat solucionà el problema del casc però, en posar en funcionament el motor, no rodava prou fi, i va haver de tornar a sol·licitar un mecànic.

Pujol trucà a l'aeròdrom donant l'ordre d'enviar un mecànic al més ràpid possible a Palamós. Canudas veié l'ocasió de complir l'ordre al peu de la lletra i proposà al mecànic Antoni Felipe portar-lo en vol a la població esmentada. S'envolaren de la Volateria a les 9 h 45 min d'aquell 15 de febrer amb el THE-3.

Com que les condicions climatològiques no eren gaire bones, volaren a poca altura gaudint del paisatge i arribaren a les 11 h a Palamós, on aterraren a la platja. L'endemà, a primera hora del matí, per evitar l'aglomeració de curiosos, intentaren envolar-se tres vegades sense aconseguir-ho perquè s'ensorraven les rodes. Desistiren de provar-ho i, cercant una manera i lloc on fer-ho, al final decidiren envolar-se l'endemà del passeig de l'Aubi, que desembocava a la platja. Ajudats per un grupat de voluntaris, traieren l'avió de la platja i el portaren empenyent-lo fins al final del passeig, on l'avió quedà preparat per marxar l'endemà.

El dia 17, ben d'hora, el passeig estava ple de veïns col·locats darrere l'avió i als costats, enganxats a les parets dels edificis i darrere dels arbres, que deixaven prou amplada amb un curt marge. Amb tot a punt i la força pública controlant el públic, Canudas s'envolà a les 7.30 h del passeig de Palamós portant de passatger el mecànic Àngel Raso amb el THE-3 en direcció a Barcelona, on aterraren 1 hora 17 minuts després.²³²

El 5 d'abril Colomer i Canudas s'envolaven de la Volateria a les nou del matí amb un THE-2 i un Morane Saulnier TH o THE-3, segons l'autor, en direcció a Vilafranca del Penedès. Sobrevolaren les costes de Garraf, Sitges i, en arribar a Vilafranca, sobrevolaren la població i aterraren al camp de les Cabanyes, petit i llaurat. Invertiren en el viatge 27 minuts i 23 segons. Un cop arribats, els dos pilots anaren a casa dels avis de Colomer, que els esperaven, els quals els feren una gran rebuda i els convidaren a dinar.

²³² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 69-71; LV 19/02/1920; St 28/02/1920; *Marinada*, març 1920.

Després anaren tots al camp de les Cabanyes, on s'havien reunit una dotzena de vilatans. Allà feren un vol cada un dels pilots i tornaren tot seguit a Barcelona.²³³ El 2 de maig s'enlairà Canudas de la Volateria amb el THE-2 en direcció a Sitges, on arribà al cap de 34 minuts de vol i aterrà a platja al costat del Pavelló de Mar, lloc on l'esperava el mecànic Felipe i altres amics. Tot seguit, el pilot i el mecànic es dirigiren a la casa del Sr. Pujol per lliurar a la seva esposa el ramellet de clavells vermells que havia portat Canudas amb motiu del sant de l'esposa del Sr. Pujol. Després Canudas dinà amb el mecànic i uns amics i retornà a la Volateria en un vol de 18 minuts.²³⁴

El dijous de Corpus, el 3 de juny, Canudas s'envolà amb el mecànic Antonio Felipe amb el THE-3, a les 7 h 50 min, seguint una ruta cap a Badalona, Granollers, Sant Celoni, Santa Coloma de Farners, Girona i Figueres. En 1 hora 38 minuts van aterrar al Camp del Manol, prat que oferia l'Ajuntament de Figueres al R.A.C.C. per fer-hi un aeròdrom. Esperava els aviadors el Sr. Francesc Guillamet amb els seus dos fills i un grup d'amics i, tot just arribar, començaren a venir figuerencs.

El dia 5 Canudas féu dos vols, el primer amb el Sr. Guillamet i el segon amb la filla del figuerenc. L'endemà, el diumenge dia 6, emprengueren el retorn, en el qual el pilot i el mecànic s'enlairaren de Figueres a les 18 h 30 min en direcció a Girona i aterraren al camp de Sant Gregori, on els esperava el Sr. Callicó. Feren nit a la ciutat i l'endemà al matí s'envolaven de nou a les 4 h cap al Maresme, passant per Calella costa avall. Però en arribar a l'altura de Mataró, una avaria deixà l'avió sense motor. Canudas realitzà un aterratge a motor parat a la platja i, com que l'avaria no es podia arreglar, es desmuntà l'avió i s'envià per ferrocarril a la Volateria, on arribà dos dies més tard.²³⁵

El 25 de juliol de 1920 s'envolà Canudas amb el THE-2 a les 9 h 30 min en direcció a Canet, evolucionant sobre la població. Després seguí la ruta fins a Sant Pol de Mar, on repetí i aterrà a la platja, on l'esperava el mecànic Felipe. Després de dinar a Canet amb la seva família, tornà a Sant Pol, on l'ajuntament li oferí una

²³³ CANUDAS, Josep; *op. cit.*, p. 73; LV 10/04/1920.

²³⁴ CANUDAS, Josep; *op. cit.*, p. 73.

²³⁵ CANUDAS, Josep; *op. cit.*, p. 74-75; LV 5, 8 i 9/06/1920; *La Veu de l'Empordà* 05/06/1920; MD 10/06/1920; St 19/06/1920.

copa de cava. A continuació, anaren a la platja per retornar a la Volateria. Canudas aconseguí enlairar-se després de provar-ho unes quantes vegades, ja que la sorra el frenava. Un cop a l'aire, com que portava poc combustible per tornar, aterrà a la riera de Sant Pol. Feren nit a Canet i l'endemà, el dimarts 27 de juliol de 1920, de cinc a sis del matí carregaren combustible i Canudas s'envolà de la riera i arribà a la Volateria en 40 minuts.²³⁶

A Igualada, amb motiu de la inauguració del camp d'esports recentment adquirit, l'Ateneu i membres de l'ajuntament, encapçalats pel professor Fàbregues, organitzaren amb la col·laboració de Talleres Hereter S.A. uns vols a la ciutat. Per aquest motiu es feren certes obres al camp de futbol per poder ser emprat com a camp de vol.

El diumenge 29 d'agost s'enlairaren de la Volateria en direcció cap a Igualada, a les 10 h 15 min. Canudas portava el mecànic Duro amb el THE-3, i Cayón, el THE-2. En 35 minuts arribaren a Igualada i feren evolucions sobre la ciutat de l'Anoia. Aterraren tot seguit al camp de futbol, on els esperava la població de la ciutat i la comarca. L'ajuntament i l'Ateneu oferiren als aviadors un dinar en el qual Canudas féu un parlament animant la població perquè disposés d'un aeròdrom. A les 17 o 18 h, segons el mitjà, s'envolaren els dos aparells cap a la Volateria: el THE-3 en 37 minuts i el THE-2 en 18 minuts.²³⁷

El 16 de setembre Canudas s'enlairà de la Volateria a les nou del matí amb el mecànic Antonio Felipe amb el THE-3 en direcció a Cardedeu, on arribaren en 35 min. Els esperaven Joan N. Klein; Gonçal Massó, de Talleres Hereter S.A., i els germans Subirana, entre d'altres. Després de dinar s'enlairaren a les 17 h i passaren per Collsacreu, Vallgorguina i Sant Cebrià fins a Pineda, on aterraren a la platja al cap de 30 min. L'endemà s'envolaven de la platja a les 17 h i arribaren a la Volateria en 40 minuts.²³⁸

²³⁶ CANUDAS, Josep; *op. cit.*, p. 76-77; LV 29/07/1920.

²³⁷ CANUDAS, Josep; *op. cit.*, p. 78-79; LV 18 i 31/08/1920; MD 02/09/1920.

²³⁸ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 79.

9.4 - Altres vols

A mitjan febrer de 1920 va aterrar a la Volateria, amb un Breguet 14 motor Renault de 450 CV, el coronel Villeumin acompanyat per l'observador tinent Chalus, on féu escala en el seu vol cap a Àfrica per intentar creuar el Sàhara.

El dia 18 s'enlairaren de la Volateria amb un vol directe fins a Alger, on arribaren al cap de cinc hores i mitja.²³⁹

El 25 d'abril assistí força gent a l'aeròdrom, en el qual els pilots realitzaren uns quants vols amb passatgers. Canudas va volar primer amb el THE-1 fent un vol d'exhibició i després volà amb el THE-3 amb motor Le Rhône 80 CV, en què portà en diferents vols els Srs. Codina, Alentorn, Coterrillo, Maluquer d'*El Correo Catalán* i Eduard Felip. Cayón, amb el THE-1, portà els Srs. Sales, Carbó, Ventós, Batestini i Antonio. Colomer féu el mateix amb els Srs. Banquelles, Kebós, Alfaro, Rufat i Joan Canudas, germà del director de l'Escola Catalana d'Aviació.²⁴⁰

El 26 d'agost de 1920, Manuel Colomer s'envolava de l'aeròdrom d'Issy-les-Molineaux, proper a París, pilotant un Caudron G-3 amb motor de 80 CV. Portava Antoni Armangué com a passatger i feren escales als aeròdroms de Vendôme, Tours i Potiers, on van fer nit. L'endemà seguiren via Blancafort, Bordeus i Montaudran. El 28 s'enlairaren a les nou del matí via Montaudran, base de la Latécoère, Carcassona i Perpinyà, i aterraren a la Volateria a les 19 hores.²⁴¹

10 - El Real Aero Club de Catalunya

El 14 de gener el Real Aero Club de Catalunya (R.A.C.C.) va celebrar la Junta General ordinària a la seu provisional de la rambla de Santa Mònica, presidida pel Sr. La Llave. Es llegí l'acta de la sessió anterior, la memòria del secretari i l'estat de comptes, que foren aprovats per unanimitat.

S'exposà que, entre els projectes de la Junta, hi havia la construcció d'un xalet a l'aeròdrom de la Volateria i es decidí aprovar un premi de 6.000 pessetes per al pilot espanyol que, enlairant-se de la Volateria, assolís un rècord segons les

²³⁹ *Ibíd.*, p. 71.

²⁴⁰ LV 28/04/1920.

²⁴¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 78; MD 02/09/1920; St 11/09/1920.

condicions que s'establissin. Finalment es renovà part de la Junta, tal com ordenaven els Estatuts, i es rebaixaren les quotes a la meitat per als socis aviadors.²⁴²

El 13 de gener de 1918, el R.A.C.C. realitzà la Junta General ordinària, a les onze del matí, al seu local social, a la rambla dels Estudis núm. 8. En l'anterior Junta Directiva foren admesos com a socis de número els Srs. Antonio Armangué, Ramón Gaztañondo, Emilio F. Escat i Lluís Estrada.²⁴³

En la Junta General ordinària s'acordà modificar alguns articles dels Estatuts del club i s'aprovà la memòria i l'estat de comptes, i després passaren a escollir els càrrecs que corresponien.²⁴⁴

En la reunió de la Junta del 24 de gener, assumeixen els seus càrrecs els nous membres de la Junta, es parla sobre la construcció d'un monument a Hedilla a la plaça Major del Prat, per a la qual ja es rep una aportació de 250 pessetes del rei Alfons XIII, i s'accepta l'oferta de l'escultor Sr. Campeny per fer gratuïtament el projecte de l'estàtua. Aquell mateix dia s'admeten com a socis Heraclio Alfaro i Jorge Loring,²⁴⁵ que s'estableixen a Barcelona, i Manuel Crespo.²⁴⁶

Un grup de socis va fer gestions a membres de la Junta Directiva per tal de transformar el modest club en un gran casino, argumentant que d'aquesta manera es disposaria de diners per emprar en activitats aeronàutiques. En Junta extraordinària s'aprovà la proposta amb l'únic vot en contra de Cò i Triola.

El 20 de maig al vespre s'inaugurà de forma solemne el nou local del R.A.C.C. a la plaça del Teatre núm. 2, local que fou la seu de l'Ateneu Barcelonès i després de la Unió Gremial. El nou local, profusament adornat, cridava l'atenció per l'elegància de la decoració i del mobiliari. Es nomenà com a nou president Lluís Ballvé de Gallart i com a secretari, Lluís Foyé,²⁴⁷ i assistiren a la inauguració una bona colla d'autoritats.²⁴⁸

²⁴² LV 14 i 15/01/1917, HD 25/01/1917, MD 9 i 16/01/1917, St 27/01/1917.

²⁴³ LV 12/01/1918, St 12/01/1918.

²⁴⁴ Vegeu Annex 10.

²⁴⁵ ED 30/01/1918.

²⁴⁶ ED 06/02/1918, MD 29/01/1918.

²⁴⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 55-56; LV 20/05/1919; MD 22/05/1919; St 07/06/1919.

²⁴⁸ Assistiren a la inauguració el capità general, Sr. Milans del Bosch; el governador civil, Sr. Marqués del Retortillo; el tinent d'alcalde Sr. Martí i Ventosa, en representació del batlle; el secretari del governador civil,

Les esperances dipositades en el nou plantejament de club, que funcionava més com un casino de luxe (res del qual revertia en activitats aeronàutiques), va fer que els entusiastes de l'aviació se sentissin enganyats, ja que totes les propostes fetes per dur a terme activitats aeronàutiques només rebien bones paraules. La visita de pilots i indústries estrangeres va fer que els elements aeronàutics duguessin a terme una ofensiva que cristal·litzà en un programa que el R.A.C.C. féu públic el 27 de juliol de 1919, concretat en:

- Establir, en breu, un Servei d'Informació Meteorològica a càrrec de l'Observatori Meteorològic, que dirigia el Dr. Fontserè, sota el programa de l'Institut d'Estudis Catalans, per passar la informació al servei mundial aeronàutic i a l'Escola d'Aviació Catalana.
- Celebrar un concurs d'aviació a la tardor.
- Encarregar a la Comissió Tècnica l'estudi d'un projecte d'aeroport per a Barcelona.
- Elaborar un pla general per establir aeroports a Catalunya segons les necessitats de les línies aèries, col·laborant amb la Mancomunitat i els ajuntaments.
- Estudiar diferents projectes per desenvolupar la hidroaviació a Barcelona.
- Crear una càtedra elemental d'aeronàutica que servís com a curs preparatiu per ingressar a l'Escola d'Aviació, beneficiant-se de les beques del R.A.C.C.²⁴⁹

La Comissió del R.A.C.C. que preparava el concurs d'aviació, en la reunió del 27 d'agost de 1919, decidí que la prova es duria a terme el 5 d'octubre, que seria una cursa de velocitat en el següent circuit: la Volateria – Barcelona – Badalona – Sabadell – Tarragona – Tibidabo – la Volateria, amb un recorregut de 110 quilòmetres. Podien prendre-hi part avions i pilots tan nacionals com estrangers.²⁵⁰

Sr. Die i Más; l'inspector general de policia, Sr. Roldan; el secretari general de policia, Sr. Montero; el tinent coronel del Cos de Seguretat, Sr. Tizal; el general i governador militar, Sr. Martínez Anido; l'exregidor Sr. Garriga Nogués; els Srs. Vicente Bosch, Miracle, Frontín, José Laserna, Oriola, Luis Cortada, Joaquín Maldá, Ezquerdo, Bernades i Albert de Despujal, i l'exdiputat Sr. Ballbé de Gallart, entre d'altres.

²⁴⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 62; LV 28/07/1919; MD 31/07/1919; St 02/08/1919.

²⁵⁰ LV 23/08/1919, MD 28/08/1919, St 30/08/1919.

Per als participants estaven previstos premis econòmics i copes.²⁵¹ També es nomenaren els comissaris de punts de gir a les poblacions on havien de variar de rumb, de sortida i d'arribada a l'aeròdrom.²⁵²

S'hi inscrivieren set pilots, tres d'estrangers –l'italià Grassa, pilotant un S.V.A. biplà amb motor de 220 CV, i els francesos Fronval i Bourgeois, amb Morane-Saulnier para-sol, equipats amb motors Rhône de 120 i 80 CV, respectivament– i quatre de nacionals –Lluís Bertrand, pilotant el seu Vendôme amb motor Rhône de 60 CV; Joaquín Cayón, pilotant un dels España amb motor Hispano Suiza de 180 CV; Manuel Colomer, amb un THE-3 amb motor Rhône 80 CV, i Josep Canudas, pilotant l'Alfaro amb motor Hispano Suiza de 180 CV–. Dels avions espanyols, els tres primers estaven construïts a Talleres Hereter S.A. i el quart, motoritzat i deixat en estat de vol a la mateixa empresa.

10.1- I Prova de Tardor

El 5 d'octubre, tal com estava previst, els set pilots amb els seus respectius avions estaven llestos per fer la prova anunciada, però el mal temps desaconsellava volar i, de comú acord entre organització i participants, s'anul·là per al següent diumenge, el dia 12.

Durant el dinar, els pilots consideraren que calia fer la prova per tal de demostrar la seguretat de l'aviació. Dit i fet. A partir de les 14 hores s'envolaren els set aparells un rere l'altre, però els núvols baixos, la pluja i la boira eren tossuts i només Canudas aconseguí fer tot el recorregut; els altres, en un punt o altre feren mitja volta i tornaren al camp.²⁵³

El diumenge següent les condicions climatològiques no eren millors. Molt de públic es concentrà als diferents punts que havien de sobrevolar els avions per contemplar el que mai s'havia vist fins llavors: set avions en fila. Els avions s'envolaren un rere l'altre amb sort diversa. Els dos francesos foren els primers a

²⁵¹ Premis: 1r 2.000 ptes i copa del Rei d'Espanya; 2n 1.500 ptes i copa de l'Ajuntament de Barcelona, i 3r 1.000 ptes i copa de l'Ajuntament de Sabadell, més altres copes dels ajuntaments de Terrassa, Badalona i algun premi honorífic.

²⁵² Vegeu Annex 3.

²⁵³ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 64-65; LV 6, 7 i 11/10/1919; LP 6 i 11/10/1919; *Diari de Sabadell* 5 i 7/10/1919; MD 09/10/1919.

tornar després de fer tot el recorregut. Canudas es va trobar dins de núvols sobre el Tibidado i va tenir feina per sortir-ne, i retornà després tranquil·lament a l'aeròdrom. Els altres pilots hagueren d'aterrar tots on van poder, a diferents punts del recorregut amb millor o pitjor fortuna per als aparells, i per sort cap va prendre mal.²⁵⁴

L'endemà (dilluns dia 13) Colomer, que havia aterrat a Sabadell, s'envolà sense cap problema, i arribà bé a l'aeròdrom de la Volateria. En paral·lel, el R.A.C.C. declarà classificat en primer lloc Fronval, que obtingué les 2.500 pessetes i la copa de l'ARCC; i en segon lloc, Bourgeois obtingué 1.500 pessetes i la copa de l'Ajuntament de Barcelona. Canudas, com a guanyador de la preparatòria, rebé la copa del Rei, i la resta es repartiren les altres copes i algun premi de consolació.²⁵⁵ Paral·lelament a l'organització i realització de la I Prova de Tardor, el club seguia treballant en la preparació d'una cursa d'hydroavions i convocà, entre el 21 i 26 de novembre, un concurs de cartells per anunciar la prova.²⁵⁶

D'altra banda, el club continuava la tasca de crear un aeròdrom per a la ciutat i demanava als ajuntaments que l'informessin de tots els terrenys que podien ser apropiats per instal·lar-hi aquesta infraestructura.²⁵⁷

10.2 - II Prova de Tardor

En la primera quinzena d'agost el R.A.C.C. començà a treballar en la II Prova de Tardor amb la intenció de convertir-la en una prova anyal. En aquells dies ja s'havia redactat el reglament de la cursa i va establir el següent circuit: la Volateria – Tibidabo – Badalona – Sabadell – Terrassa – Vilafranca del Penedès – Vilanova i la Geltrú – Sitges – la Volateria, esperant que hi participessin diversos pilots militars.²⁵⁸

Cada pilot hi podia inscriure dos avions i competir-hi amb tots dos, fent dues vegades el circuit amb cada avió, i obtenia dues classificacions, en què puntuava

²⁵⁴ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 65-66; LV 11, 12 i 13/10/1919; LP 13/10/1919; *Diari de Sabadell* 12 i 14/10/1919; MD 16/10/1919; St 25/10/12; HD 25/10/1912.

²⁵⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 65-66; LV 14/10/1919.

²⁵⁶ MD 27/11/1919.

²⁵⁷ MD 20/11/1919.

²⁵⁸ LV 13 i 20/08/1920, MD 02/09/1920, St 11/09/1920.

el millor temps. La classificació s'obtenia aplicant un handicap al temps invertit a fer el circuit, cronometrat pels comissaris,²⁵⁹ nomenats pel R.A.C.C.

El 24 d'octubre es realitzà la cursa de velocitat, en què van participar cinc dels sis aparells inscrits. Tot i el mal temps, a l'aeròdrom hi concorregué molt de públic, i el mateix passà al Tibidabo.

Abans de les nou del matí, tots els participants eren a l'aeròdrom preparant els seus aparells i Cayón, tot i haver-se inscrit a la prova amb el Loring de reconeixement motor Hispano Suiza de 200 CV, per assegurar la seva participació també s'hi va inscriure amb el THE-3 amb què s'havia apuntat Canudas.

Cayón s'envolà el primer amb el Loring. Féu un circuit a l'aeròdrom i quedà després a l'espera que arribés Canudas per fer ell el seu circuit.

A les deu del matí sortí Canudas el primer amb el THE-3, amb el número 5; el seguí cinc minuts més tard Colomer amb el Caudron G-3 de 80 CV portant de passatgers els Srs. Monteys i Gonzalez, amb el número 4. El seguí el pilot italià Guarnieri amb l'hidroavió Savoia 9 motor Fiat 300 CV, que passà sobre l'aeròdrom a poca altura per ser cronometrat, portant el número 1. Cinc minuts després el seguí l'Avro 504K, amb el número 2, pilotat pel comandant Emilio Baquera amb l'observador Rafael Baquera, nebot del pilot.

Una hora i escaig després del primer envol aterrà Canudas. Féu combustible i després s'enlairà Cayón per fer el circuit.

Guarnieri va tornar enrere perquè va tenir problemes de motor a l'altura de Sabadell.

Poc després de sortir Cayón, va aterrar Colomer amb els seus passatgers. Gairebé una hora més tard aterrava Cayón i, quan començaven a estar neguitosos, al cap de tres hores de començar la prova, va arribar la tripulació militar, ja que en fer un segon circuit sobre les costes del Garraf van tenir una avaria al motor i van aterrar en una platja de Castelldefels. Un cop solucionada l'avaria, s'envolaren i en pocs minuts van arribar a la Volateria.

El dia 28 es lliuraren els premis als participants als locals del R.A.C.C. La classificació fou: 1r Cayón, que va obtenir 3.000 ptes. i la copa del RACE; 2n

²⁵⁹ Vegeu Annex 3.

Colomer, que va rebre 2.000 ptes., i 3r Canuda, amb 1.000 ptes. i la copa de l'Ajuntament de Sabadell. Cayón també va rebre un premi de 2.000 ptes. per ser el pilot espanyol més ben classificat i soci del R.A.C.C., i la copa Reed Room de Terrassa. Emilio Baquera, el 4t, va obtenir el premi especial de 1.000 ptes. A més a més, es repartiren diferents copes, així com el Premi a la Perseverança al pilot Guarnieri.²⁶⁰

La primera setmana de 1920, complint els Estatuts, es renovà part de la Junta.²⁶¹ La setmana següent el R.A.C.C. adjudicà el concurs de cartells que havien d'anunciar la cursa de velocitat per a hidroavions en el recorregut Barcelona – Palma de Mallorca – València – Barcelona. Els tres primers classificats foren: José Segrelles, Pascual Capuza i Vicente Armengol, d'un total de quaranta concursants.²⁶² I es realitzà una exposició dels millors vint-i-cinc cartells als locals del club.

Hi havia força cases constructores interessades en la cursa, que havia obtingut bastanta divulgació a la premsa internacional. Es convocà els dies 23 al 28 de maig sobre el recorregut assenyalat, que tenia una longitud de 750 km. Cada pilot podia fer el recorregut els cops que desitgés i puntuava el millor temps obtingut. Estaven previstos els premis següents: per al primer 300.000 ptes., 100.000 ptes. per al segon, 10.000 ptes. per al pilot espanyol més ben classificat i altres premis de la Casa Reial, diputacions i ajuntaments.

Els hidroavions que hi participessin havien de poder portar dos passatgers i 300 kg de càrrega útil.

En la reunió de la Junta del R.A.C.C. de començaments d'abril es nomenaren els delegats per gestionar el suport de les ciutats per on passava la prova.²⁶³

El 15 de maig, les poques inscripcions i el fracàs de la prova de Mònaco van fer que les cases que en un principi volien participar-hi no s'hi inscrivessin, fet que

²⁶⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 80; LV 26, 29, 30/10 i 05/11/1920; MD 7, 14 i 21/10/1920; St 30/09, 16 i 30/10/1920; HD 15/11/1920.

²⁶¹ President, Lluís Ballvé de Gallart; vicepresidents, Gaspar Brunet i Jacinto Vez Zenita; secretari, Manuel F. Creus; tresorer, Eduard Pujol Xicoy, i vocals, Enrique Ràfols, Ricardo Cabot, Alfonso Macayá i Antoni Armangué.

²⁶² LV 06/02/1920, MD 12/02/1920.

²⁶³ LP 13/03/1920; LV 17/03, 18/03 i 04/04/1920; MD 12/02 i 08/04/1920; St 14 i 28/02/1920; HD 25/02/1920.

ahora provocà que el R.A.C.C. anul·lés la cursa, que s'havia fixat per al cap d'uns dies després d'acabar la cursa esmentada.²⁶⁴

Seguint amb el seu programa, a finals de març el R.A.C.C. anuncià per al 8 d'abril de 1920 la inauguració d'un curs d'aeronàutica, que s'impartiria els dimarts, dijous i dissabtes de 18 a 19 hores a l'Escola Industrial, a càrrec de l'enginyer Gaspar Brunet, vicepresident de l'Aero Club.²⁶⁵

En la primera quinzena de juny, el president del R.A.C.C. parlà amb el director general de l'Aeronàutica Militar, Sr. Echague, i li oferí el camp de Figueres per instal·lar-hi una base militar.²⁶⁶

Amb motiu de la clausura del curs del R.A.C.C., a finals de juny, el professor Gaspar Brunet i els trenta alumnes visitaren l'Escola Catalana d'Aviació a l'aeròdrom de la Volateria, on foren atesos pel seu director, Sr. Canudas, i Manuel Colomer, els quals, després de les explicacions pertinents sobre el funcionament dels avions, feren uns quants vols de demostració.²⁶⁷

En el mateix mes d'agost, el R.A.C.C. va publicar una nota en la qual s'especificava que a Catalunya només tenien el títol de pilot Lluís Foyé, Josep Canudas, Lluís Bertrand, Casimiro Soler, Manuel Colomer, Antoni Armangué, Narciso Aguilar i Jaime Fontrodona. La nota es féu davant notícies errònies que s'havien publicat.²⁶⁸

El 14 d'octubre de 1920 el R.A.C.C. va inaugurar a la Universitat Industrial les classes del curs d'Aerodinàmica i Aviació. El professor que impartiria les matèries era el doctor Gaspar Brunet. Els drets de matrícula eren de 25 pessetes per a tothom, mentre que per als socis del club i alumnes de l'Escola Catalana d'Aviació eren gratuïts.²⁶⁹

A finals de 1920 el R.A.C.C. tenia dos-cents quaranta-cinc socis numeraris.²⁷⁰

²⁶⁴ LV 13/05/1920, MD 29/04/1920, St 22/05/1920, HD 05/06/1920.

²⁶⁵ LV 31/03/1920.

²⁶⁶ Ibid. 15/06/1920.

²⁶⁷ MD 24/06/1920.

²⁶⁸ LV 10/08/1920.

²⁶⁹ MD 14/10/1920.

²⁷⁰ Vegeu Annex 9.

10.3 - L'AJUNTAMENT DE BARCELONA

En la sessió de la Comissió de Cultura del 12 de febrer de 1917 s'aprovà concedir un import de 6.000 pessetes per a tres matrícules per al curs de pilot de l'Escola Catalana d'Aviació, que es concedirien segons les bases del concurs que s'havia d'obrir.²⁷¹

S'establiren les mateixes condicions que l'any 1916,²⁷² afegint-hi que els becats haurien de regir-se pels horaris establerts per l'escola i que el curs havia de començar l'1 de maig. Hi havia temps fins al 8 de març per presentar la documentació corresponent a l'Ajuntament de Barcelona.²⁷³

El tribunal que havia de valorar i seleccionar els aspirants a les beques estava format pel tinent d'alcalde Sr. Santiago Andreu, el director de l'escola, Sr. Salvador Hedilla, i Gaspar Brunet, enginyer industrial, nomenat pel R.A.C.C., segons carta del club del 14 d'abril de 1917. Dels vint-i-un aspirants²⁷⁴ presentats per concedir quatre matrícules (cal tenir en compte que l'any 1916 un dels becats hi va renunciar), foren seleccionats Joan Perpinyà Llorc, Antonio Felipe Sierra, Francisco Bru i Sanz²⁷⁵ i Julià Pallejà i Carnicé,²⁷⁶ segons l'acta de la reunió del tribunal del 26 d'abril de 1917.²⁷⁷

El president del tribunal, Sr. Santiago Andreu, elevà la decisió al batlle el 2 de maig, i fou ratificada l'endemà. Dos dies després, l'ajuntament comunicà a Pujol Comabella y Compañía els noms dels seleccionats; al comptador municipal, la quantitat a liquidar, i als seleccionats, la seva condició de becats.²⁷⁸

La Comissió de Cultura de l'ajuntament envià un ofici al batlle, amb data 2 de març de 1918, demanant-li que el tribunal obrís el concurs per concedir les beques de pilots; que s'aprovesin les normes per optar a les beques; que en el tribunal per fer la selecció hi figuressin el regidor Sr. Joaquim de Bolós, un representant del

²⁷¹ AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924.

²⁷² Vegeu p. 33.

²⁷³ LV 20/02/1917, MD 06/03/1917, St 24/02/1917.

²⁷⁴ Vegeu la relació d'aspirants a l'Annex 4.

²⁷⁵ Defensa del club de futbol Español i àrbitre de futbol.

²⁷⁶ Cobreix la vacant de l'any 1916.

²⁷⁷ ED 18/04/1917, LV 20/02/1917, MD 96/03, 08/05/1917, St 24/02/1917.

²⁷⁸ AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140) Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924; ED 03/05/1917.

R.A.C.C. seleccionat pel club i el professor de l'Escola de Pilots, i que la dotació per a les beques fos de 6.000 pessetes, que s'abonarien a càrrec del Capítol IV, Art. V, Part 33 del pressupost vigent.

S'aprovà en sessió de 6 de març i es marcaren les bases del concurs, que eren:

- Ser espanyol.
- Ser major de 18 anys i no passar dels 35. Justificar l'estat civil.
- Ser bon mecànic i acreditar-ho amb referències de particulars.
- Els concursants poden ser obligats a realitzar les proves que designi el tribunal.
- La selecció dels tres candidats per part del tribunal serà sotmesa a l'alcaldia, que decidirà el que estimi convenient.

El 8 d'abril el R.A.C.C. designà Gaspar Brunet com a representant del club al tribunal.²⁷⁹

El 26 d'abril de 1918 es reuní el jurat que havia de seleccionar tres dels candidats, entre els vint²⁸⁰ que es presentaven al concurs, que rebrien les beques per fer el curs de pilot a l'Escola Catalana d'Aviació. El tribunal estava format pel regidor Sr. Joaquim de Bolós; el Sr. Gaspar Brunet, pel R.A.C.C., i Domingo Rosillo, per l'escola. Dels 20 candidats, un quedà desqualificat per presentar la documentació fora de termini i cinc per no presentar cap documentació que acredités la seva aptitud com a mecànic. Sobre els 14 restants es feren tres grups, sis demostraren coneixements de mecànica i automobilisme i a més tenien certa pràctica en aviació, cinc demostraren coneixements de mecànica i automobilisme i tres demostraren tenir coneixements mecànics o en electricitat.

Per tant, segons el criteri del jurat, els tres classificats, que pertanyien al primer grup, foren: Mario Maestre, Manuel Colomer i Llopis i Francisco Fontrodona i Fontrodona.

²⁷⁹ AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924; LV 3 i 23/03/1918; ED 03/04/1918.

²⁸⁰ Vegeu Annex 4.

Aquesta decisió fou elevada a l'alcaldia el mateix dia 26 d'abril, fou ratificada pel batlle el 27 i el mateix dia fou comunicada la decisió al comptador municipal, a l'Escola d'Aviació i als tres interessats.²⁸¹

El 12 de març de 1919 la Unión de Alumnos de Aviación Subvencionados sol·licità a l'ajuntament una compensació de 750 pessetes en concepte de despeses de trasllat a l'aeròdrom de la Volateria perquè els vuit becats hi fessin el curs.²⁸² L'ajuntament concedí la sol·licitud en la sessió de l'11 de juny.

Dos anys després, amb data 13 d'agost de 1921, Francisco Bru, en el seu nom i el de Mario Maestre i Francisco Fontrodona, s'adreçà a l'ajuntament demanant que es possessin a disposició dels tres becats les matrícules, ja que, d'una banda, Talleres Hereter S.A. havia fet fallida i no havien pogut fer el curs i, de l'altra, els constava que les matrícules, tot i ser aprovades, no es varen abonar a l'Escola Catalana d'Aviació, i van haver de sol·licitar l'import de les matrícules per fer el curs de pilot en una de les escoles del sud de França. La Comissió de Cultura, que era l'organisme que concedia les matrícules, en sessió del 18 d'agost de 1921, informà positivament que estaven fent el curs per poder rebre les beques reclamades.

L'any següent, en una carta del 26 d'agost de 1922 a l'ajuntament, Mario Maestre i Francisco Fontrodona sol·liciten per a ells les quantitats de les beques del 1918, 1920 i 1921, és a dir, 18.000 pessetes per anar a fer el curs a una escola dels Estats Units.

Consta que l'ajuntament demanà informació a través del cònsol americà a Barcelona, i la Comissió va rebre el 1922 informació de les escoles nord-americanes Dayton Wright i Curtis Aviation School.

Aquí desapareix el rastre documental i el tema no surt per enlloc. Per tant, crec que els dos sol·licitants, alumnes becats per l'Ajuntament de Barcelona, no varen fer el curs.²⁸³

²⁸¹ AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924; LV 3 i 23/03/1918; HD 03/04/1918.

²⁸² Joaquín Ramola, Juan Perpuñá, Francisco Bru, Julián Pallejá, Antonio Felipe, Mario Maestre, Manuel Colomer i Francisco Fontrodona.

²⁸³ AMCB: Organització i gestió dels centres docents (K140), Ensenyament de l'Escola d'Aviació. Anys 1916-1924.

10.3.1 - LA PONENCIA DE AVIACIÓN

L'any 1919, l'Ajuntament de Barcelona observà el sorgiment de línies aèries, la seva evolució, l'interès de les ciutats a tenir enllaços aeris i el paper d'aquests per facilitar l'existència o creació d'aeròdroms. Considerant, d'altra banda, que Barcelona era una ciutat industrial i que la seva situació geogràfica la feia un possible punt de pas de línies aèries internacionals i nacionals, això va fer que en l'última sessió de la Comissió de Foment, d'abans del 21 de juny, els regidors Bolos, Vinaixa, Gambús, Balanyà, Giralt i Rull proposessin que el Consistori creés un aeròdrom de lliure accés, dotat de tots els equipaments necessaris per rebre avions de transport de passatgers. Es proposava que la instal·lació estigués ubicada al pla del Llobregat i que s'obris un concurs públic per adjudicar la construcció de la infraestructura.

Al juliol de 1919, la Comissió de Foment va crear la Ponencia de Aviación, formada per: president, el tinent d'alcalde i president de la Comissió de Foment, Sr. Mir i Miró; i com a vocals, els regidors Giralt, Vinaixa, Bolos, Rull, Balanyà, Gardó i Ribalta. Com a secretari fou nomenat el Sr. Eduard Feliu, funcionari municipal, periodista esportiu i antic alumne de l'escola Catalana d'Aviació.

En ser la primordial per a la tasca de la Ponència la creació d'un aeròdrom, es decidí mantenir relació amb els organismes nacionals i internacionals. Es fixà els dimecres per a les reunions.

La creació de l'esmentada Ponència mostrà un nou enfocament sobre l'aviació: es deixaren de subvencionar beques per a pilots i es plantejà crear un bon aeròdrom per a la ciutat, per la qual cosa s'adreçaren a la Comissió Aeronàutica de la Conferència de Pau, a la qual demanaren que els fessin arribar la normativa internacional amb què s'hauria de regir l'aviació.

En la reunió de 23 de juliol de la Ponència, presidida pel tinent d'alcalde Sr. Pedro Balaña, s'estudià un gran pla per organitzar una xarxa d'aeròdroms amb la col·laboració de la Mancomunitat i dels ajuntaments. També s'estudiaren diferents projectes per desenvolupar la hidroaviació a Barcelona.

En la reunió ordinària del Consistori del 22 de setembre, presidida per l'alcalde, la Comissió de Foment proposà el dictamen elaborat per la Ponencia de Aviación i

l'obertura d'un concurs per a l'adquisició d'un terreny per instal·lar-hi l'aeròdrom municipal de lliure accés. Hi intervingueren diferents regidors en sentits concrets i diferents, però s'ajornà la decisió de l'ajuntament per a la propera sessió.

En la següent sessió del dimecres 12, l'ajuntament tornà a deixar sobre la taula el dictamen de la Ponència que proposava la creació d'un aeroport de lliure aterratge per a Barcelona. Davant d'aquesta situació d'estancament, la premsa i el sector aeronàutic es preguntaven: «fins quan?».²⁸⁴

El 23 de març de 1920 marxà cap a Itàlia Eduard Feliu, com a secretari de la Ponència Municipal de Aviación, per augmentar els seus coneixements sobre navegació aèria, estudiar els problemes dels transports aeris i provar aparells a càrrec de l'esmentada comissió.²⁸⁵

Feliu va arribar d'Itàlia la primera setmana de juny després d'haver visitat a Roma la Direcció General d'Aeronàutica i l'Aero Club. A Milà i Torí va visitar fàbriques aeronàutiques i aeròdroms militars de Tadedo i Mirafiori i el de Malpena, així com la base militar de Sexto Calende. Un dels vols que va fer va ser amb el pilot Zanetti, amb qui sobrevolà els Alps, i va portar molta informació i documentació que podia ser útil per als projectes de Barcelona.

Tan bon punt arribar, Feliu va lliurar un ampli informe de la seva estada a Itàlia al batlle de Barcelona i al president de la Comissió de Cultura.²⁸⁶

10 - Evolució empresarial

L'augment de la feina durant els últims mesos va obligar a ampliar molt les seccions de la fàbrica, que disposaven d'una important secció de fusteria especialitzada a construir hèlixs, fuselatges, ales, timons, etc.; una secció de muntatge d'aparells, i una secció mecànica, al capdavant de la qual hi havia Valentín Díaz. Aquest s'encarregava de fer el reglatge i ajustar motors, construir rodes, trens d'aterratge i tot tipus de peces. A més, disposava d'un assecador

²⁸⁴ LV 21/06, 18 i 22/07, 23/09/1919; MD 7, 8 i 24/07, 2 i 9/10, 20/11/1919; St 02/08/1919; HD 05/10/1919.

²⁸⁵ LV 23/03/1920.

²⁸⁶ *Ibid.* 06/06/1920.

elèctric de fustes amb perquè no tinguessin deformacions. Amb aquests mitjans es podia arribar a un ritme de construcció de dos aparells per setmana.

Aquest augment del volum de feina va obligar a obrir una nova sucursal a Madrid, al carrer de la Reina núm. 39-41.²⁸⁷

La revista *Stadium* del 14 de juliol de 1917 va publicar: «*Actualmente están terminándose dos nuevos y distintos tipos de biplano, uno de ellos con motor Hispano Suiza y el otro destinado a otro motor español construido en Barcelona, en el que se cifran fundadamente grandes esperanzas*». I l'*Heraldo Deportivo* del 5 de novembre, referint-se a aquell mes, diu: «*En los talleres de Barcelona se hace un rapidísimo biplano de caza tipo de guerra moderno*».

La referència al biplà amb motor Hispano Suiza només pot ser el Pujol España. L'altre biplà pot ser un model nou i possiblement és el que, uns mesos més tard, es coneixerà com a E-1; o bé podria tractar-se de la còpia del Caudron.

Aquesta comanda, tota la feina sorgida i l'augment d'alumnes van fer que, per la seva poca capacitat financera, haguessin de cercar una solució, en què trobaren el suport de Talleres Hereter S.A.

És important fixar-nos què va succeir a Talleres Hereter S.A., empresa creada el 1912 amb un capital social de 100.000 pessetes, la meitat del qual era el valor de la maquinària, les eines i el material per a la fabricació de cuines, xemeneies, estufes i articles similars; treballs de caldereria, de planxa de ferro i acer en general, i instal·lacions de calefacció de tots els sistemes i tots els treballs afins que en el futur poguessin acordar. L'any 1915 emeteren 300 accions de 500 pessetes cada una. El 1916 incorporà la maquinària, eines i útils de la societat dissolta Batlle Custals y Compañía per fabricar el cotxe Ideal, en què emeteren 1.900 accions més.

El que més ens interessa és veure que el 1917, amb acta del notari Justo Sánchez del 29 de febrer de 1917 i el Registre Mercantil del 18 de juny del mateix any, queda reflectit l'augment de capital fins a 2.500.000 pessetes en 500 accions (representava pràcticament doblar el capital de l'empresa).

²⁸⁷ HD 03/04/1918

Aquell mateix any, segons l'acta del notari Antonio Par del 3 d'agost i segons el Registre Mercantil del 18 de setembre, Pujol Comabella y Compañía subscriu 700 accions, per les quals aporta a Talleres Hereter S.A. la seva fàbrica d'avions situada a la barriada de Sant Martí a Barcelona.²⁸⁸

Aquest procés el tenim datat en l'etapa de la seva legalització, però ja feia mesos que s'estava preparant, la qual cosa explica la presència del Sr Laureano Hereter el 22 de maig fent una visita a l'aeròdrom junt amb altres persones, així com la seva presència a la Granja de la Ricarda el 30 d'octubre, poques hores després de la mort d'Hedilla als terrenys de la granja.²⁸⁹

Si mirem l'ingrés de capital i l'adquisició d'accions poc després per part de Comabella y Compañía, coincideix amb el que diu Canudas de «l'aportació financera d'un grup català-madrileny»²⁹⁰ i de l'aportació de les instal·lacions i personal de Pujol Comabella y Compañía.

En aquell mes de novembre, el pilot malagueny Jorge Loring adquireix per 140.000 pessetes²⁹¹ el Monocoque I²⁹² i Lluís Bertrand rep el Vendôme Le Rhône de 60 CV que havia encarregat. També es lliuraren unes pales de rotor per a un helicòpter, invenció del distingit tècnic Pescara. Al mateix temps estaven acabant de construir dos biplans España, amb motors Hispano Suiza de 180 CV per a l'Aeronàutica Militar, així com també un biplà, molt ràpid, de línies fines, equipat amb un nou motor que es construï a Barcelona, aparell que es provà en poc temps.

L'empresa continuà, com de costum, construint a gran escala hèlixs i peces de recanvi per a l'Aeronàutica Militar.²⁹³

Fruit dels canvis esdevinguts a Talleres Hereter S.A. amb la nova aportació de capital i els tallers de Pujol Comabella, a finals de desembre de 1917 començaren

²⁸⁸ Acta notarial del notari Justo Sánchez de 29/02/1917; Registre Mercantil Barcelona, vol. 83, foli 178, secció anònima.

²⁸⁹ ED 25/04, 31/10/1917.

²⁹⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 50.

²⁹¹ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 42.

²⁹² Tot i que s'ha publicat en alguns llibres i revistes que l'arribada de Loring a Barcelona és a l'agost o l'octubre, la data és al novembre. D'altra banda, de l'accident al camp de la Volateria de Loring mentre s'adaptava a l'avió, explicat en diferents llibres, no n'hi ha referències a cap de les revistes i diaris de l'època. Per tant, es pot dir que no hi va haver cap accident.

²⁹³ ED 28/11/1917.

les obres per aixecar uns nous locals, que ocupaven una superfície de 200.000 pams quadrats en un solar entre els carrers Independència, Almogàvers i Vilanova. La nova empresa havia de dir-se Fàbrica Española de Automóviles i Aeroplanos, Talleres Hereter S.A.²⁹⁴

El 9 de gener de 1918 Josep Canudas pren possessió de la secció mixta de dibuix i verificació, estretament lligada a la direcció tècnica, amb dret a volar els dies de festa per tal d'entrenar-se a fons i poder passar a l'escola de pilotatge com a ajudant de Rosillo.²⁹⁵

El pilot xilè Eleonoro Rojas, membre d'una missió del Govern del seu país, visità els tallers de Sant Martí i l'escola, i adquirí un Morane Saulnier amb motor Gnôme de 50 CV.

El 30 de gener de 1918, després dels vols de lliurament de l'avió fets per Rosillo, el pilot xilè realitzà un vol sobre Barcelona. Aquell mateix dia, el cap de l'escola va fer cinc vols amb el Morane Saulnier i la resta, amb el Vendôme Le Rhône de 60 CV.

Eleonoro Rojas s'emportà l'avió cap a Xile al vaixell *Infanta Isabel de Borbón*.²⁹⁶

L'1 de febrer de 1918, el notari de Barcelona Antonio Par fa l'escriptura per la qual es crea Loring Pujol i Sociedad Colectiva entre Jorge Loring Martínez i Pujol Comabella y Compañía, que té com a objectius la construcció de motors i aparells d'aviació i l'explotació de les seves patents. En seran gerents el Sr. Jorge Loring i Carlos Jordà. El primer hi aporta 6.000 pessetes i Pujol Comabella y Compañía, 3.000.

L'11 de març la nova societat quedà inscrita en el Registre Mercantil de Barcelona.²⁹⁷

En aquells moments, als tallers de Sant Martí s'hi estaven construint una sèrie de vuit Vendôme, part dels dotze España (dos ja acabats) i una sèrie de sis Caudron. Els veurem més endavant com a THE-2 i THE-3.²⁹⁸

²⁹⁴ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 43; St 29/12/1917.

²⁹⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 50-51; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 44.

²⁹⁶ ED 06/02/1918, MD 05/02/1918.

²⁹⁷ Acta del notari de Barcelona Antonio Par de Barcelona d'1 de febrer de 1918; Registre Mercantil Barcelona, vol. 103, foli 58, full 11384.

Fent seus els objectius de l'empresa, Jorge Loring començà a treballar en un nou aparell.²⁹⁹

Tornant al relat cronològic, abans de parlar de l'Ajuntament de Barcelona hem vist com Jorge Loring i Heraclio Alfaro són acceptats com a socis del R.A.C.C. i com escriu *El Diluvio*, el 6 de febrer de 1918: «*Parece que ambos se instalarán definitivamente en nuestra ciudad*». Això vol dir que, des d'aquell moment, es posa en funcionament la nova estructura de Talleres Hereter S.A. i, paral·lelament, Loring Pujol. Aquesta dualitat o paral·lelisme es manté un cert temps.

Talleres Hereter S.A. tenia dues seccions autònomes i durant tot l'any 1918 es mantenen en paral·lel les dues empreses ja citades, i es conserven les dues marques diferenciades, quelcom fàcil de comprovar si es miren els anuncis de la premsa.

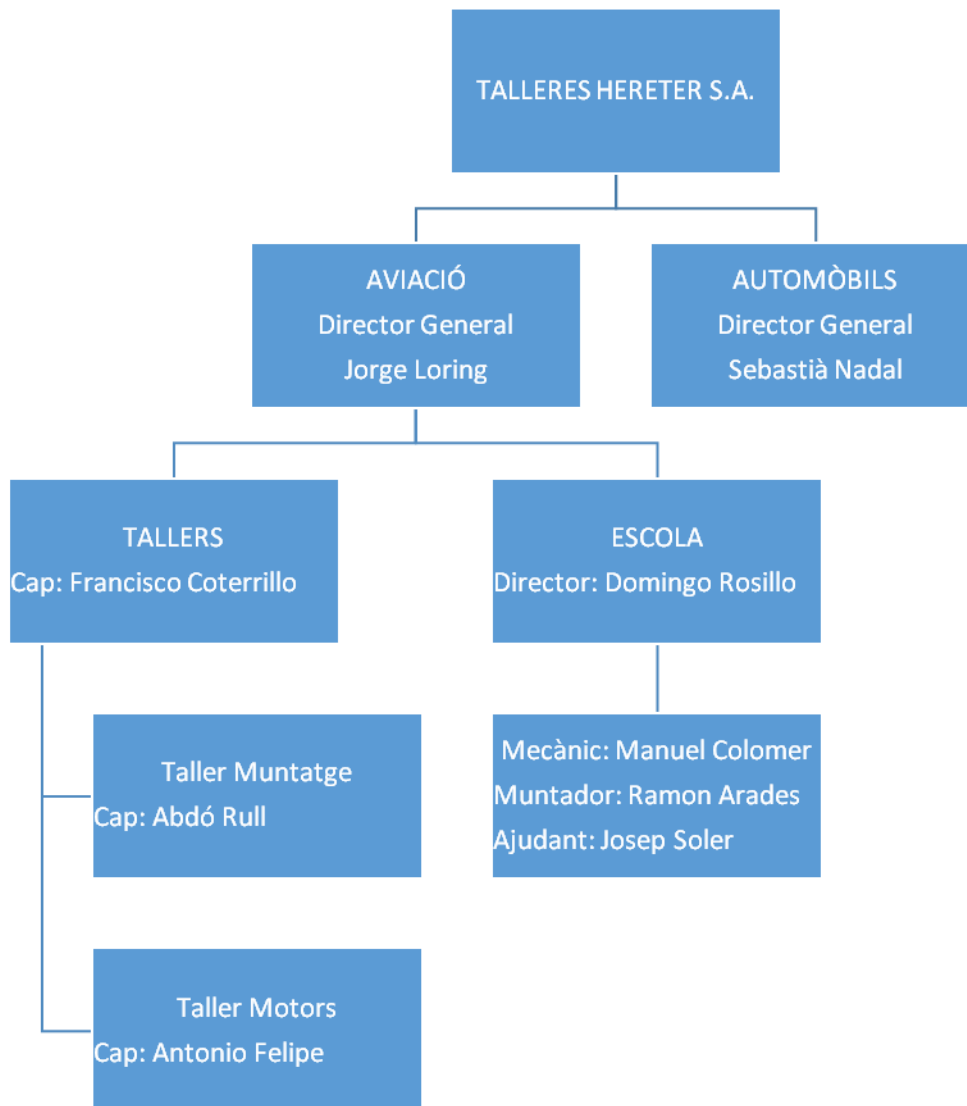


Avió Loring E-1

²⁹⁸ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 51.

²⁹⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 50-51; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 44.

Vegem en el següent esquema com queden estructurats Talleres Hereter S.A.:



Arribats a aquest punt, amb el Concurs d'Avions Militars convocat al setembre i la comanda en ferm dels deu avions España, calia ampliar les instal·lacions i el camp, alhora que quedaven clarament definits els dos sectors d'acció de Talleres Hereter S.A.: l'automobilista i l'aeronàutic, tal com ja hem exposat al posar-se en funcionament la nova organització de l'empresa.

Es crearen dues grans naus de muntatge independents, una per a cada sector, amb un altre edifici per a la direcció tècnica i l'administració.

L'aeròdrom de la Volateria, amb bones dimensions per a l'escola, s'allargà pel costat de llevant uns dos-cents metres i les dimensions foren llavors de vuit-cents metres de llargada per quatre-cents d'amplada.³⁰⁰

Un cop presa la decisió de participar en el Concurs d'Avions Militars i disposant de només cinc mesos, es posaren a treballar-hi en cos i ànima, doncs podia representar mantenir la fàbrica d'avions en funcionament.

Amalio Alfaro va treballar en un projecte d'un caça i Jorge Loring féu el mateix sobre un avió de reconeixement. Per assolir el seu objectiu, hagueren de treballar de dia i de nit, i traslladaren la fabricació a la Volateria amb la finalitat d'unificar tots els recursos disponibles i arribar a temps per presentar els models al concurs a finals de març de 1919.³⁰¹

Dins dels primers dies de gener de 1919, Talleres Hereter S.A. aplicava als obrers la jornada de vuit hores i un augment salarial.³⁰²

Entre el gener i el febrer desapareix d'escena Loring Pujol, en el moment en què l'empresa aconseguí el control total per tal d'afrontar dos importants reptes: acabar els España i el Concurs d'Avions Militars. Si mirem les revistes que publicaven assíduament anuncis de Pujol Comabella com a fàbrica d'avions escola, ho fan fins al 30 de gener al diari *Mundo Deportivo* i fins al 28 de desembre a *Stadium*. A partir del 18 de gener a *Stadium* i del 13 de febrer al diari *Mundo Deportivo*, ja són anuncis conjunts de cotxes, fàbrica d'avions i escola de pilots com a Talleres Hereter S.A.

El 28 de febrer es realitzà la Junta General ordinària d'accionistes, on, de ben segur, es deuria presentar el control total de Talleres Hereter S.A. sobre Pujol Comabella y Compañía, que seguiria existint legalment com a empresa.³⁰³

El 2 de maig s'obrí, un any més, el Salón del Automóvil, en el qual la firma Talleres Hereter S.A. disposava de dos estands: en un presentava el seu model de cotxe i a l'altre, un dels avions España. Per la seva part, el Sr. Salvador Pusitano tenia reservat un estand com a representant de la casa italiana Gio. Ansaldo & C. per

³⁰⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 51; St 02/11/1918.

³⁰¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 51; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 46.

³⁰² LV 13/01, 18/02/1919.

³⁰³ *Ibíd.*

exposar-hi un avió S.V.A.,³⁰⁴ que mostrava un avió parcialment descobert, la qual cosa permetia veure l'interior de l'aparell.

La presència dels dos aparells a l'exposició va atraure molt de públic, entre els quals el jove Guillem Xuclà, que no hi faltà ni un sol dia i més tard començà a anar a l'aeròdrom.³⁰⁵

Paralel·lament, el 13 de maig de 1919 arribaven a Barcelona, en vol directe de Torí amb dos biplaces S.V.A., Jose Grassa i Mario Stoppani. Més tard, anaren a Madrid a mostrar l'avió al Servicio de Aeronáutica Militar.

Com que la visita a Espanya dels aviadors italians era per vendre avions a l'exèrcit, s'iniciaren converses entre la casa italiana Ansaldo i Talleres Hereter S.A. per poder oferir als militars la producció dels avions a Itàlia o Barcelona. Les negociacions no acabaren en acord i els italians tampoc aconseguiren vendes.³⁰⁶

Complint els acords presos en la Junta extraordinària d'accionistes del 16 de setembre de 1919, s'emeteren 3.000 accions de 500 pessetes per títol, més 2.000 obligacions del mateix valor conjunt, i es modificaren els Estatuts, en els quals es declarava com a objectiu de l'empresa la fabricació de motors, automòbils, aeroplans hidroplans, la implantació de serveis derivats de la fabricació d'aparells i, en general, la construcció de tots els articles i productes del ram metal·lúrgic que la societat considerés oportú, amb un capital social de 4.000.000 de pessetes.³⁰⁷

Com podem veure, les modificacions fetes en els Estatuts deixaven l'empresa amb la base legal per encarar la construcció d'hidroavions i operar una línia aèria.

D'una banda, l'estudi que va elaborar Hedilla el 1916 per fer una línia aèria sembla que s'hauria recuperat. De l'altra, la visita d'hidroavions el 1919 va mostrar les possibilitats reals d'aquesta línia. També augmentaren els fons econòmics per afrontar les dues línies de l'empresa. Amb aquesta feinalitat el mes de setembre de 1920 s'emeteren 5.000 obligacions hipotecàries en títols de 500 pessetes,

³⁰⁴ Vegeu Annex Avions.

³⁰⁵ CANUDAS , Josep, *op. cit.*, p. 63; LV 09/05/1919; MD 08,11/05/1919; St 24/05/1919.

³⁰⁶ CANUDAS , Josep, *op. cit.*, p. 61-62.

³⁰⁷ Acta notarial del notari de Barcelona Francisco Sánchez de 29/11/1919, Registre Mercantil de Barcelona 08/01/1920; LV 15/06 i 11/08/1920.

basades en la hipoteca sobre l'edifici de la fàbrica de Talleres Hereter S.A., al carrer Independència, 113 / Almogàvers, amb un valor de 772.230 pessetes.³⁰⁸

Cal tenir present que el moment en què s'emeteren aquestes obligacions havien fracassat el projecte de línia aèria amb Mallorca i la venda del THE-3 a l'Aeronàutica Militar, però tenien interès a presentar-se al concurs per obtenir la concessió de la línia Sevilla-Larraix (el Marroc), que ja veurem en el capítol Primers intents de línies aèries a Espanya.

Cap a finals de 1920, arribà a Barcelona el pilot colombià Camilo Daza amb intenció d'adquirir un THE-3, model que s'adaptà per poder volar al seu país fent exhibicions i crear una escola de pilots. A l'aparell hi col·locaren un motor Le Rhône de 120 CV, fent-hi les adaptacions necessàries, que aconseguiren el resultat buscat i foren del grat del pilot colombià, que s'emportà l'aparell a la seva terra.³⁰⁹

11.1 - Relacions amb el Ministerio de la Guerra

El coronel Rodríguez Mourelo, cap del Servicio de Aeronáutica Militar des del febrer, visità París, on aconseguí els plànols (sembla ser que no eren complets) del caça Spad 7, que acabava d'entrar en servei. Entre el 17 i el 30 d'octubre de 1916, coincidiren a la capital francesa amb el capità Barrón i Salvador Hedilla. Aquesta trobada fou organitzada prèviament per tal de dotar l'Aviación Militar d'un aparell modern i de primera línia. Salvador Hedilla hi era com a director dels tallers de Sant Martí de Pujol Comabella y Compañía, que havien de produir l'aparell. El capità Barrón completà els plànols i havia de seguir la construcció de l'aparell com a enginyer de l'Aviación Militar.

Si bé hi ha autors que fixen la trobada a París a la tardor i d'altres a l'octubre, es pot ajustar al període assenyalat, ja que Hedilla volà a la Volateria el 16 d'octubre davant l'alcalde i acompanyants i la següent vegada que hi volà fou l'1 de novembre. Entre aquestes dues dates no hi ha cap referència de cap vol

³⁰⁸ Registre Mercantil de Barcelona, 28/09/1920.

³⁰⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 82.

d'Hedilla.³¹⁰ D'altra banda, el setmanari *Stadium* del 28 d'octubre publica un article que, amb el títol de «La escuela del Prat», diu: «*Los alumnos señores Feliu y Canudas han sido dados de alta del aparato "taxis",³¹¹ esperándose la llegada del director de la escuela, el piloto aviador Hedilla, que se halla en Francia, para comenzar las prácticas de vuelo*».

Entre el 17 i 28 d'octubre i el 3 de novembre,³¹² Hedilla provà a l'aeròdrom de Getafe un avió construït als tallers de Sant Martí de Pujol Comabella y Compañía (segurament un Vendôme) per lliurar-lo al Govern espanyol³¹³ (segurament per a l'Aeronáutica Militar).

El 8 de gener de 1917, Salvador Hedilla es casà amb la Srta. Visitación del Campo, cantant lírica, a l'església de Santa María de Cudeyo, a Valdecilla, al municipi de Medio Cudeyo (Santander).³¹⁴ En el viatge de noces a Gijón visitaren el seu íntim amic i company Valentín Díaz,³¹⁵ després anaren a Madrid, on Hedilla es reuní en el Ministerio de la Guerra amb Eduard Pujol, gerent de Pujol Comabella y Compañía, i aconseguiren signar un contracte per construir sis avions Vendôme³¹⁶ per a l'Aviació Militar, que els facilitaria motors Gnôme de 50 CV.

Després la parella prosseguí el seu viatge fins a París, on Hedilla aprofità l'estada per aconseguir els plànols que faltaven, encara que no tots, especialment els que feien referència a la motorització de l'avió amb la nova versió de l'Hispano Suiza desenvolupat a França.³¹⁷

³¹⁰ WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos; *op. cit.*, p. 52; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 42-43; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 41.

³¹¹ En aquest cas, «taxis» es refereix al fet de fer pràctiques de rodar per terra amb el «pingüí».

³¹² Dates calculades, partint dels dies que es compta que Hedilla no era a Barcelona.

³¹³ St 04/11/1916.

³¹⁴ HERRERA ALONSO, Emilio, *op. cit.*, p. 53; OLLER GARCÍA, Julián, *op. cit.*, p. 255-256; LV 11/01/1917.

³¹⁵ Valentín Díaz neix a Gijón, treballa de mecànic i fa el curs de pilot a l'Escuela Nacional de Aviación, a Getafe, el 14 de febrer de 1914, on obté el primer títol de pilot de l'escola. És el primer civil que l'aconsegueix a Espanya i fa l'examen amb un Borel-Morane, amb un Gnôme de 50 CV de la seva propietat. Realitza vols destacats a Espanya i Cuba.

³¹⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 40; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 37; WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 53; RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 60; OLLER GARCÍA, Julián, *op. cit.*, p. 255-256; MD 30/01/1917; St 27/01/1917.

³¹⁷ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 41; WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 54; OLLER GARCÍA, Julián, *op. cit.*, p. 255-256.

El dilluns 19 de març³¹⁸ visitaren l'escola el capità d'enginyers i cap dels tallers de l'Aeròdrom Militar de Cuatro Vientos, Sr. Lleó (hem de recordar que als tallers de Sant Martí s'hi estaven construint Vendômes per a l'Aeronàutica Militar) i el Sr. Baradat, de la directiva del R.A.C.C., els quals foren rebuts pels senyors Pujol i Jordà, de Pujol Comabella y Compañía. Hedilla i Coterrillo feren dos vols per als visitants amb el Vendôme Le Rhône de 60 CV i els alumnes Canudas i Soler mostraren els seus aprenentatges amb l'Hedilla Anzani de 45 CV i Bertrand, amb el «pingüí».

Aquell mateix dia, al restaurant Tournie de Madrid s'hi celebrà a la nit un banquet amb el qual el R.A.C.E. obsequià l'igualadí Pere Vives Vich pel seu ascens a general. A la taula presidencial s'hi asseien el mateix Vives, els marquesos d'Alhucemas i Teverga, i els Srs. Herrera, La Morena, Alfonso Bayo, Ruiz Ferry, Baños, Menéndez, Oetlli i Usera.

Entre els comensals hi figuraven els Srs. Magdalena, Giaretta, Sánchez Arias, Espinosa, Guisasola, Valdespín, Pérez Nuñez, Alberto Bayo, Sánchez Quiñones i Foyé, del R.A.C.C.; i en representació dels zeladors i mestres de l'aeròdrom de Cuatro Vientos, Varela, Valencia, Zubiburu, Roa, Zubia, Ortiz, Echagüe, Gonzalo, Escudero, La Viña, Izquierdo, Aimat, Serrano, Barrón, Pastor (marquès d'Oria), Arrazola, Bustamente, León, Samaniego, Peñas, Carmona, Lauffer, Riaño López i Tiana (mestre de taller).

El dilluns 19 de març de 1917 visiten l'escola el cap dels tallers de l'aeròdrom militar de Cuatro Vientos i pilot Sr. Barrón; els Srs. Baradat i Lleó, de la directiva del R.A.C.C.; els Srs. Pujol i Jordà, de Pujol Comabella y Compañía, i uns quants socis del R.A.C.C. Hedilla i Coterrillo feren un vol cadascú en un dels Vendôme; després Canudas féu tres rectes en vol amb l'Hedilla Anzani de 45 CV, i Soler en féu dues.³¹⁹

En els primers dies de la setmana del 7 al 13 de maig, sortiren cap a Madrid els sis monoplans Vendôme Gnôme de 50 CV construïts a Pujol Comabella y Compañía

³¹⁸ ED 21/03/1917, MD 27/03/1917, St 24/03/1917.

³¹⁹ ED 21/03/1917, MD 03/04/1917, St 31/03/1917.

per a l'exèrcit, que un cop arribats i muntats foren provats satisfactòriament per Salvador Hedilla.³²⁰

Durant la primavera i l'estiu, Barron viatjà freqüentment a Barcelona per tal de seguir la construcció del Pujol España.³²¹ Una vegada acabat el primer dels dos avions de combat construïts semblants a l'Spad 7 francès, l'aparell va arribar a la Volateria a mitjan agost, junt amb l'equip de muntadors i mecànics, que, en pocs dies, el deixaren llest per volar. Hedilla el va provar a finals d'agost amb un resultat satisfactori, però assenyalà que calia modificar els alerons per augmentar l'acció de l'aparell.³²²

L'1 de setembre Barrón telegrafia al coronel Moreno, cap de l'Aviació Militar, dient-li: «*Probado aparato éxito satisfactorio. Iré domingo noche*». Seguint la cronologia trobem el text que diu: «*Hedilla lo prueba recientemente en Madrid, se le para el motor por atasco de tubería de gasolina, y a 180 por hora toma tierra, cuesta abajo, en tierra de labor con surcos de arado, detrás del Cerro de los Ángeles, sin romper un neumático ni hacerse un rasguño*».³²³

Aquest prototip es lliurà a l'Aviació Militar el 20 de setembre de 1917.³²⁴ L'any 1918 es contractaren 12 avions Pujol España.³²⁵

Abans d'aquests fets l'Aviació Militar féu una comanda de 35 motors Le Rhône.³²⁶

Per aquestes dates, Rosillo va provar el primer dels dos España que ja havia provat Hedilla l'any 1917 i donà per acabades les proves, satisfet amb el comportament de l'aparell a terra i en l'aire.³²⁷

Al cap de pocs dies va arribar de Madrid el comandant Barrón, que va veure volar l'avió i va parlar detingudament amb Rosillo. Abans de tornar a Madrid va dir a

³²⁰ ED 16/05/1917.

³²¹ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 41; *Aeroplano*, 1989, p. 68.

³²² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 47-48.

³²³ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 43; WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 52; RUIZ VIDONDO, Jesús María, *Los vigías del cielo de España*, Sekotia S. L., Madrid 2010, p. 46; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 43; *Aeroplano*, 1989, p. 68; HD 05/11/1917.

³²⁴ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 41.

³²⁵ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 41; *Aeroplano*, 1989, p. 68.

³²⁶ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 41.

³²⁷ ED 03/04/1918.

Loring i Pujol que n'informaria positivament a la Direcció de l'Aeronàutica Militar, l'únic tràmit que mancava perquè la comanda militar quedés en ferm.

A la fàbrica de Sant Martí, convençuts que obtindrien la comanda, feia mesos que havien començat a construir parts i peces per als deu España. Llavors la direcció tècnica, que des d'un principi havia considerat que les peces eren un xic matusseres, va començar a proposar-hi innovacions.

Després de la informació de Barrón a l'Aviación Militar, quedà confirmada la comanda en ferm³²⁸ l'octubre de 1918.³²⁹

El 4 de setembre, pocs dies després dels primers vols de l'E-1, Rosillo el tornà a fer volar diverses vegades, aquest cop davant la Comissió de l'Aviación Militar Espanyola, presidida pel capità d'enginyers Sr. Souza.³³⁰

11.2 - Concurs d'Avions Militars

Per una Reial Ordre de 19 de juliol de 1918, el Servicio de Aeronáutica es convertia en una secció del Ministerio de la Guerra, sota el comandament del general Rodríguez Maurelo, nomenat pel càrrec el 24 del mateix mes. Aquest canvi comportava que l'Aviación Militar s'independitzava del cos d'Enginyers, i elevava la seva categoria al mateix nivell que les armes generals.

El general Rodríguez Maurelo, veient que el material en vol era escàs i envellit, va decidir renovar-lo. Per assumir aquests canvis, convocà un concurs d'avions militars per als fabricants espanyols per tal de seleccionar els models d'avions per equipar les esquadretes de caça, reconeixement i bombardeig. El concurs s'anuncià el 5 de setembre de 1918. Les sol·licituds per presentar-se al concurs s'havien de lliurar abans del 4 de novembre del mateix any. Els avions que hi havien de concursar s'havien de lliurar a l'aeròdrom de Cuatro Vientos, en un termini de cinc mesos (els avions de caça i reconeixement) i en un termini de set mesos (els de bombardeig).

³²⁸ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 52; *Aeroplano*, 1989, p. 68.

³²⁹ WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 52.

³³⁰ LV 05/09/1918, MD 10/09/1918.

En cada categoria s'establia un primer premi de 30.000 pessetes i l'adquisició, per part de l'Estat, dels prototips guanyadors.

Pels aparells que quedaven en segon lloc es donava un premi de 25.000 pessetes però, en aquest cas, no eren adquirits per l'Estat.

A part dels premis, l'Estat pagà un màxim de 20.000 pessetes pels avions de caça i reconeixement sense motor, carburador ni magnetos que quedessin en primer lloc.

Per l'aparell de bombardeig seleccionat es pagaren 30.000 pessetes, més 100 pessetes per cada CV.

Les patents dels aparells guanyadors quedaren en propietat de l'Estat, que va haver d'abonar un cànon de 1.500 pessetes per cada un dels aparells del mateix tipus que s'adquirissin.³³¹

Amb data de 20 d'octubre de 1918, hi havia a Espanya 160 pilots, en què s'han de descomptar 9 baixes per mort (vuit per accident i una per mort natural). Per tant, quedaven 151 pilots, dividits entre 116 pilots militars i 35 de civils.

D'aquests 35 pilots civils, aquells dies en volaven assíduament 5 o 6 i una vintena no tornaren a volar des que obtingueren el títol.³³²

Dels 116 pilots militars, uns 50 no tornaren a volar des de l'examen o tornaren a les seves armes de procedència. Per tant, només hi havia 60 pilots, dels quals 8 eren de primera línia, 12 estaven en comissions més interessants i adients, a terra, en el Servicio de Aeronáutica. És a dir, quedaven 46 pilots militars com a base fonamental, entre els quals, amb entrenament, podien sortir 30 excel·lents pilots.³³³

³³¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 54; INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA. *Historia de la Aviación Española*, p. 73; SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Aviación Republicana. Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)*, vol. 1, Almena Ediciones, Madrid 2006, p. 29-30; WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 163; LAGE, Manuel, *op. cit.*, p. 130-132; RUIZ VIDONDO, Jesús María, *op. cit.*, p. 48; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 45-46; LV 10/09/1918; *El Imparcial* (d'ara endavant EI) 10/09/1918; *El Liberal* (d'ara endavant EL) 10/09/1918; *Correspondencia de España* (d'ara endavant CE) 11/09/1918; *La Acción* (d'ara en endavant LA) 10/09/1918; MD 17/09/1918; St 14/09/1918; HD 15/09/1918.

³³² HD 25/10/1918.

³³³ RUIZ VIDONDO, Jesús María, *op. cit.*, p. 48.

Mentrestant a França, al desembre, s'acabava de concedir el títol de pilot número 16.000.³³⁴

Aquests números mostren de forma clara que no hi havia mercat per a l'aviació civil i que l'únic mercat, encara que reduït, era el militar.

El 12 de març era el dia establert per començar les proves del sis avions que es presentaven al concurs, però les condicions climatològiques del mes només deixaren tres dies hàbils per volar, que varen ser aprofitats per l'Hispano Barron de reconeixement.³³⁵ Per aquest motiu, el període per fer els vols s'allargà fins a l'abril i maig.

De l'Hispano Barrón de caça³³⁶ només consta que volà dues vegades fora de concurs pel pilot Luis Omar Page, el qual pocs dies després realitzà vols acrobàtics.

L'1 d'abril de 1919, a Talleres Hereter S.A., els dos avions que havien de presentar-se al concurs no estaven llestos. El caça Alfaró³³⁷ fou enviat tal com estava a Cuatro Vientos amb un equip d'operaris per acabar-lo sobre el terreny.

En la primera prova, Rosillo el va rodar a poca velocitat, però va tornar al punt de partida perquè deia que l'aparell brandava de mala manera. La segona vegada, quan corria amb certa velocitat, va trobar-se amb un desnivell del terreny que va fer-li fer un salt de costat. L'aparell, segons Canudas, quedà destrossat; segons d'altres, fou un accident menor. Fos el que fos, quedà desqualificat.

El 15 d'abril ja havia volat el caça Hispano Barrón i l'Alfaró havia estat desqualificat, mentre que Amalio Diaz aconseguia una pròrroga per presentar el seu caça en quedar-se sense pilot provador.

El mateix mes d'abril, paral·lelament als vols de prova dels avions Hispano, arribà a Espanya el major Haward de Havilland, germà del constructor del mateix nom, amb un Airco DH 9, que realitzà demostracions fora de concurs.

El Concurs d'Avions Militars acabà a començaments de maig, quan a l'aeròdrom de la Volateria tot just havia realitzat els primers vols l'aparell de l'empresa

³³⁴ MD 03/12/1918.

³³⁵ Vegeu Annex Avions.

³³⁶ Vegeu Annex Avions.

³³⁷ Biplà de caça dissenyat per Heraclio Alfaró com a Talleres Hereter S.A., portava un Hispano Suiza de 180 CV, presentat al Concurs d'Avions Militars.

catalana, Talleres Hereter Loring de Reconeixement,³³⁸ que no va tenir temps de presentar-se a les proves.

El trimotor biplà de bombardeig, presentat per Juan de la Cierva, que disposava de més temps, en el primer vol fet el 8 de juliol s'estavellà i quedà destrossat.

La resolució del concurs sortí el 16 de juny i donà com a guanyador en la modalitat de caça l'Hispano Barrón, que quedà declarat reglamentari durant un any i la patent, en propietat de l'Estat. L'Hispano Barrón va ser segon i la modalitat de reconeixement quedà deserta.

Tal com hem vist, Talleres Hereter S.A. no aconseguí res en el concurs. Rosillo acaba molt estressat i, en comprovar com sortien els España, presentà la seva dimissió de tots els càrrecs.³³⁹

11.3 - Els España

Malgrat el bon resultat de les proves del prototip de l'España, realitzades per Rosillo l'any 1918, i que totes les parts i peces dels dotze aparells ja estaven acabades, la Direcció Tècnica va voler introduir-hi modificacions, la qual cosa allargà força temps l'acabament dels avions.

A la Volateria, ja hi havia mitja dotzena d'España i el personal allà destacat treballava per acabar de posar-los en condicions de vol. Entre les últimes incorporacions es trobava Joan Sug, especialista en motors Hispano Suiza. Quan Rosillo arribà a Barcelona, un cop acabades les demostracions dels avions de Talleres Hereter S.A. en el Concurs d'Avions Militars, s'acabava la construcció dels avions modificats. Però quan va veure el primer, això el va acabar de treure de polleguera, i va dimitir dels tres càrrecs (cap d'aeròdrom, director de l'escola i pilot de proves). Tot i la seva decisió, després de volar per darrera vegada amb un España, donà les instruccions i els consells pertinents perquè els fes volar

³³⁸ Vegeu Annex Avions.

³³⁹ WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 54-56; RUIZ VIDONDO, Jesús María, *op. cit.*, p. 48; LAGE, Manuel, *op. cit.*, p. 131-132; SAIZ CIDONCHA, Carlos, *op. cit.*, p. 29; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 45-46; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 57-58; MD 13/03, 01/05, 03/07/1919; HD 25/03, 5 i 15/04, 05/05, 15/07/1919.

Cayón.³⁴⁰ El 22 de maig de 1919 Cayón ja hi havia fet uns quants vols i se'n va sortir força bé.³⁴¹

A l'agost el Servicio de Aeronáutica Militar va enviar a Barcelona el capità Álvarez Rementeria per inspeccionar les proves dels dotze avions i vuit motors d'aviació. Mesos més tard del concurs de tardor, per ordre del general Echagüe, els España començaren a enviar-se a Getafe per tren, després d'exhaustius vols de lliurament a la Volateria per part de Cayón.³⁴²

Aquesta és una versió dels fets. L'altra que em sembla més factible és la següent: El mes de març de 1920, amb motiu del primer vol d'estudi i propaganda entre el port de Barcelona i el de Palma, el cap de l'Aeronáutica Militar, general Echagüe, aprofità el viatge per visitar Talleres Hereter S.A., la seva fàbrica, l'Escola Catalana d'Aviació i la Hispano Suiza.

En la seva visita a l'aeròdrom el general va examinar els España que s'estaven provant, va veure'n algun dels vols i va entendre el que havia succeït als aparells encarregats el 1917 i que encara no estaven acabats. Va assumir el fracàs i va dir a la direcció de Talleres Hereter S.A. que acabessin ràpidament els avions, que fessin el vol de prova i que es consideressin lliurats un cop enviats a Getafe.³⁴³

El mateix mes es publicà la reorganització de l'Aeronáutica Militar en quatre zones, en què cada una disposava d'una base aèria, la qual havia de tenir una comandància, un taller o fàbrica i l'aeròdrom principal amb hangars per a seixanta avions i un dipòsit subterrani o blindat amb capacitat per a un milió de litres de combustible. Les quatre noves zones eren aquestes: Centre – Madrid, Nord – Saragossa, Sud – Sevilla, Nord-oest – Lleó.³⁴⁴

A començaments del mes de setembre de 1920 es va acabar la construcció del segon THE-3 per presentar-lo a l'Aeronáutica Militar, que es va enviar a Getafe amb Cayón, un mecànic i un muntador. Muntat l'aparell un cop a Getafe, primer es provà el motor, que funcionà bé, i tot seguit es procedí a fer-lo rodar per la pista.

³⁴⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 56-58, 63.

³⁴¹ MD 22/05/1919.

³⁴² WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 52-53.

³⁴³ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 69.

³⁴⁴ SAIZ CIDONCHA, Carlos, *op. cit.*, p. 30; RUIZ VIDONDO, Jesús María, *op. cit.*, p. 82; LP 17/03/1920; HD 03/03/1920; St 19/06/1920.

Quan rodava a certa velocitat es trencà un tibant del tren d'aterratge i gairebé capotà. Solucionar el problema era fàcil i ràpid, però els representants d'Hereter retiraren l'aparell i tornaren a Barcelona, de manera que perderen una de les poques possibilitats d'un contracte que podia salvar l'empresa.³⁴⁵

12 - Les conseqüències immediates de la Gran Guerra

La Primera Guerra Mundial ja havia proporcionat un aparador en el qual es mostrà la capacitat dels avions, i fins i tot abans de l'armistici cobraren vida unes quantes rutes de correu aeri, irregulars i a curt termini, i limitades bàsicament a utilitzacions militars. Els britànics havien volat amb correspondència de l'exèrcit sobre el canal de la Mànega cap a Bèlgica el 1915.³⁴⁶ Aquell mateix any l'administració de l'exèrcit alemany aconseguí establir un servei de correu aeri a la Rússia ocupada, entre Sant Petersburg i Crimea. El 1918, la força aèria del kàiser fou capaç de mantenir un servei de correu aeri entre Berlín i Colònia, que funcionà entre el febrer i el maig de 1918, coordinat per l'administració de correus alemany.³⁴⁷

A les 11 h 45 min del 15 de maig de 1918, el president nord-americà Wilson acomiadà l'avió que s'envolà de l'aeròdrom de Potomac Park (Washington) portant 6.000 cartes al JN-4 H núm. 38262, el qual inaugurarà el primer vol del correu aeri. L'aparell, pilotat pel tinent George Boyle, es desorientà a causa de la boira i aterrà en una carretera de Maryland, i arran d'això trencà l'hèlix. El correu fou portat a Washington. Paul Calver, el pilot que l'esperava a Filadèlfia, en rebre la notícia de l'incident, volà cap a Nova York amb les cartes de Filadèlfia a les 14 h 15 min i arribà a Belmont Park (Nova York) a les 15 h 37 min. Va emprar 1 hora i 27 minuts per fer el recorregut.

La sortida de Nova York la realitzà Torrey H. Webb amb 140 lliures de correu a les 11 h 30 min i arribà a Filadèlfia a les 13 h 20 min, d'on sortí immediatament l'altre

³⁴⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 79; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 60.

³⁴⁶ DALE JACKSON, Donald. *Grandes épocas de la aviación*. El Correo Aéreo N° 21, Time Life Books Inc., Barcelona 1995, p. 108.

³⁴⁷ *Ibíd.*; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 13-14.

aparell pilotat per James H. Edgerton després d'agafar les saques de correu, i arribà a Washington a les 14 h 50 min. El temps total fou de 3 hores i 20 min.

Els dies posteriors a la inauguració feren millors temps. La velocitat màxima fou de 100 milles per hora i el rècord quedà establert en 2 h 46 min. Afegint-hi 30 minuts per recollida i per tornar a sortir, el viatge va quedar cronometrat en 3 h 16 min.

En ferrocarril es trigava 7 hores. L'any 1882, eren 36 hores, i el 1818, amb cavalls del correu, el temps era de 56 hores. Aquest servei el cobrien quatre biplans i el franqueig era de 24 cèntims l'unça.³⁴⁸

El juliol de 1918, un avió de bombardeig Handley Page O/400 féu el vol entre Londres i el Caire, pilotat pel major Mac Loren.³⁴⁹

Pràcticament en paral·lel a la inauguració del correu postal als Estats Units, a Europa es va començar a provar el servei postal aeri entre França i la Gran Bretanya. Devienne i Largant van volar de París a Londres en hidroavió, envolant-se des de Bezons (prop del Sena), i feren el recorregut en 3 h 20 min. En el vol de tornada, Londres-París, invertiren el mateix temps. També es féu una prova entre Niça i Calvi (Còrsega).³⁵⁰

El mes de novembre de 1918 es deia: «D'aquí a poc temps funcionarà una ruta entre París i Londres. Des de Londres, faria aquesta ruta Aircraft Transport Company, i des de París, la Compagnie General de Transports Aériens, el president de la qual era Henri Deutsch de la Meurthe. La ruta es cobriria en dues hores a un preu de 400 francs per passatger. Aquests dies, al Govern francès s'estudiava la creació de vint línies postals interiors i internacionals amb punt de sortida de París».³⁵¹

El mateix mes de novembre, un Handley Page construït als Estats Units arribà a Minnesota després de volar 230 milles en tres hores amb quatre passatgers. També aquell mes, als tallers de la Farman, es construï un Goliat, pilotat per Bossutream, que va fer proves oficials i va portar 20 persones a una velocitat de

³⁴⁸ HD 25/07/1918; *Icare*, 1995, 3r trimestre, p. 23-27.

³⁴⁹ PETIT, Edmond, *op. cit.*, p. 47.

³⁵⁰ MD 04/06/1918.

³⁵¹ MD 19/11/1918.

160 km/h. Aquest aparell podia volar durant 3.000 km sense fer escales i ja estava llest per operar en la ruta París-Londres.³⁵²

El desembre de 1918, el general britànic Salmand realitzà un viatge, amb un Handley Page, del Caire a Karachi i pensava estudiar la possibilitat, amb el Govern indi, de crear un servei aeri regular d'Egipte a l'Índia. En el seu viatge a Karachi, va seguir la ruta Damasc – Bagdad – Bushir – Bandar Abbas – Chabahar – Karachi, amb un recorregut de 4.100 km en 36 hores.³⁵³

A Àustria operà una ruta entre Viena i Budapest, gestionada per la força aèria des del 4 de juliol de 1918.³⁵⁴

Tots aquests vols provaren les capacitats que tenien els avions (doblaren les velocitats mitjanes, quadruplicaren el radi d'acció, pujaren el sostre pràctic a 6.000 metres i la càrrega passà de quintars a unes quantes tones), la qual cosa mostrà el nou camí a seguir. A continuació adaptaren els aparells militars a finalitats comercials, i això féu que es comencés a veure la necessitat d'organitzar unes normes de circulació aèria.³⁵⁵

12.1 - La visita d'avions aliats

Dins d'aquest marc hem de col·locar-hi els primers intents de crear línies aèries a Espanya.

En acabar la Primera Guerra Mundial, els aliats es trobaren que disposaven d'un gran excedent d'avions sense una utilitat real. Per reduir aquest excedent realitzaren visites a altres països per tal de vendre aparells.

Al mes de març ja volien venir els britànics a mostrar els seus avions, però la manca d'infraestructures ajornà aquesta visita fins al maig.³⁵⁶

El primer aparell britànic que arribà a Espanya fou un Airco DH 9, pilotat per Heuwarth Havilland. Ho féu al port de Barcelona, a finals del mes de març o

³⁵² MD 03/12/1918

³⁵³ MD 09/01/1918.

³⁵⁴ DALE JACKSON, Donald, *op. cit.*, p. 108; LP 05/07/1918; HD 15/12/1918.

³⁵⁵ PETIT, Edmond, *op. cit.*, p. 47.

³⁵⁶ LV 7, 8 i 12/03/1919.

començaments d'abril de 1919. L'aparell arribava desmuntat i anà a Madrid en tren.³⁵⁷

El 5 de maig Herewarth Havilland,³⁵⁸ portant d'observador el pilot militar espanyol Alberto Bayo, volà de Madrid a Barcelona, a l'aeròdrom de la Volateria, en dues hores i mitja. A l'aeròdrom els esperaven la direcció de Talleres Hereter S.A., els professors i alumnes de l'escola i la premsa. Els aviadors portaven una bona quantitat d'exemplars d'*El Sol*, que es repartiren per Barcelona abans de les tres de la tarda. Els pilots foren convidats a dinar a la Fira d'Automobils, però declinaren la invitació, ja que volien tornar a Madrid el mateix dia. A les 14 h 15 min s'envolaren en direcció a Madrid portant exemplars de *La Vanguardia* i arribaren a Cuatro Vientos a les 17 h.³⁵⁹ Aquest vol es feia al mateix temps que es volaven els avions presentats al Concurs d'Avions Militars.

El 5 de maig s'envolava de París un bombarder bimotor Farman 50 en direcció a Cuatro Vientos, via Cazeau-Lakua (Vitòria), on arribà el dia 6, i després continuà el viatge fins a Cuatro Vientos.³⁶⁰ Aquest aparell fou adquirit per 150.000 pessetes i el dia 18 arribà a Tetuan. Fou el primer polimotor en servei a l'Aeronàutica Militar espanyola.³⁶¹

El 7 de maig s'enlairaren finalment de l'aeròdrom de Ramsey (Anglaterra) els tres aparells britànics: un bombarder Handley Page V/1500, un Airco DH 4 i un Bristol Fighter F2B. La tripulació del Handley Page tenia pensat volar fins a Madrid en un vol de nou hores amb una única escala però, com els altres aparells, el mal temps va fer que no poguessin arribar a Cuatro Vientos fins a l'11 de maig.³⁶²

El 8 de maig els pilots italians Giuseppe Grassa i Mario Stoppani s'envolaren de Torí, cada un amb el seu S.V.A. (com l'exposat al Saló de l'Automòbil) en direcció a Barcelona, però el mal temps que trobaren al golf de Lleó els va obligar a donar mitja volta. Havien d'arribar a la capital catalana abans del dia 12 abans que tanqués el Saló.

³⁵⁷ St 03/05/1919, HD 15/04/1919.

³⁵⁸ Germà del constructor d'avions Havilland.

³⁵⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 59-60; LV 06/05/1919; MD 08/05/1919; St 24/05/1919.

³⁶⁰ *La Libertad* 08/05/1919

³⁶¹ WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 66.

³⁶² LAGE, Manuel, *op. cit.*, p. 131; RUIZ VIDONDO, Jesús María, *op. cit.*, p. 48; *ABC* 09/05/1919; *La Libertad*, 12/05/1919; LV 10 i 12/05/1919; MD 15/05/1919; LP 11 i 12/05/1919.

El dia 12, a dos quarts de dotze, es tornaven a envolar Grassa i Stoppani amb els seus S.V.A., via Mònaco, Marsella, Perpinyà i Barcelona. En arribar a l'aeròdrom, aterraren després de fer un *looping*. Eren les 15 h 10 min. A l'aeròdrom els esperava el Sr. Pusitano (representant de la casa Ansaldo a Barcelona), Barrecia, el capità Caminati, Pujol i Salvador Feliu, redactor en cap del diari *Mundo Deportivo*. Després de dinar a l'aeròdrom, els dos pilots anaren al Saló de l'Automòbil, on foren rebuts per la Junta de la Cambra de Comerç i van ser presentats a l'alcalde i regidors que es trobaven al certamen.³⁶³ L'endemà, a les 18 hores tocases, es va enlairar de la Volateria Mario Stoppani amb el seu S.V.A. i quan era sobre Barcelona realitzà una exhibició en tota regla volant força baix, mentre que Giuseppe Grassa no l'acompanyà perquè no disposava de suficient oli, però sí que va fer una demostració acrobàtica sobre l'aeròdrom que deixà bocabadats els allà presents.³⁶⁴

Aquell mes de maig la Volateria va tenir un trànsit aeri molt superior a l'habitual, tant per la quantitat de vols com pels diferents aparells amb característiques molt superiors als aparells habituals fins a aquell moment.

El 17 de maig s'envolà de Cuatro Vientos, a les 2 h 45 min, el bombarder Hndley Page V/1500,³⁶⁵ tripulat pels pilots major Darley, Sandy, el navegant Kilbury i el mecànic Munay, més vuit passatgers, entre els quals un periodista de l'*ABC* que publicà en un article del 20 de maig de 1919 les seves vivències d'aquest vol. Un escrit interessant de llegir. El gegantí aparell, el mes gran que mai havia aterrat a la Volateria, posà les rodes sobre la pista d'aterratge a les 17 h 15 min, després d'un vol de 4 h 15 min a 160 km/h.³⁶⁶ L'endemà el bombarder féu un vol de 40 minuts sobre la ciutat portant com a passatgers Eduard Pujol, gerent de Talleres Hereter S.A.; Josep Canudas, com director de l'Escola Catalana d'Aviació, i un operador de la casa Grammount, que gravà en imatges de cinema.

³⁶³ WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 52, 56-57; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 60; LV 15/05/1919; MD 15/05/1919; St 24/05/1919.

³⁶⁴ LV 14/05/1919; MD 15/05/1919.

³⁶⁵ Vegeu Annex Avions.

³⁶⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 60; LV 18/05/1919; LP 18/05/1919.

Amb l'arribada d'aquest aparell sortí informació sobre un inici d'acord amb la casa Handley Page per tal de desenvolupar un ampli pla de comunicacions aèries.³⁶⁷ Aquesta informació no s'ha pogut contrastar, però podria ser creïble en el marc de Talleres Hereter S.A. per trobar una sortida davant dels seus fracassos.

El dia 20 de maig, quan eren pràcticament les tres de la tarda, el Handley Page V/1500 s'envolà de la Volateria portant com a passatgers el duc de Durcal, el comte d'Albiz, el tinent pilot Sr. Morenez, el vescomte Aleson, el capità Larrocha i Jorge Loring.³⁶⁸

Els dos pilots italians feia dies que volien anar a Madrid per lliurar al rei d'Espanya l'avió que la casa Ansaldo li havia regalat i per mostrar els avions a l'Aeronáutica Militar. El 22 de maig a les cinc del matí s'envolaren Grassa i Stoppani. El dia era lleig per volar, però a Madrid els esperaven a Cuatro Vientos el monarca i les autoritats. El mal temps va fer tornar Grassa al cap de poc d'envolar-se, mentre que el sargent Stoppani va seguir fins que, prop de Flix, li fallà el motor i realitzà un aterratge a prop de la població. Va haver de tornar en tren però havia d'intentar-ho de nou com més aviat millor.³⁶⁹

El 2 de juny Mario Stoppani i Salvatore Pusitano marxaren cap a Itàlia amb el vaixell *Principessa Mafalda* i tornaren el dia 12 amb un biplaça S.V.A. Arribaren a la Volateria a les 14 h 20 min. En pocs dies el pilot esperava poder lliurar el biplà a Madrid.³⁷⁰

El dissabte 21, Grassa s'envolà a les 5 h 40 min pilotant l'Ansaldo que era a l'Exposició i marxà sense intenció d'arribar a Madrid però, en trobar molt bon temps, arribà a Cuatro Vientos a les 8 h 45 min, cosa que agafà tothom per sorpresa, ja que no l'esperaven. En el trajecte hagué de suportar grans temperatures. Stoppani es va quedar a Barcelona perquè es trobà malament. El dilluns 23, refet el pilot, volà fins a Madrid en tres hores.³⁷¹

³⁶⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 60; LV 19/05/1919; LP 19/05/1919.

³⁶⁸ LV 21/05/1919, ABC 21/05/1919, LP 21/05/1919.

³⁶⁹ LV 23/05/1919, ABC 23/05/1919, MD 22 i 29/05/1919.

³⁷⁰ LV 03 i 13/06/1919, LP 13/06/1919, MD 5 i 19/06/1919, HD 05/08/1919.

³⁷¹ LV 22/06/1919, LP 22/06/1919, MD 26/06/1919, HD 25/06/1919.

Uns dies després, els dos pilots italians van tornar a Barcelona bastant contents per la bona impressió obtinguda dels pilots espanyols que volaren en els avions italians. Stoppani es quedà uns dos mesos a Barcelona i Grassa fins a l'octubre.

La Vanguardia del 8 de juliol de 1919 informava que en breu vindrien tres hidroavions. Per seguir aquest tema hem d'anar al capítol del port de Barcelona.

Paral·lelament, entre els mesos de maig i juny de 1919, un pilot francès portà en vol un Breguet XIV A2 a Getafe. Poc després ja volaven com a avions escola uns 18 aparells.³⁷²

El 29 de maig, en el vol de retorn a Anglaterra, el Handley Page, en arribar a Biarritz, tingué una avaria en una de les hèlixs, cosa que portà el pilot a fer un aterratge en una platja sense problemes, però abans de deixar l'aparell en condicions de vol la marea pujà i negà l'avió.³⁷³

El 4 de juliol el tinent Coupet de Buc, segons el diari *Heraldo Deportivo*, o Crisper, segons *Mundo Deportivo*, s'enlairà de París amb un Farman 43 d'escola amb motor de 80 CV i volà fins a Cuatro Vientos, on arribà el dia 6 després d'haver fet algunes escales. Segurament el vol era per vendre aquest model, però no en consta cap en servei a l'Aeronáutica Militar espanyola.³⁷⁴

El 30 de juliol, el pilot francès Bernat de Roumanet s'envolà de París amb un Breguet 14 A2 amb motor Renault de 300 CV, portant de passatger el corresponsal d'*El Sol* a París, Sr. Corpus Barga, que duia un missatge de la premsa francesa a l'espanyola amb motiu de la signatura del tractat de pau.

L'aparell volà fent la ruta Montmorillon-Bordeus i aterrà a Cuatro Vientos. Sembla ser que l'avió fou regalat a l'Aeronáutica Militar. A finals de 1919 ja s'havien adquirit vuit Breguets 14, que en anys successius arribaren a quaranta unitats.³⁷⁵

El 16 de novembre de 1919 s'envolaren tres Farman 50 de França en direcció a Cuatro Vientos. El capità Sr. Martínez de Baños fou designat per ajudar els tres aparells que venien, i es dirigí a Alfaro, on havien d'aterrar els aparells. En arribar tots tres ompliren el dipòsit de combustible i el capità Baños demanà al pilot

³⁷² WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 64.

³⁷³ *ABC* 30/05/1919, *LV* 30/05/1919, *St* 07/06/1919.

³⁷⁴ *MD* 10/07/1919, *HD* 15/07/1919.

³⁷⁵ WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 60-63; *El Sol* 09/07/1919; *HD* 15/07/1919.

Angostinè poder anar en el seu avió. Un cop llestos per sortir en direcció a Madrid, els aparells anaren un rere l'altre a l'aire, però l'aparell on anava el pilot espanyol s'estavellà i moriren tots els tripulants de l'avió. Els altres aparells continuaren viatge fins a Madrid.³⁷⁶

Després dels vols fets pels aparells britànics, italians i francesos, l'avió guanyador del Concurs d'Avions Militars no fou construït. Mentrestant l'exèrcit espanyol adquirí quaranta-cinc unitats del DH4, cent trenta-sis DH9A a partir de 1920 i seixanta-quatre Bristol F2B des del 1921.³⁷⁷

La firma Ansaldo, a través dels seus representants a Madrid, signà un contracte per comprar divuit unitats del model Ansaldo 300, els quals el juliol de 1921 ja eren a Cuatro Vientos.³⁷⁸

13. - Estructuració, plantejament i organització de l'aviació civil

Després d'haver vist com afectaren a Espanya i Catalunya les visites dels avions britànics, francesos i italians a la indústria espanyola i catalana, vegem ara com s'organitzà i s'articulà la primerenca i naixent aviació comercial, ja que tot just acabar la guerra els estats aliats veieren un brillant futur en un nou sistema de comunicació que calia organitzar tant a escala internacional com nacional. Recordem que fins a l'any 1914 l'aviació era bàsicament un element de fira que es mostrava en festivals i curses, els quals també servien per millorar materials i prestacions, com succeeix avui amb les curses d'automòbils de Fórmula 1.

13.1 - França

L'any 1919 es creà el Servei Francès de Navegació Aèria, sota la direcció del coronel Saconne, que va definir una veritable política d'aeronàutica comercial i

³⁷⁶ ABC 18 i 20/11/1919.

³⁷⁷ WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 71, 77 i 86.

³⁷⁸ *Ibíd.*, p. 81.

equipament del territori, de creació de rutes aèries i aeroports, d'adaptació dels avions, de relació de l'Estat amb les empreses i de modalitats de subvencions.

Cap al mes de juliol es fixaren les taxes aplicables al correu transportat per avió, per tal d'enllaçar amb els territoris del seu imperi a Àfrica i el sud-est asiàtic. França era el primer país que estudià el problema globalment.³⁷⁹

13.2 - Anglaterra

Els responsables del servei postal, tot i haver realitzat proves l'any 1911, dubtaven del transport de correu amb avió i, tot i que n'eren reticents, permeteren que existís un servei de correu aeri entre Londres i París tres mesos després de la inauguració de la línia de transport de passatgers entre ambdues capitals el 1919.

D'altra banda, els líders britànics, al contrari dels francesos, no tenien cap intenció de subvencionar línies privades de correu. L'aviació civil, en paraules del seu secretari de l'Aire, Winston Churchill, hauria de «volar per si mateixa» sense ajuts de l'Estat.

L'interès britànic augmentà quan quedà clar que el correu aeri tenia possibilitats d'unir els territoris allunyats de l'imperi en pocs dies a diferència dels vaixells. Amb aquesta finalitat, a començaments de 1919 el ministre de l'Aire envià a Egipte un grup de treballadors de la RAF per construir una xarxa de camps d'aviació amb les corresponents instal·lacions complementàries necessàries entre el Caire i Ciutat del Cap. Egipte esdevindrà el punt d'on sortiran les rutes cap a les colònies i possessions britàniques.³⁸⁰

13.3 - Alemanya

A diferència de França i Anglaterra, que establien rutes de correu aeri internacionals per enllaçar amb els països que formaven els seus imperis, Alemanya, desposseïda de les seves colònies, començà a transportar correu per Europa.

³⁷⁹ BOUCHE, Henri; DALLFUS, Charles. *Histoire de l'aéronautique*, L'Illustration, París 1942, p. 357-358.

³⁸⁰ *Ibid.*, p. 357-358; DALE JACKSON, Donald, *op. cit.*, p. 21; LV 15/03/1919; MD 09/10/1919.

Sense mercats colonials com a sortida als seus productes fabricats i com a fonts d'assortiment de matèries primeres, Alemanya podia recuperar el seu poder i prestigi reconstruint el seu comerç internacional. Per comerciar amb èxit en un mercat mundial havia d'accelerar el transport de documents i pagaments a llargues distàncies portant el correu en avió.³⁸¹

13.4 - Normatives, lleis i acords

Tal com veurem en el capítol titulat «Interessos francesos: Latécoère», perquè la línia postal pogués operar sobre territori espanyol, el Govern espanyol va emetre una RO el 28 d'agost de 1919 davant la manca de normativa a Espanya sobre el tema. Més tard, com a conseqüència de la necessitat de crear una norma per poder travessar la línia francesa, el Govern reaccionà i va emetre una RO el 17 d'octubre del mateix any, segons la qual es creava el servei postal aeri amb línies aèries explotades per l'Estat. Aquesta normativa portà a la realització de la primera regulació de trànsit aeri civil en el Reial decret de 25 de novembre de 1919, que establí les condicions de les aeronaus per volar i aterrar en territori espanyol. Com a annex del Reial decret es publicà el Reglamento de Navegación, el qual, entre altres coses, regulava matrícules d'aeronaus, autoritzacions per al personal, certificats de seguretat i inspecció d'avions, llibres a bord dels aparells, regles de navegació aèria, trànsit d'aeròdroms i proximitat i règim d'entrada i sortida del territori espanyol.³⁸²

La setmana del 14 d'octubre de 1919 tretze països signaren la normativa aeronàutica internacional, elaborada per la Comissió Aeronàutica de la Conferència de Pau, presidida pel general Duval. La resta de països tenien sis mesos per adherir-s'hi, i entrà en vigor quaranta dies després de publicar-se.

La convenció regulava les lletres identificadores dels països per a les matrícules i altres temes, com la certificació d'aeronavegabilitat, els llibres de bord dels aparells, els senyals, l'obtenció de títols, les cartes aèries, la distribució d'informació meteorològica o el règim d'aduanes.

³⁸¹ DALE JACKSON, Donald, *op. cit.*, p. 135.

³⁸² *Aeroplano*, núm. 14, p. 71-72; MD 27 i 30/11/1919; HD 5, 15 i 25/12/1919.

La convenció acceptava la sobirania total dels països sobre l'espai del seu territori, compatible amb el respecte a les normes establertes.

Les potències neutrals pogueren adherir-s'hi amb una simple declaració un cop hagués entrat en vigor, mentre que les potències enemigues no podien adherir-s'hi abans de l'1 de gener de 1923, amb l'aprovació de les potències signatàries.³⁸³

El 28 d'agost de 1919 el president de la companyia Aircraft Transport and Travel (ATT), George Holt Thomas, fundà la International Air Traffic Association, IATA, amb sis companyies aèries més en una reunió celebrada a la Haia per integrar-hi un grup d'empreses europees de navegació aèria.

La RO de 25 de novembre de 1919 establia el reglament que havien de complir els vols sobre territori espanyol, publicat a la *Gaceta de Madrid* del 4 de febrer de 1920.

14 - Primers intents de línies aèries a Espanya

El mes de maig de 1918, el Sr. Ricardo Díaz Rodríguez presentà una instància al director de Correos y Telégrafos sol·licitant establir una xarxa aerpostal i per a passatgers en dos grans eixos: Madrid-València-Barcelona-Marsella-París i Madrid-Sevilla-Ceuta-Melilla, emprant-hi «*aeroplanos de los mejores sistemas que se conozcan en el término de la Guerra Europea*».³⁸⁴

La companyia La Haya, constituïda el maig i el juny de 1918 a Madrid i Barcelona, va presentar una instància al Ministerio de Fomento per sol·licitar la concessió d'una línia aèria entre Madrid i Barcelona, i entre Barcelona i Palma, que també serviria de prova per a altres rutes pel nord d'Espanya i altres indrets.

Es preveia que el tram Madrid-Barcelona primer seria només per a correu i que més endavant s'ampliaria a passatgers. El trajecte es cobriria en quatre hores.

La companyia no demanà cap subvenció, però sí que sol·licità poder vendre un segell especial per al correu i que l'Estat li facilités els aeròdroms.³⁸⁵ Aquest projecte de línia aèria fou desestimat per un defecte de forma.³⁸⁶

³⁸³ LV 16/10/1919, MD 30/10/1919.

³⁸⁴ MD 04/06/1918.

³⁸⁵ LP 07/07/1918, MD 09/07/1918, St 20/07/1918.

³⁸⁶ St 23/11/1918, HD 15/12/1918.

Vegem ara dos paràgrafs d'un article de *La Vanguardia* del 3 de setembre de 1918 sobre el paper de les línies aèries transatlàntiques quan encara no havia acabat la guerra i només s'havien fet els primers intents de línia postal aèria; però, si ho mirem, veurem que era força encertat. Els paràgrafs significatius de l'article diuen: *«Pues si los profesionales de la aviación se empeñan en llevar adelante su proyecto, no será imposible que a mediados de siglo queden los transatlánticos de treinta mil toneladas en situación de desguace por tan inservibles ante los navíos aéreos, como hoy lo están las diligencias ante los ferrocarriles. [...] Pero entre tanto, la renovación de las líneas transatlánticas de navegación aérea van a dar más que sentir a las compañías de navegación marítima, porque eso de plantarse en tres días con sus noches de las costas de Europa a las de América³⁸⁷ es un inestimable aliciente para quienes, estimulados por el afán de negocio, dan el mismo valor al tiempo que al dinero»*.

El 19 de novembre de 1918 es constituí la Compañía Española de Locomoción Aérea, la qual es proposava establir línies aèries de correu, mercaderies i passatgers, emprant els mitjans més apropiats a Espanya i internacionals. L'empresa començà amb tres milions de pessetes.

El consell d'administració estava format pel comte de Sert (Banco Hispano Colonial); Salvador Vidal (Banco de Barcelona); el baró de Romañá (Unión Metalúrgica); Enrique Erestedi de Bilbao i José Puigcabó (Compañía Anónima de Locomoción Automóvil); Jorge Loring; José Campos Crespo (marquès de Villamajor) i el comte de Velayas, de Madrid; Manuel García Moral, de València, i el periodista Enrique Díaz Retg, a qui es deu la constitució de l'entitat. El Comitè Executiu estava format pels consellers Vidal, com a vicepresident; Campos, com a gerent, i Díaz Retg, com a secretari.³⁸⁸

³⁸⁷ Es refereix al projecte de línia aèria entre Galícia i els Estats Units amb dirigibles, elaborat per Emilio Herrera i presentat el mes d'octubre.

³⁸⁸ UTRILLA NAVARRO, Luis, coord. *Las compañías aéreas españolas: VI Jornadas de Estudios Aeronáuticos*, Fundación AENA, Madrid 2003, p. 17-18; St 23/11/1918; HD 15/12/1918.

Cap d'aquestes propostes no va reeixir. Mostren realment l'interès per aquell nou mitjà de transport, encara que, com ja hem vist, hi havia manca d'infraestructures i de pilots, i per tant era difícil que pogués funcionar.

L'any 1919 a la premsa espanyola es publiquen un grapat d'articles sobre línies aèries en dos sentits. D'una banda, exposant projectes i plantejant que, en poc temps, s'assolirien rutes transatlàntiques, uns articles que en podríem dir optimistes. I de l'altra, articles molt pessimistes que deien que encara es tardaria força temps fins que sorgissin línies aèries.

Hi ha qui assegurava també que aviat s'establiria una línia Barcelona-Madrid i Madrid-Sevilla.³⁸⁹

El 27 de setembre el diari mallorquí *Almudaina* publicava una entrevista al baró de Romañá (administrador de la Compañía de Ferrocarriles MZA i de la Internacional Wagons Lits) sobre un gran pla de comunicacions aèries. El baró parlava en nom d'una empresa que comptava amb un planter ampli de persones significades.³⁹⁰

14.1 - Primeres línies aèries

El 5 de febrer de 1919, la companyia alemanya Deutsche Luft-Reederei inaugurà el seu primer enllaç Berlín-Leipzig-Weimar i el dia 8 la societat francesa Farman va fer el primer enllaç entre París i Londres, amb un servei aeri internacional, emprant un Farman Goliath (un avió de bombardeig), les dimensions del qual el feien fàcilment adaptable al transport de passatgers i mercaderies. Aquest vol transportà onze passatgers entre les dues capitals. El pilot fou Lucien Bossoutrot. L'endemà es realitzà sense incidents el vol de tornada.

El 12 de febrer Lucien Bossoutrot portà tretze passatgers entre París i Brussel·les amb el mateix avió, entre els quals hi havia el Sr. i la Sra. Farman, i retornà l'endemà. Dos dies després, un Caudron C-23 transformat repetí l'enllaç amb cinc passatgers.

³⁸⁹ St 15/02/1919.

³⁹⁰ L'empresa comptava amb el rei d'Espanya, el Banc de Barcelona, el Banco de Vizcaya, el Banco Hispano Colonial, la Sociedad Aldama y Compañía, la Compañía Transatlántica, els Altos Hornos de Bilbao, la Constructora Naval, la Hispano Suiza de Guadalajara, el marquès de San Esteban del Castellar, el baró de Romañá i altres personalitats importants.

L'1 de març la Deutsche Luft-Reederei afegí a les rutes que ja feia la de Berlín-Hamburg.

Per la seva part, a la Gran Bretanya, on interessava particularment la ruta Londres-París, la companyia AT inaugurà el 25 d'agost l'enllaç entre les dues capitals, en què emprà bombarders monomotors Airco DH 4A i féu el trajecte en dues hores i mitja.

L'1 de setembre Latécoère va inaugurar la ruta Tolosa-Barcelona-Alacant-Màlaga-Casablanca, de la qual parlarem en el capítol «Interessos francesos: Latécoère».

El 2 de setembre la Handley Page Transport, de l'empresa constructora del mateix nom, s'afegí als enllaços Londres-París emprant-hi els bombarders pesants Handley Page V/1500, de manera que competí amb l'ATT, que feia servir aparells més petits i monomotors amb menys capacitat.

La Compagnie des Messageries Aériennes explotava des del 18 d'abril la ruta París-Lille, que s'allargà al juny fins a Brussel·les, i al setembre entrà a competir en la ruta París-Londres.

El mateix 1919 es crearen la Compagnie des Grands Express Aériens, l'Aéro Transports Ernoui i l'Aéro Transport.³⁹¹ Al setembre es constituí la Société des Transports Aériens de Sud-Oest, amb base a l'aeròdrom de Biarritz.³⁹²

La companyia australiana Aerial Service Ltd va enviar, el 31 de gener de 1919, un equip de quatre motocicletes que creuessin el continent oceànic, les illes de Java, Borneo i el sud de l'Àsia fins a Suez, per establir una ruta fins a Anglaterra i localitzar terrenys per instal·lar-hi camps d'aterratge cada 300 milles.³⁹³

Al juny del camp de vol de Baraca (Roma) en sortien les rutes Roma-Nàpols, amb quatre vols per dia; Roma-Ancona, dos per dia, i Roma-Pisa, dos per dia.³⁹⁴ I al setembre s'inaugurà un servei aeri Milà-Pisa-Roma per portar diaris de Milà fins a la capital.³⁹⁵

³⁹¹ BOUCHE, Henri; DALLFUS, Charles, *op. cit.*, p. 357-358; ANGELUCCI, Enzo, MATRICARDI, Paolo, *op. cit.*, vol. 2, p. 17-18, 63-64; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 17; *Lufthansa's Germany*, abril 1980, núm. especial, p. 7, 9, 11.

³⁹² MD 9/10/1919; <www.europeanairlines.no> [Consulta: 28 maig 2013].

³⁹³ *Ibid.* 17/07/1919.

³⁹⁴ *Ibid.* 19/06/1919.

³⁹⁵ *Ibid.* 18/09/1919.

14.2 - SCADTA

Poques setmanes després de signar-se l'armistici, un nombrós grup d'empresaris s'instal·laren a Barranquilla (Colòmbia). La situació geogràfica de l'esmentada ciutat, a prop de la costa i a la vora del riu Magdalena, la feia una autèntica via de comunicació en un país amb poques infraestructures, tan necessàries per al comerç. El riu, en certes èpoques de l'any, quedava molt limitat per la baixada del nivell de l'aigua i els bancs de sorra no permetien que hi pogués passar el vaixell de rodes per fer el seu recorregut. Aquesta situació va fer que els industrials Albert Tietjen i Werner Kaemmerer pensessin a crear una línia aèria per unir Barranquilla amb Bogotà. Després de convèncer cinc empresaris colombians, el 5 de desembre de 1919 es creà la Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA).

SCADTA passà una comanda de dos Junkers F-13, un modern avió de línia adaptat per volar amb flotadors, ja que es volia emprar el riu com a punt d'amarratge entre Barranquilla i Girardot, a uns 130 quilòmetres de Bogotà, el destí final de la línia. Els dos aparells arribaren a Colòmbia els primers dies de juliol de 1920. Un cop muntats i deixats a punt per volar, es féu l'envol de l'aparell pilotat per Helmuth von Krohn. La sorpresa fou que l'aparell tingué problemes i fou necessari anar fent salts i amarrar cada cert temps (ara per arreglar el radiador, ara per esperar rebre combustible). Tardà uns quants dies a arribar a Girardot, on l'esperava el president de Colòmbia i la seva comitiva.

Pocs dies després d'arribar a Girardot, a SCADTA s'adonaren que els quedaven pocs diners i com que hi havia convocat un premi per al primer aparell que arribés volant a Bogotà, decidiren adaptar l'avió a terrestre. Un cop adaptat, se'n va fer el primer vol de prova però, en aterrar, es trencà el tren d'aterratge. S'informà a Barranquilla, que enviaren l'altre Junkers F-13 D-29, que va volar seguint el riu, fent salts. Arribà al seu destí al cap de dos dies, on es repetí la mateixa operació que l'altre avió. Tot seguit va poder fer el vol fins a Bogotà.

Els aparells fallaven perquè no s'havia considerat el clima de la zona, però un cop fets els retocs necessaris, els avions volaven bé.

Com que necessitaven més capital, aconseguiren convèncer el prestigiós científic i home de recursos econòmics Petter Paul von Baner, que ingressà com a accionista de la companyia i començà a fer els treballs de topografia necessaris per organitzar la línia.

El setembre de 1922 SCADTA aconseguí que el president de Colòmbia, Pedro Nel Ospina, es convertís en el primer cap d'Estat en emprar un avió de línia, envolar de Puerto Barrio fins a Girardot.³⁹⁶

15 - CONTEXT

15.1 - L'Atlàntic Nord

Si la Primera Guerra Mundial deixà un grapat d'aparells amb possibilitats de prestar nous serveis, iniciant el camí de l'aviació comercial, no ha de sobtar que es planegés unir les dues ribes de l'Atlàntic Nord, les dues regions del món més industrialitzades.

15.2 - Els Estats Units

Els hidroavions dissenyats i produïts en la darrereria de la guerra per fer llargs vols de reconeixement, coneguts com a NC (de Navis Curtiss), foren els escollits per fer el primer vol transatlàntic. Se seleccionaren quatre unitats (l'NC-1, NC-2, NC-3 i NC-4). L'NC-2 es cremà en l'incendi de l'hangar on s'aixoplugava i el projecte hagué de continuar amb els tres restants.

El 3 de maig els tres hidros NC sortiren de la seva base en direcció a Terranova, amb una primera etapa a Halifax (Canadà). En aquest tram, l'NC4 es veié obligat a amagar per problemes en dos dels quatre motors. L'avaria comportava canviar els dos motors, treball que va retenir l'aparell una setmana allà on era. Després continuà la ruta fins al punt de sortida, a Trepassy Bay (Terranova).

³⁹⁶ PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 19-24; *Lufthansa's Germany*, abril 1980, núm. especial, p. 37, 43.

El dia setze s'envolaren els NC-1, NC-3 i NC-4 en direcció a les Açores. En la ruta s'hi havien col·locat destructors per ser emprats com a radiobalises i com a elements de rescat. En aquesta llarga ruta només hi arribà l'NC-4; dels altres dos, un es veié obligat a amagar per problemes mecànics i l'altre passà de llarg l'arxipèlag fins que la manca de combustible el féu amagar. Els dos foren auxiliats pels destructors. L'NC-4, el dia 20, es desplaçà d'Horta a Ponta Delgada (les Açores), on hagué de romandre una setmana pel mal temps. El dia 27 volà fins a Lisboa, i arribà a Plymouth (Anglaterra) el 31 de maig de 1919 a la tarda, després d'haver fet escala a Ferrol. S'havia creuat l'Atlàntic per via aèria.

La tripulació de l'NC-4 estava formada pel comandant A.C. Read, els pilots Stone i Hinton, l'operador de radio Rold, el mecànic Rhodes i el pilot de reserva tinent Breese.³⁹⁷

15.3 - Anglaterra

El mes d'abril de 1919 el *Daily Mail* anunciava que donaria un premi de 250.000 francs a la tripulació britànica que fes el primer vol transatlàntic.³⁹⁸

El 18 de maig s'enlairaren de Terranova Hawker i Mackensie Grieve, amb l'*Spowith Atlantic*. Poc després de l'envol llançaren el tren i entraren a l'oceà. Es trobaren amb fortes tempestes i problemes amb el motor, fet que els obligà a amagar prop d'un vaixell que els va rescatar.³⁹⁹

El dirigible construït a la Gran Bretanya, copiant el Zeppelin L33 capturat al 1916, fou anomenat R34. L'aparell s'envolà el 2 de juliol de 1919 a quarts de dues, amb 22.050 litres de combustible, 1.500 d'oli i 3.500 kg d'aigua com a llast. El comandant del dirigible era el Sr. Scott, a qui acompanyaven el general Mailand (cap de l'Aeronàutica britànica); el tinent Landoswone, en representació de la Navy, i el tinent Pritchard, i com a navegant, G.G. H Cooke.

El 6 de juliol atracaren a la base de dirigibles americana a Mineola, quan tothom es creia que havien desaparegut per les tempestes del dia anterior.

³⁹⁷ VAN HOOREBEECK, Albert. *L'Épopée de l'Atlantique-Nord*, Flammarion Éditeur, París 1965, p. 55-60; LV 01/07/1919; LP 7, 10, 18, 19 i 21/05/1919; HD 25/06/1919; St 05/07/1919.

³⁹⁸ LP 23/05/1919, MD 24/04/1919.

³⁹⁹ VAN HOOREBEECK, Albert, *op. cit.*, p. 60-66; LP 20 i 21/05/1919; HD 25/06/1919; St 05/07/1919.

La tornada es realitzà del 6 al 10 de juliol.⁴⁰⁰

La tripulació britànica que aconseguí sobrevolar l'Atlàntic Nord estava formada pel pilot Jack Alcock (pilot de bombarders de llarg radi) i el navegant Arthur Whitten, amb un bombarder pesant Vickers Vimy adaptat per al vol. S'envolaren de Lester's Fields (Terranova) el 14 de juny a les 13 h 58 min, hora local. Creuaren l'Atlàntic sense gaires problemes i aterraren a Irlanda a les 8 h 25 min, hora local, del dia 15, després d'haver volat durant 15 h 57 min. L'èxit fou total. S'havia creuat l'Atlàntic en un vol directe per primer cop.⁴⁰¹

15.4 - Premi

El francès Orteig, resident a Nova York, va establir l'any 1919 un premi de 125.000 francs a l'aviador que fes el primer vol directe Nova York-París o en sentit contrari, amb una vigència de cinc anys.⁴⁰²

16 - INTERESSOS FRANCESOS: LATÉCOÈRE

El 25 de maig de 1918, Pierre-Georges Latécoère, mentre participava en el vol de prova d'un dels Salmson 2 construïts a la seva fàbrica de Montaudran, va concebre la idea d'establir una línia entre França i les colònies franceses d'Àfrica i el Brasil, ja que creia que els avions podien tenir un paper en la pau com a eines civils.

16.1 - Projecte de línia aèria

El pas següent el portà a pensar d'unir, per via aèria, Tolosa amb les colònies del nord d'Àfrica, idea que anà perfeccionant de mica en mica.

Quan Latécoère, un home de 35 anys, pragmàtic i decidit, quedà convençut de la possibilitat de dur-ho a terme, començà –coneixedor de la necessitat d'obtenir els permisos i autoritzacions pertinents tant a França com a Espanya– a buscar al seu

⁴⁰⁰ VAN HOOREBEECK, Albert, *op. cit.*, p. 26-31; LV 6, 11 i 14/07/1919; *El Sol* 6 i 7/07/1919; HD 15 i 25/07/1919.

⁴⁰¹ VAN HOOREBEECK, Albert, *op. cit.*, p. 67-71; LP 20/06/1919; HD 25/06/1919; St 05/07/1919.

⁴⁰² St 02/08/1919.

amic Beppo de Massimi, a qui exposà la seva idea de línia aèria. Massimi, nat a Itàlia i pilot militar en l'aviació francesa durant la guerra, portava els seus formidables dots diplomàtics i d'encant personal, que es complementaven amb la sagacitat i visió de Latécoère.

El 7 de novembre de 1918, Latécoère presentà a París el seu projecte al sotssecretari d'Estat de l'Aeronàutica, Sr. Jacques-Louis Dumesnil, i li demanà el seu suport polític i econòmic. El dossier que li va lliurar reflectia amb tot detall el projecte, en el qual s'especificava que la ruta, sortint de Tolosa, seguia per la costa mediterrània espanyola fins a la zona francesa del Marroc, i després per la costa atlàntica d'Àfrica fins a Dakar; en total, uns 4.640 quilòmetres. La ruta es feia en dos dies i mig. Dakar seria el punt d'envol dels avions que connectarien amb les rutes de Sud-amèrica. Així, una carta d'un comerciant de vi de Bordeus o un importador de Marsella arribaria a Rio de Janeiro en una setmana i a Buenos Aires, un dia després. En vaixell i amb els mitjans tradicionals de correu, una carta tardava més de tres setmanes.

Era una idea tan forassenyada que ningú, el 1918, creia possible cobrir 1.850 quilòmetres entre Tolosa i Casablanca en 13 hores de vol i amb avions Salmson 2, que tenien una autonomia de 500 quilòmetres i anaven una velocitat de 140 km/h.

En tornar de París, Latécoère digué al seu amic Beppo de Massimi a Tolosa: *«J'ai refait tous mes calculs. Ils confirment l'opinion des spécialistes. Notre idée est irréalisable. Il ne nous reste qu'une chose a faire: la realiser!»*.

Latécoère es posà a treballar per poder realitzar la seva idea i, com que no estava disposat a esperar la decisió del ministeri, seguí endavant. Així, l'11 de novembre de 1918 lliurà a les oficines de comerç de Tolosa els Estatuts de l'empresa C.E.M.A. (Compagnie Espagne, Maroc, Algérie), que va donar pas a la Société de Lignes Aériennes G. Latécoère, també coneguda com a LAL.

Pocs dies després de signar l'armistici, Clemenceau (alt funcionari del Servei Francès de Navegació Aèria) es decantà pel desenvolupament de l'aeronàutica civil. Aquest era el senyal que esperava Latécoère. Massimi va fer cridar el periodista Georges Prade (amic personal de l'ambaixador d'Espanya a París) per activar el canal diplomàtic. A la vegada, posà en funcionament la relació

privilegiada que tenia amb el seu antic cap d'esquadreta, el comandant Watteau, que, per sort, tenia un càrrec en les més altes instàncies del transport aeri. Així va ser com va examinar amb benevolència la sol·licitud per a la concessió de línies aèries de Latécoère a les autoritats.

El 2 de desembre de 1918, Latécoère va dipositar el seu projecte de conveni per a l'enllaç aeri Tolosa-Rabat i Rabat-Orà via Tànger, amb la finalitat de transportar passatgers, mercaderies i correu.

En el dossier presentat, primer posava sobre la taula les quatre possibles vies d'enllaç de la metròpoli amb les possessions franceses del nord d'Àfrica. Tres no eren viables; la quarta volava en paral·lel als Pirineus i baixava cap al sud per la costa mediterrània espanyola fins a saltar l'estret per Gibraltar. Aquest fou el recorregut assumible.

A partir d'aquest punt, pel que fa als enllaços en el nord d'Àfrica, es deia: *« Si l'on considère même les relations entre l'Algérie et le Maroc, c'est-à-dire entre les deux grandes colonies françaises de l'Afrique du Nord, communications qui font l'objet d'une des deux lignes de la "C.E.M.A.", on peut dire qu'elles sont pratiquement inexistantes. C'est à un tel point que dernièrement le général Lyautey, voulant faire venir rapidement à Rabat Monsieur Pierre-Étienne Flandis, de la Commission Interministérielle d'Aviation, qui venait de Tunis et d'Alger, n'avait pas trouvé d'autre moyen que l'avion, les chemins de fer n'existant pas encore et les routes d'automobiles étant coupées par les débordements d'oueds. À tous ces points de vue, la ligne FRANCE –MAROC, complété par la ligne MAROC – ALGÉRIE, s'impose donc. C'est pourquoi c'est celle dont nous avons demandé la concession»*.⁴⁰³

La necessitat de sobrevolar Espanya comportava obtenir, d'entrada, l'autorització per fer el primer vol d'estudi a Barcelona i després una altra per poder establir la línia i disposar de camps d'aterratge, per la qual cosa calia superar la susceptibilitat espanyola, sovint exacerbada pels interessos alemanys a Espanya. Un cop obtinguda l'autorització per al vol d'estudi fins a Barcelona, s'engegà el projecte. Si fins al Marroc s'hi havia d'anar fent etapes d'un màxim de 400

⁴⁰³ <<http://www.latecoere.com/files/1918-exp-pgl.pdf>> [Consulta: 16 gener 2013].

quilòmetres (que era l'autonomia mitjana dels avions llavors), calia fer el primer pas i assegurar la primera escala, ja que s'havien de trobar i crear els llocs adients per ésser emprats com a aeròdroms i posar-hi l'equipament necessari per tenir la línia operativa. Per tant, calia fer un primer vol d'estudi a Barcelona, que va ser el primer lloc triat per fer-hi escala.

El 23 de desembre de 1918, al R.A.C.C. es rebé un telegrama de Tolosa informant que l'endemà, a les 11.30 hores, arribaria a l'hipòdrom un biplà procedent de l'esmentada ciutat.

El dia 24, abans de l'hora assenyalada, començaren a arribar a l'hipòdrom afeccionats, membres del R.A.C.C. i de l'Escola de Pilots i *sportsmen*, però arribà l'avís que el vol s'ajornava un dia.

16.2 - Vols d'estudi

El 25 de desembre el temps no era bo a l'aeròdrom de Montaudran (França). Hi havia poca visibilitat, queia una pluja fina i feia fred, però Latécoère estava decidit a fer el vol i que quedés palès que era possible. A les 9.10 h s'envolà el Salmson 2 núm. 4458 pilotat per Cornemat. Latécoère ocupava la segona cabina oberta.

Un cop el Salmson 2 travessà els núvols baixos, el temps millorà. Volà de Montaudran en direcció al Mediterrani en paral·lel als Pirineus i passant per Caracassona, Perpinyà, Figueres, Girona i Barcelona.

A l'hipòdrom esperaven per rebre l'avió de Tolosa socis del R.A.C.C.; els pilots Rosillo, Bertrand, Alfaro i Canudas; els Srs. Carreras i Jonquerières; Eduard Pujol; Cò de Triola, i un nombrós públic.

Després de cobrir el recorregut de 350 quilòmetres a una velocitat de 150 km/h, amb núvols baixos pel camí, arribaren a la vertical de l'hipòdrom a dos quarts de dotze, tal com havien anunciat. Aquesta puntualitat creà una gran impressió als que s'hi havien concentrat.

El Salmson 2 aterrà en el que era una pista curta pel model d'avió, encara que ho va fer sense problemes. Havien fet el trajecte en 2 hores i 20 minuts. Un cop parat el motor, baixaren del biplà Cornemont i Latécoère, es tragueren les granotes de vol i van veure que Latécoère portava un vestit impecable. Després de les

encaixades i presentacions dels que s'esperaven, el Sr. Carreras portà el pilot i el passatger a fer una volta per Barcelona en el seu Cadillac, i més tard els deixà a l'hotel, on dinaren.

A l'hipòdrom quedà l'avió biplà Salmson 2, equipat amb motor Salmson de 450 CV, 1.400 kg de pes, biplaça amb tàndem i cabina oberta.

Aquest vol fou el primer que creuà els Pirineus des del final de la guerra.

A les set del vespre, els dos francesos foren obsequiats pel R.A.C.C. amb un àpat als locals de la Real Sociedad Colombóflia de Catalunya. Després de menjar fou el moment dels parlaments. Casanoves expressà l'entusiasme i agraïment que representà el vol. Al seu torn, Latécoère exposà que l'objectiu del seu vol era organitzar una ruta fixa i regular entre Tolosa, Barcelona, Alacant, Màlaga, el Marroc i Alger. Després, en converses amb Jorge Loring, gerent de Talleres Hereter S.A., arribaren a un principi d'acord per emprar l'aeròdrom de la Volateria com a primera escala, on podien aterrar i envolar-se i tenir el manteniment dels mecànics de Talleres Hereter S.A.

L'endemà, Sant Esteve, era el dia per tornar a Tolosa. Rosillo anà volant de l'aeròdrom a l'hipòdrom per oferir-se als francesos mentre els mecànics de l'escola deixaven l'avió a punt.

Des de les vuit del matí, es concentraren a l'hipòdrom afeccionats i *sportsmen*, que hagueren d'esperar llargues hores abans que arribés el combustible. Finalment, a la una del migdia l'avió ja havia omplert el dipòsit. Latécoère i Cornemant s'acomiadaren dels presents i s'envolaren cap a Tolosa. Era un quart de dues. Guanyaren altura ràpidament, feren una volta sobre l'hipòdrom i posaren rumb al seu destí.

L'endemà de la seva tornada a Montaudran, Latécoère encarregà a Massimi que busqués els possibles terrenys on fer-hi les escales i també terrenys d'emergència entre Montaudran i Tànger. Latécoère tenia pressa per fer l'enllaç amb Rabat, on el general Lyautey veia amb simpatia la seva empresa. Paral·lelament, tancà una compra molt interessant amb l'exèrcit. Els Salmson, en avançat estat de construcció, foren declarats «estoc de guerra» i foren retornats per un grapat de

francs. Es disposà ràpidament d'una quarantena d'avions amb motors i nombroses peces de recanvi.⁴⁰⁴

Tornant de Barcelona, Latécoère no estava disposat a esperar que l'administració francesa estigués llesta per fer el primer pas. El 6 de gener de 1919, Beppo de Massimi agafà el tren fins a la capital catalana, on signà un contracte amb Jorge Loring, director general de la secció aeronàutica de Talleres Hereter S.A., per atendre els avions al seu pas per la Volateria. Després anà a Madrid i inicià els contactes amb l'Administració espanyola per obtenir les autoritzacions necessàries per sobrevolar Espanya. De Madrid anà fins a Alacant, on seleccionà el Campo de Tiro, terreny propietat de l'Estat i que era emprat per l'exèrcit com a terreny de tir per a la guarnició d'Alacant, i deixà encarregat a un tal Dupuy per arranjar una pista de 600 m. Tornà a Madrid i des d'aquesta ciutat anà a Màlaga, on seleccionà el camp de La Isla, proper a la platja. Una vegada signats els corresponents contractes de lloguer o cessió d'ús, Beppo de Massimi tornà a París.⁴⁰⁵

Contractaren Cornemont, Henri Lamaître i Pierre Baute, els primers pilots que també realitzaren tasques de mecànics dels avions que els assignessin.⁴⁰⁶ A aquests pilots se n'hi afegiren quinze més⁴⁰⁷ a finals de 1919.

Amb els terrenys localitzats i acordats per fer-hi les escales, Latécoère decidí provar la ruta. El 27 de febrer de 1919 les condicions meteorològiques eren molt extremes per volar, però no van impedir que a les cinc del matí s'envolessin dos Salmson 2A2. En el primer hi anaven Massimi i el pilot Lemaître, i l'altre era pilotat per Junquet, que portava Latécoère. Només envolar-se ja es varen perdre de vista. Lemaître, en arribar a Barcelona, localitzà la Volateria i hi aterrà, mentre que Junquet, tot i que trobà l'aeròdrom, continuà per la línia de costa avall a causa de

⁴⁰⁴ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 49-51; PETIT, Edmond, *op. cit.*, p. 51-52; MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 174; SAIZ CIDONCHA, Carlos, *op. cit.*, p. 31; DALE JACKSON, Donald, *op. cit.*, p. 107-110; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 54-55; ED 26 i 27/12/1918; LV 25 i 27/12/1918; HM 26 i 27/12/1918; EL 27 i 28/12/1918; CE 27/12/1918; LA 26/12/1918; LP 27/12/1918; MD 09/01/1919; St 28/12/1918, 18/01/1919; <www.latecoere.com> [Consulta: 16 gener 2013].

⁴⁰⁵ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 29; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 50; <www.historia.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁴⁰⁶ PALLARÉS I CAMAS, Enric. *Exposición gráfica del primer vuelo comercial en España, 1 de septiembre de 1919*, Associació d'Amics de l'Aeronàutica, Barcelona 2000, p. 10.

⁴⁰⁷ Han Dambray, Joseph Doerflinger, Denis Hodapp, Didier Daurat, Dieudonné Costes, Émile Lécirvain, Gaston Vedel, Victor Hamm, Louis de Irieu, Adrien Bedrignan, Pierre Deley, Pierre Beauté, Eloi Ville, Henri Rozès i Leone Antoine.

la pluja i els núvols. El primer aparell carregà combustible, repassà el motor i una hora més tard continuà la ruta en direcció a Alacant, però l'avió en què anava Latécoère, en quedar-se sense combustible, aterrà en una platja del delta de l'Ebre i trencà el tren d'aterratge. Junquet anà a cercar ajuda mentre Latécoère s'esperava veient com passava l'altre aparell en direcció al Campo de Tiro. Cap a les tres de la tarda Lemaître localitzà la població de l'Altet (Alacant) i tot seguit, amb la pista preparada, hi aterrà bé, però quan encara rodava, l'avió impactà contra un marge, trencà l'hèlix i la part frontal de l'ala esquerra restà malmesa. Massimi quedà lleugerament ferit i fou curat pel Dr. Chalitz, que havia anat a esperar els aviadors junt amb el cònsol francès Sr. Lleó Depuy i l'alcalde, Sr. Tato. L'accident es produí perquè s'havia preparat una pista de 600 m² en comptes d'una de 600 metres de llargada.

Un cop curat, Massimi féu allargar cent metres més la pista, abalisant-la i marcant la direcció d'aterratge amb estovalles de l'hotel on s'allotjaven. L'endemà, a les cinc de la tarda tocadés, arribà l'avió pilotat per Junquet amb Latécoère. En l'aproximació, el pilot perdé les ulleres amb un cop de vent i, com que era una mica miop, no veia bé la T,⁴⁰⁸ de tal manera que l'avió, un cop aterrat i quan encara corria per terra, va acabar ensopegant amb l'única rasa que hi havia al terreny. El tren d'aterratge quedà destrossat i l'avió amb el morro clavat a terra. L'anunci que arribarien dos avions va fer que molta gent de l'Altet s'apropés a l'aeròdrom, ja que per als habitants de la població era tot un esdeveniment.

Aquí acabà el primer intent d'arribar fins a Casablanca. Latécoère tornà a Tolosa, mentre que Massimi restà a l'Altet per supervisar la reparació dels avions.

El 5 de març Junquet anà d'Alacant a Màlaga en el vaixell *Santa Pola* per comprovar que l'àrea d'aterratge seleccionada estigués en condicions i per preparar la propera arribada d'avions.

Latécoère sabia que el general Lyautey, governador del Protectorat Francès del Marroc, estava molt interessat en el seu projecte de línia aèria i no el volia decebre, així que el 7 de març es va enlairar en el Salmson 2A2 núm. 457, pilotat per Lemaître, que volaren sense cap problema fins a la Volateria. Hi feren escala i

⁴⁰⁸ T és la forma que té el senyal dels aeròdroms que marca la direcció d'aterratge.

a les quatre de la tarda prosseguiren el seu viatge cap a l'Altet, on aterren just abans d'amagar-se el sol. Feren nit a la ciutat. El dia 8 a primera hora s'envolaren en direcció a Màlaga. Entre Múrcia i Almeria hagueren de suportar fortes pluges i, per tant, es veieren obligats a guanyar altura, fet que endarrerí la seva arribada a Màlaga. En 3 hores i 30 minuts de vol arribaren al terreny de La Isla, però estava completament inundat per les fortes pluges i no s'hi podia aterrar. Cercaren un camp que es veiés en bones condicions i aterren sense problemes en els terrenys del *cortijo* El Rompedizo. Només baixar de l'avió foren ben rebuts pels propietaris del terreny, els Srs. Félix Asiego i García de la Serna, els quals els convidaren a dinar. Després Latécoère explicà a la premsa el seu projecte de línia aèria i, un cop va haver carregat combustible i revisat l'avió, s'envolaren una altra vegada a les quatre de la tarda. Sobrevolaren l'estret de Gibraltar, poc després Tànger i arribaren a l'aeròdrom militar de Cazes (Casablanca). Els esperaven el Sr. Urbain Blanc, secretari general del Govern del Marroc francès; Walter, director de Postes Chérifiennes; el coronel Cheutin, comandant de les Forces Aèries, i el governador general Lyautey, a qui Latécoère lliurà un grapat de cartes, un exemplar del diari *Le Temps* del dia 7 de març i un petit ram de violetes encara fresques per a l'esposa del governador.

El dia 10 Lyautey oferí a Latécoère un contracte amb l'administració de Postes Chérifiennes amb una important subvenció per establir la línia.

Després de dos dies d'actes i festes, el 12 de març, ja a l'aeròdrom mentre es feia la revisió de l'avió per tornar a Tolosa, Jean Walter donà a Latécoère una saca amb correu destinat a França, simbolitzant així que atorgava la concessió del correu del protectorat. S'envolaren, però la boira els obligà a aterrar prop del poblat d'Arbona, situat a la línia que separava el protectorat francès de l'espanyol. A la una del migdia, quan hagué millorat el temps, tornaren a l'avió i volaren en direcció a El Rompedizo (Màlaga), on aterren dues hores més tard. Latécoère lliurà al cònsol francès a Màlaga documentació per a ell i a la tarda signà un acord d'arrendament anyal pels terrenys d'El Rompedizo per valor de 7.000 pessetes per any en dos períodes de cinc i deu anys. Quan arribà el combustible, l'avió estava llest però s'havia fet fosc. El pilot i el passatger feren nit a Màlaga, i el dia 13

seguien ruta fent escala a Alacant i Barcelona. Però, per actuar amb rapidesa, Latécoère féu aterrar l'avió en un terreny a prop de Canet de Rosselló, des d'on agafà el primer tren en direcció a París, mentre que l'avió es dirigí a Montaudran. Un cop a la capital francesa, Latécoère portà una carta personal del general Lyautey al ministre d'Afers Exteriors, i anà a veure tot seguit el director de Correus i Telègrafs, a qui presentà el contracte de concessió de Postes Chérifiennes.

Amb aquest vol d'anada i tornada de Casablanca, Latécoère va demostrar que l'any 1919 es podia volar de Tolosa a la capital del protectorat del Marroc francès en 11 hores i 45 minuts, cobrint els 1.800 quilòmetres de distància.⁴⁰⁹

Abans que Latécoère tornés a Tolosa, ordenà que una tripulació fes tot el recorregut d'anada i tornada fins a Casablanca, per constatar que es podia complir el temps que ell havia obtingut. Per aquest motiu el 14 de març s'envolà de Montaudran un Salmson 2A2, pilotat pel tinent Laconte amb el mecànic Massuny. Realitzaren les escales de la Volateria, Campo de Tiro, El Rompedizo, Tànger i Casablanca, on arribaren el dia 15 (fent nit a Alacant). En el viatge de tornada, a la sortida el dia 17 des del Campo de Tiro s'hi afegí com a passatger l'*sportsman* Joaquim M. Carreras, i arribaren a la Volateria en 2 hores i 5 minuts de vol. A l'aeròdrom de Barcelona els esperaven un grapat d'esportistes i afeccionats. Cayón, professor de l'Escola Catalana d'Aviació, realitzà vols amb el THE-3, portant les Srtes. Pepita i Paquita Armangué i també els Srs. Sebastián Nadal, Josep M. Moré i els germans Antonio i Frick Armangué, en vols de 10 i 15 minuts. El pilot francès hi col·laborà amb el Salmson en un vol amb Jaume Fonrodona i l'esposa de Joaquim M. Carreras. Després el pilot Laconte acabà de fer la ruta fins a Tolosa amb el mecànic. L'horari complet en aquests dies és el que serà oficial.⁴¹⁰

Paral·lelament es va començar a organitzar el subministrament dels equips necessaris, peces de recanvi i tot el que calia per mantenir la línia en

⁴⁰⁹ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 30-33; PALLARÉS I CAMAS, *op. cit.*, p. 10-16; LV 10/03/1919; MD 13/03/1919; St 03/05/1919; <www.historia.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁴¹⁰ MD 20/03/1919.

funcionament, i va esdevenir freqüent veure avions en tots dos sentits per equipar els diferents aeròdroms de la ruta.⁴¹¹

Mentre Latécoère esperava per signar els convenis definitius, demanà a Massimi que estudiés la ruta Barcelona-Saragossa-Madrid per connectar després amb el Marroc, per implantar-se millor a la península. L'autorització per a aquest vol la va obtenir Georges Prade.

Per fer la ruta indicada, sortiren el 5 d'abril Rodier portant com a passatger Beppo de Massimi en direcció a Barcelona, on se'ls afegí Joaquim M. Carreras, i tots tres es dirigiren costa avall passant per Reus i Móra, seguint l'Ebre. En sobrevolar El Fresno (Àvila) es trobaren amb una forta tempesta amb descàrregues elèctriques, fet que els obligà a retrocedir, i aterraren en un camp llaurat de la muntanya de Torrero. No pogueren tornar a l'aire fins al dia 11 a les quatre de la tarda, per les dificultats de trobar combustible, i aterraren a Cuatro Vientos al cap d'1 hora i 33 minuts. Els feren marxar d'aquest aeròdrom militar amb males maneres, i es desplaçaren fins a Getafe.⁴¹²

L'11 de juliol de 1919, l'Estat francès signà el conveni amb Latécoère, en el qual li concedia la línia Tolosa-Casablanca, li donava cent dies per posar-la en funcionament i li concedia una subvenció anual de 2.400.000 francs si es complien vuit viatges mensuals, hangars Bessonneau per a les escales i quinze Breguet XIV i els seus recanvis. Aquest model d'avió s'adaptava millor a la tasca a realitzar encara que era menys ràpid que el Salmson.⁴¹³

Per tal d'obtenir l'autorització espanyola per poder fer funcionar la línia aèria, Massimi començà les negociacions, amb un primer resultat negatiu.

Foren necessaris els bons oficis del secretari de l'ambaixada francesa i Beppo de Massimi per superar les reticències espanyoles. Finalment el Govern espanyol va donar la seva autorització amb la RO de 28 d'agost de 1919. Aquesta autorització permetia volar de la frontera francesa a Gibraltar per la costa mediterrània espanyola en un passadís d'una amplada de cent quilòmetres, aterrar a les

⁴¹¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 56.

⁴¹² BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 33; MD 08/05/1919.

⁴¹³ PALLARÉS I CAMAS, *op. cit.*, p. 16-17; <<http://www.latecoere.com/files/1919.pdf>> [Consulta: 3 maig 2013].

escales establertes, llogar els terrenys però no adquirir-los i prohibia sobrevolar certes zones.

16.3 - Inauguració de la línia

Amb tot llest per posar en funcionament la línia, s'acordà fer-ne la inauguració l'1 de setembre de 1919. A Montaudran, aquell dia s'inaugurà la línia sense solemnitat, ja que Latécoère volia ser molt prudent. Només eren presents en el primer vol el prefecte de l'Alta Garona, l'alcalde de Tolosa, el director de Correus, Latécoère i Massimi.

L'1 de setembre, a les vuit del matí, s'envolaren un rere l'altre quatre avions: tres Breguet XIV i un Salmson 2A2. El primer Breguet, pilotat per Didier Daurat amb Novel, portava la primera saca de correus i 500 exemplars del diari *La Dépêche* en el compartiment especial per a aquesta càrrega dins del fuselatge. En els altres dos Breguet hi anaven el pilot Jean Dombrey amb Koffel, Beute i el mecànic Malinier. El Salmson pilotat per Rene Rodier anava carregat amb recanvis que havia de deixar a Barcelona i Alacant.

A mesura que els avions s'envolaven, prenen directament la ruta via Narbona, Carcassona, Perpinyà, Girona, Malgrat i Barcelona. El primer aparell, el Salmson amb Pierre Beauté i el mecànic M. Molinier, arribà a la Volateria a les 10 h 15 min. Foren rebuts pel cap de cerimònies de l'Ajuntament de Barcelona, Sr. Ribé, que els lliurà dues cartes de l'alcalde per ser lliurades als batlles d'Alacant i Màlaga.

Cap a les onze del matí, l'hora en què s'esperava l'aparell, anaren arribant els convidats a l'acte.⁴¹⁴ En honor dels pilots francesos, s'envolà Cayón amb un dels Espanya, amb una demostració que espectadors agrairen molt.

A continuació les autoritats i els convidats foren obsequiats per Talleres Hereter S.A. amb un aperitiu, amb els habituals parlaments i brindis per Espanya i França. El capità general de Catalunya lliurà als pilots cartes per als governadors militars d'Alacant, Màlaga i per a l'alt comissari de França al Marroc, general Lyautey. El governador interí de Barcelona, Sr. Luengo, féu el mateix per als governadors d'Alacant, Sr. Roma; de Màlaga, Sr. Maestre, i donà una carta al Sr. Latécoère

⁴¹⁴ Vegeu Annex 12.

com a concessionari del servei, que deixà destacats dos mecànics que s'instal·laren a l'aeròdrom de la Volateria.⁴¹⁵

Els tres Breguets arribaren un rere l'altre des de les 10.30 h, carregaren combustible i 45 minuts més tard tornaren a l'aire per seguir la línia de costa fins al Campo de Tiro (l'Altet), on arribà Didier a les 15 h, que deixà el mecànic al camp per atendre l'avió i marxà a veure la ciutat.

El dia 2 Didier Daurat, amb Dombray, seguí la ruta fins a El Rompedizo (Màlaga), on després d'una recepció oficial del cònsol de França, amb el temps just per menjar i carregar combustible, seguiren fins a Casablanca. Portaren de passatger el cònsol francès, que viatjà sense pagar.

En arribar a Casablanca foren rebuts per les autoritats i molts ciutadans, que no es volien perdre ser testimonis de l'arribada del primer correu aeri. Daurat lliurà la primera (i simbòlica) saca de correus i premsa de Tolosa.⁴¹⁶

La línia, que passava per l'aeròdrom de la Volateria en els mapes de rutes aèries, es realitzava bisetmanalment en cada direcció: els dimarts i dijous des de Tolosa i, en sentit contrari, els dijous i dissabtes.⁴¹⁷ El recorregut total es feia en dos dies amb parada al Campo de Tiro per sopar i dormir, i continuar l'endemà. Bàsicament es feien servir els avions Breguet XIV, i ocasionalment els Salmson 2A2 i LATE 3.⁴¹⁸

A partir del 2 de setembre, pràcticament cada dia passaven avions francesos per la Volateria en un sentit o altre, tant portant correu com material, pilots i mecànics a un punt o altre de la ruta per mantenir la línia en funcionament, amb els vuit vols mensuals en cada sentit, que asseguraven rebre la subvenció de l'Estat francès.

El 24 de setembre de 1919, Pierre-Georges Latécoère s'envolà de Montaudran en un LATE 3, pilotat per Rodier i en companyia de Beppo de Massimi per fer una inspecció de la línia. Arribats a la Volateria, Massimi i Latécoère tenien una reunió amb Loring per solucionar la interpretació del contracte que havien de signar per

⁴¹⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 62.

⁴¹⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 62; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 20-21; LV 02/09/1919; LP 02/09/1919; *Delta* 04/1986; MD 04/09/1919; St 13/09/1919; HD 05/09/1919; <www.historia.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁴¹⁷ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 25.

⁴¹⁸ Vegeu Annex Avions.

servir d'escala de la línia francesa. La reunió anà malament: cada part s'enrocà en la seva posició i no es deixà el tema tancat.

Abans de continuar ruta cap a l'Altet, arribà Maraglia fent el correu i, tot i que avisà el patró que no continués amb el mal temps que hi havia a la ruta, aquest decidí continuar tot dient: «*le mauvais temps en Espagne était en contre*». Poc després d'envolar-se el temps començà a complicar-se cada cop més: plovia a bots i barrals, queia calamarsa i feia molt de vent. L'avió ballava com una baldufa i el pilot tenia problemes per mantenir l'avió en la direcció desitjada; el motor de tant en tant ratejava i l'hèlix, que tenia rosegades les arestes per la pluja, produïa vibracions. En acabar-se el combustible després de tres hores volant, l'hèlix es parà, de manera que l'avió hagué d'aterrar d'emergència en un camp llaurat negat d'aigua i també trencà el tren d'aterratge. Uns pagesos tragueren la tripulació de l'aparell i els portaren a l'espatlla fins a deixar-los en terra seca. Eren a prop del poble de Pinedo, a uns quatre quilòmetres de València, on s'allotjaren a l'hotel Suïssa.

A l'hotel toparen amb Daurat i Venier, que havien sortit poc temps abans que l'aparell del patró de Barcelona. Tingueren la mateixa sort que l'altre avió i aterraren a la platja prop de València, on l'aparell quedà vigilat per carrabiners.

L'endemà es recuperà el LATE 3 i s'envià per tren a Montaudran i, un cop arreglat el Breguet, a les tres de la tarda s'envolaren Daurat, Massimi i Latécoère, que arribaren a l'Altet de nit, on aterraren en el tros de camp utilitzable, entre grans bassals d'aigua.

En deixar els avions, ambdues tripulacions comprovaren com quedaren de malmeses les hèlixs, per la qual cosa es decidí que a partir d'aquell moment totes les que s'empessin portarien un reforç metàl·lic a les arestes.

Els avions anaven fent els seus vols segons el programa establert, però en arribar al novembre la negociació va arribar a postures irreconciliables, amb la denúncia del contracte per ambdues parts. Per la seva banda, Talleres Hereter S.A. donà tres mesos a Latécoère per trobar un nou aeròdrom.⁴¹⁹

⁴¹⁹ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 34-35; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 51; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 21-24; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 68; *Delta* 04/1986; St 11/10/1919.

Els vols es feien els dimarts i dijous des de Montaudran i els dijous i dissabte des de Casablanca. Mentre que el vaixell tardava sis dies, l'avió feia el recorregut en menys de quaranta-vuit hores. Durant els quatre mesos del 1919 en que va operar Latécoère, va transportar 9.124 cartes.

Taxes postals: 0,75 F fins a 20 g; 1,75 F de 20 a 100 g; 1 F per cada 100 g o fracció fins a un màxim de 500 g.

Paquets: 9 F/kg de Tolosa a Rabat; 10 F/kg de Tolosa a Casablanca.

Els paquets postals no podien passar de 30 quilos de pes i d'unes mesures de 0,5 x 0,3 x 0,3 m.⁴²⁰

A partir d'aquest punt la informació sobre Latécoère cal veure-la en el capítol «Aeròdrom francès».

⁴²⁰ *Reproduction d'un carnet remis aux voyageurs des Lignes Aériennes Latécoère en 1919*, Mémoire Aéropostale, 2005, p. 7, 10.

19 - L'HIPÒDROM DE CAN TUNIS

Aquesta instal·lació es tornà a emprar com a aeròdrom el 1920 en sorgir noves empreses destinades a treballar en el sector aeronàutic, ja que com que va esdevenir competència directa de Talleres Hereter S.A., aquesta empresa no els deixava operar a l'aeròdrom de la Volateria, la seva base d'operacions. L'altre aeròdrom de Latécoère es dedicava a donar servei als avions de la seva línia aèria.

Uns pocs empresaris del Cercle de Caçadors constituïren un grup que va reunir uns quants milers de pessetes per organitzar vols fins a Caldetes i per explotar comercialment un avió. Adquiriren un Framan F, model 1920, amb motor Renault de 130 CV que portà en vol des de París fins a l'hipòdrom el pilot francès Henri Gastin, el 9 de juny de 1920.

El diumenge 13 de juny Gastin féu el primer viatge en portar l'*sportsman* José Planas i la seva senyora a Caldetes, on aterrà després d'un vol de 17 minuts al camp de tir de la població, i va tornar a l'hipòdrom a la tarda.

El dimecres 16, a les 16.30 hores, es batejà l'aparell en presència de membres d'autoritats, corporacions, aristòcrates i premsa.

El primer contracte fou per portar el torero Sánchez Mejias a València perquè arribés a temps a la corrida de braus. Tot i el mal temps, s'envolaren en direcció a València, però poc després de començar el vol hagueren de fer mitja volta, i aterraren al mig d'un aiguat a la Volateria, on varen romandre fins a poder-ne sortir a la tarda cap a l'Hipòdrom, instal·lació des de la qual Gastin feia vols amb passatgers.

El segon contracte era per fer una exhibició a Sant Hilari de Sacalm el 4 d'agost. Gastin s'envolà portant el mecànic José Riaño i el soci de l'empresa Sr. Vicente Morales en direcció a Sant Hilari, on, en anar a aterrar, s'estavellaren contra un arbre. En l'accident morí el Sr. Morales i resultaren ferits els altres dos. L'avió quedà fet miques i aquí acabà aquesta empresa.⁴²¹

⁴²¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 77-78; LV 13, 15/06/1920; MD 17/06, 12/08/1920.

El mecànic i pilot Manuel Colomer, veient que no s'acabava de concretar cap dels projectes de Talleres Hereter S.A., es posà d'acord amb Manuel Trilla, afeccionat a l'aviació i periodista especialitzat en aeronàutica, i Manuel Monteys, cosí de Trilla i que disposava d'un cert capital. Al mes d'agost constituïren un grup privat per explotar tot tipus d'activitats aeronàutiques. El 19 d'agost Colomer arribava d'Issy-les-Molineaux portant el Caudron G-3, un viatge que s'explica a la secció «Altres vols».⁴²²

En no poder operar des de la Volateria, al setembre llogaren l'Hipòdrom de Can Tunis, on començaren a fer vols amb passatgers mentre cercaven contractes per fer exhibicions a diferents poblacions. A l'octubre contractaren amb Cubiertas y Tejados la construcció d'un hangar.

El 2 i 3 de setembre el Futbol Club Vilafranca del Penedès i el R.A.C.C. organitzaren unes proves d'aviació amb interessants premis a l'esmentada població. Colomer i Coutier evolucionaren davant el públic. Colomer realitzà *loopings* que varen agradar molt. A continuació es feren vols amb passatgers, i hagueren d'allargar l'estada per complir amb tots els vols demanats.⁴²³

Els germans Lluch adquiriren un avió Caudron G-3 amb motor Anzani de 80 CV del sobrant de guerra francès. Dieudonné Costes, pilot de Latécoère, portà l'avió de França, amb l'automobilista Frick Armangué de passatger, i aterren a la Violateria. L'endemà, Costes volà amb l'aparell fins al camp de golf de Sant Cugat del Vallès.

El diumenge es concentrà força públic, però, com que passaven les hores i el pilot no va arribar fins a mitja tarda, molts dels congregats ja havien marxat. En arribar, Costes va trobar un passatger i s'envolaren però tingueren un accident que destruï l'aparell, sense que els tripulants prenguessin mal.⁴²⁴

A mitjan del mateix mes, Colomer s'envolà de l'hipòdrom en direcció a Cardedeu, on aterrà en un camp al costat de la finca de Klein i féu vols amb passatgers. Després es va enlairar fins a Vilamajor, on va restar tres dies volant amb un grapat de passatgers, i va fer el mateix a Vilafranca pocs dies després.

⁴²² Vegeu pàg. 71.

⁴²³ LV 31/08 i 04/09/1920.

⁴²⁴ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 75.

El doctor Verdaguer, uns dels precursors de l'aviació a Catalunya que vivia a Balaguer, organitzà uns vols d'exhibició i propaganda a la població.

Per complir el contracte, Colomer s'envolà el 7 de novembre de 1920 amb el Caudron G-3 portant de passatger Eduard Feliu. La boira els obligà a aterrar a Igualada, on feren nit. L'endemà, a tres quarts de dues, s'envolaren i arribaren a Balaguer en una hora, tot i la boira que van trobar.

Del 10 al 13 es feren vols d'exhibició i amb passatgers presenciats per la població i la comarca. Entre els vilatans que volaren amb Colomer hi havia l'alcalde, Sr. Monchero, i la seva filla, el regidor Pedro Gay i el doctor Verdaguer.

El diumenge 14 s'envolaren a dos quarts d'una per tornar i un altre cop la boira els obligà a aterrar en un prat proper a Cervera. A dos quarts de dues, amb el temps millor, tornaren a enlairar-se i arribaren sense problemes a l'hipòdrom.

A primers de novembre va arribar a Barcelona el pilot italià Poli Giulo portant embarcat un avió Aviatick B-1 amb motor fix Fiat de 100 CV. Giulo, veient que no tenia on volar per fer-hi exhibicions i volar amb passatgers, el 16 va vendre el seu avió a Frederic Quero, que després el va revendre al pilot Felip Coutier i al mecànic Emili Boigosa l'11 de desembre de 1920 per 12.000 pessetes.⁴²⁵ Pilot i mecànic ingressaren al Grup Monteys amb l'Aviatick B-1. El grup, que disposava de dos avions, pilots i mecànics, envià a Coutier i Boigosa amb el Caudron cap al sud d'Espanya, i Colomer i Trilla amb l'Aviatick B-1 a Mallorca el febrer de 1921 per complir contractes, fer exhibicions i portar passatgers.⁴²⁶

⁴²⁵ Arxiu Canudas (arxiu particular amb el material recollit sense classificar ni catalogar). D'ara endavant AC.

⁴²⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 78-79, 82; LV 18/11/1920; MD 18/11/1920.

18 - PRIMERES LÍNIES AÈRIES ESPANYOLES

18.1 - STASO

Al mes següent de signar-se l'armistici, els casinos de Biarritz programaren l'obertura per al mes de maig de 1919. Buscant la manera de tornar a atraure els rics i milionaris, oferiren nous serveis, entre els quals introduïren la creació d'una companyia aèria finançada pels balnearis per oferir batejos, passejades i vols a demanda. Aquesta nova societat, Société des Transports Aeronautiques du Sud-Oest (STASO), fou fundada el 19 de juliol de 1919 amb un capital de 310.000 francs. La seu principal de l'empresa era a París i el centre d'operacions a l'aeròdrom de Blancpignon – Baiona.

Per fer els vols s'adquiriren, dels excedents de guerra francesos, tres Farman 192. Els hostes dels casinos podien fer els vols de bateig i de passeig per 250 francs i en els tres primers mesos portaren a volar 100 persones.

Al mes d'agost es plantejà des de la STASO fer un pas més: obrir una línia entre Bordeus – Biarritz i Sant Sebastià, de manera que adquiriren per a aquest servei un Farman 40H.⁴²⁷ Dos dies després es féu el primer vol de prova de la ruta entre Biarritz i Pau, i afegiren a la seva flota tres Fermen 50.

Aquest nou projecte no entrava en els plans dels balnearis i, per tant, van decidir no finançar l'empresa amb la seva nova activitat, la qual cosa va fer que el seu director, el pilot Marcel Guide, comencés a cercar-hi una solució.

18. 2 - Red de Hidroaviones del Cantábrico

Les cambres de comerç de Baiona i Bilbao consideraren que un servei aeri entre les dues ciutats tindria un gran potencial entre funcionaris, gerents i venedors. Amb aquesta finalitat es creà l'empresa Red de Hidroaviones del Cantábrico (R.H.C.), amb intenció d'explotar en la temporada de bon temps una línia aèria a la costa cantàbrica aprofitant el fet que Biarritz, Sant Sebastià i Santander eren les estacions de balnearis de moda a l'època i situar també a la ruta Bilbao, ciutat industrial i financera. L'empresa no disposava d'hidroavions, però es posaren en

⁴²⁷ Versió en hidroavió del Farman 40.

contacte amb la STASO, que sí que disposava d'aparells, pilots i mecànics, i crearen així una nova societat: la Société Franco-Bilbaine de Transports Aériens, a la qual la R.H.C. aportava el capital i l'estructura comercial.

18.3 - Société Franco-Bilbaine de Transports Aériens

Aquesta nova companyia es constituí amb un capital de 400.000 francs, que comptà amb Marcel Giude per contractar pilots, mecànics i adquirir els primers dos hidroavions Tellier-Levy T3. Giude, anant cap a Biarritz, es parà a Cazaux per mirar quins excedents d'avions hi havia, i adquirí un Farman 40H. Els tres aparells foren lliurats a l'empresa el maig de 1920 i foren adaptats per al transport civil de passatgers i de correu.

El 27 de juny inaugurà el tram Baiona-Bilbao el secretari d'Estat per a l'aeronàutica francès, el Sr. Etienne Flandin, que volà com a passatger junt amb el Sr. Marcel Guidner en un hidroavió Levy HB2 pilotat per Gasselin i el mecànic C. Clement. L'aparell amarà a Bilbao i a la tarda tornà a Biarritz.

L'endemà començà el servei regular, que, fins al 15 de juliol, complí nou vols portant nou passatgers i correu.

Del 15 de juliol al 15 d'agost es feren 21 viatges. En total, des de la inauguració s'havien fet 27 viatges i havien recorregut 8.100 quilòmetres, en els quals transportaren 28 passatgers. Els vols eren diaris menys els diumenges i només es volava a la primavera i l'estiu.

La línia operà des del juny de 1920 entre Baiona i Bilbao, sense fer l'escala prevista a Sant Sebastià, i a partir del 15 d'abril de 1921 la ruta s'allargà fins a Santander, i Bilbao quedà com a escala intermèdia.

Entre els mesos de juliol i desembre de 1920, la Société féu 22.316 quilòmetres transportant 56 passatgers. Dels 284 vols programats se'n realitzaren 139.

L'any 1921 el capital de l'empresa augmentà a 610.000 francs. A finals d'any la companyia volava amb vuit hidroavions Georges Lévy. Tenia 8 pilots i 8 mecànics. Aquell any reinicià el servei el 5 d'abril, amb el següent horari:

Hora	Sortida	Hora	Arribada
09.00	Baiona	10.30	Bilbao
11.30	Bilbao	12.00	Santander
14.45	Santander	15.15	Bilbao
15.45	Bilbao	17.15	Baiona

Preus: Baiona-Bilbao, 100 F; Bilbao-Santander, 50 F.

Funcionaris, diplomàtics, venedors i fabricants tenien un descompte del 50%.

Els passatgers podien portar 15 kg d'equipatge. A partir de l'1 d'agost es transportà correu⁴²⁸ però no n'hi ha dades concretes. La línia rebia unes subvencions o d'altres segons l'aeronau emprada: per als hidroavions Lévy Lepen rebien 5,65 F/km de recorregut cobert i un ajut de 0,835 F/l de combustible emprat, mentre que per als hidros Tellin eren de 3,002 F/km i de 0,656 F/l.

Els serveis regulars s'acabaren l'octubre de 1921 pels mals resultats obtinguts, i continuaren fins a finals d'any amb vols a demanda.

L'any 1921, en el servei regular es cobriren 178 vols dels 428 programats i volaren un total de 35.942 km, que transportaren 278 passatgers i 57 kg de càrrega.

El 6 d'octubre de 1920 un dels Farman s'estavellà i moriren els passatgers Srs. Beascoa i Gaviero. Gosselin, el seu pilot, quedà greument ferit.

El 6 d'abril de 1921 s'estavellà l'hidroavió Tellier T-3, F-ECFB.

L'agost de 1921 els accionistes començaren a retirar-se de l'empresa i les cambres de comerç, amb poca experiència en el sector aeronàutic, decidiren dissoldre l'empresa.

La Compagnie Franco-Bilbaïne de Transport Aériene va disposar d'una flota de 14 a 20 hidroavions, bàsicament Levy Lepen i Tellier, que s'empraren preferentment per als serveis regulars, més uns quants Farman 40 H, que hagueren de retirar del servei durant el 1921 per exigències de les autoritats aeronàutiques.⁴²⁹

⁴²⁸ MD 18/08/1921.

⁴²⁹ MD 16/09/1920; St 17/09/1921; Annex 15, La flota de la Société Franco-Bilbaïne de Transports Aériens; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001], <www.europeanairlines.no> [Consulta: 16 maig 2013].

18.4 - Compañía Española de Tráfico Aéreo

Un Reial decret del 5 de juliol de 1920 convocava els concursos per cobrir les rutes aèries Barcelona-Mallorca (que queda desert tal com s'explica a la pàgina 313), Màlaga-Melilla i Sevilla-Larraix.

Al concurs de la darrera ruta s'hi presentaren quatre empreses i, tot i que la comissió tècnica designada per a l'ocasió recomanà atorgar la concessió a la Compañía Española de Transportes Aéreos, representada pel Sr. Manuel Aznar⁴³⁰ (de fet, era una filial de la francesa Latécoère i era la que oferia millors condicions), finalment es va concedir a Talleres Hereter S.A. Les pressions polítiques de Jorge Loring ho varen provocar ja que, en les condicions econòmiques d'aleshores, hi veia una sortida a la delicada situació de l'empresa.

El motiu de més pes per decidir obrir al febrer una línia aèria amb Larraix eren les necessitats militars de disposar d'una bona comunicació amb la part occidental del protectorat, ja que el port de Larraix no era adequat.

D'altra banda, no es volia concedir la línia a cap companyia estrangera, perquè *«era sumamente peligroso y perjudicial para nuestros intereses políticos en Marruecos que la compañía Latécoère o cualquier otra extranjera obtenga servicios oficiales de aviación entre España y el Norte de Marruecos»*, segons disposició reial exposada en la carta confidencial del 7 de març de 1921 del ministre d'Estat duc de Lerma al ministre de Governació, de qui depenia Correus.

La lentitud en la presa de decisions va fer que, quan aquesta va arribar, Talleres Hereter S.A. estigués en fallida. L'1 d'agost de 1921 es va signar el contracte d'adjudicació de l'explotació de línia entre Correus i Hereter, però, veient que l'empresa no podria afrontar la posada en funcionament de la línia aèria, el 25 de juliol del mateix any es va constituir a Madrid la Compañía Española de Tráfico Aéreo (C.E.T.A.), amb seu a la capital i amb uns quants dels directius d'Hereter.⁴³¹

Llavors es realitzà una venda fictícia dels drets de la concessió per part de

⁴³⁰ El Sr. Manuel Aznar, director del diari *El Sol*, persona influent en cercles lliberals i avi de l'expressident espanyol José María Aznar.

⁴³¹ President, Bernardino Melgar Abreu, marquès de San Juan de Piedras Albas; vicepresident, Sr. Fernando Sartorius, comte de San Luis; vicepresident, vescomte de Priego; director general, Jorge Loring, i secretari, Felipe Comabella.

Talleres Hereter S.A. a C.E.T.A, i Correus acceptà la subrogació de drets i obligacions de Talleres Hereter S.A. del contracte signat.

C.E.T.A. adquirí ràpidament tres Airco DH-9C,⁴³² dos dels quals arribaren a Sant Sebastià pilotats pels britànics Alan Cobhan⁴³³ i F.J. Ortweiller. El 7 d'octubre hi va arribar el tercer aparell, pilotat per Charles Barnard. La manca de pilots civils (els pocs que hi havia s'havien mobilitzat després del Desastre d'Annual) va fer que es contractessin els pilots britànics Jack Hatchett, Sydney St. Barbe i Charles Frederick Wally Dod per cobrir la ruta Sevilla-Larraix mentre no es poguessin contractar pilots espanyols.

Es fixà el 15 d'octubre com a data d'inauguració de la línia, i a les deu del matí començaren a arribar a l'aeròdrom de Tablada (Sevilla) les primeres autoritats,⁴³⁴ militars i famílies aristocràtiques.

A les onze hi va aterrar el DH-9C matrícula M-AGAA procedent de Madrid i pilotat per Hereward de Havilland, que portava com a passatgers el fotògraf Alonso i el vicepresident de C.E.T.A., que duia una carta del Rei per al general Barrera, comandant militar de la zona de Larraix.

Un cop arribat l'aparell, l'arquebisbe de Sevilla, Sr. Hundain, batejà els avions després dels parlaments de rigor, i donà els noms de *Sevilla* al matriculat M-AAAG, *Larache* al M-AGAA i *Algeciras* al M-AGAA.

A les dotze pujaren al DH-9C *Sevilla* el seu pilot Hatchett, que duia com a passatgers el Sr. Sarorius i el periodista Galarza del diari *El Sol*. L'avió portava 24 cartes i tres paquets dels diaris *ABC*, *El Sol* i *El Debate*, més les cartes lliurades en mà per l'infant Don Carlos i la infanta Doña Luisa. Tot seguit l'aparell s'envolà

⁴³² Vegeu Annex Avions.

⁴³³ Sir Alan Cobhan (1894-1961). Aprèn a volar al Royal Flying Corps el 1917. El 1919, com a pilot civil, fa moltes exhibicions portant a volar 5.000 persones. El 1920 ingressa a l'Aircraft Manufacturing Co i el 1921 a la De Havilland Aircraft Co. El 1921 fa un vol de 8.047 km al voltant d'Europa i vola a C.E.T.A. El 1922 fa un vol de 12.874 km per Europa i el nord d'Àfrica, i això serà una activitat habitual en la seva vida aeronàutica, tant fent vols de rècord com llargs vols explorant noves rutes per a aerolínes. El 1926 va ser nomenat Sir.

⁴³⁴ Director de comunicacions i senyora; l'enginyer Sr. Bordaleta, en representació del ministre de Foment; l'enginyer Sr. Peña, en representació del Real Aero Club; el cap del Servei Postal Aeri, Sr. Federico Leal; representants dels ministeris d'Estat, Marina i Guerra, i el cap d'Aviació Militar, Sr. Echagüe; els infants Don Carlos i Doña Luisa; el governador militar general Perales; el diputat Sr. Carlos Cañal, el senador marquès de Torrenueva, l'arquebisbe de la diòcesi; el regidor Sr. Piñal, en representació de l'alcalde; altres autoritats, periodistes locals, personalitats i aristòcrates (*El Sol* 16/10/1921).

en direcció a Larraix, on arribà a les 13 h 35 min, i lliurà el correu i els paquets a l'autoritat de Correus.

Després de dinar, a les 16 h l'aparell s'envolà en direcció a l'aeròdrom de Tablada, portant 60 cartes, on aterrà a les 17 h 45 min.

18.4.1. - EL SERVEI

Els avions s'envolaven de l'aeròdrom de Tablada a les 11.30 h, un cop arribat el correu procedent de l'Exprés de Madrid a l'estació de tren de Còrdova. Després de sobrevolar els aeròdroms d'emergència de Lebrija i Vejer i passar per Tarifa (amb autorització per ser zona prohibida), havien d'entrar a l'estret de Gibraltar a 3.000 m d'altura, que mantenien fins a meitat del tram d'aigua per poder arribar planant a qualsevol de les dues vores en cas de problemes de motor. Un cop passat el punt mitjà anaven baixant fins Tànger i l'aeròdrom d'Aumara (a 17 quilòmetres de Larraix), on aterraven, una hora i mitja més tard.⁴³⁵ A la tarda s'envolaven a les 15 h seguint el mateix procediment per aterrar a Tablada a les 16.30 h amb temps per dur el correu i paquets a l'Exprés de Madrid.⁴³⁶

Als pilots britànics els succeïren l'argentí Estegui i els espanyols Vela, Armijo, Canudas, Angulo i Cayón, que cobraven 1.250 pessetes al mes, i una prima quilomètrica de 250 pessetes per vol d'anada i tornada acabat. Els mecànics cobraven 500 pessetes al mes⁴³⁷, mentre que C.E.T.A. cobrava, segons s'estipulava en el concurs, 6 ptes./km pel vol d'anada i tornada acabat.

El 22 d'octubre de 1922 C.E.T.A. demanà al Govern transformar la línia postal en línia comercial per transportar passatge, correu i mercaderies, i també autorització per explotar les línies particulars (no subvencionades) Madrid-Irun, Madrid-València, Madrid-Barcelona-Portbou i Madrid-Sevilla⁴³⁸, que no es van posar mai en funcionament.

⁴³⁵ *Aeroplano*, núm. 14, p. 73.

⁴³⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 97-98; INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA (d'ara endavant IHCA), *Historia de la Aviación Española*, Madrid 1988, p. 112; RUIZ VIDONDO, Jesús María; *op. cit.*, p. 31; UTRILLA NAVARRO, Luis, coord.; *op. cit.*, p. 21-22; ABC 16/10/1921; HM 17/10/1921; LV 15/10/1921; *El Sol* 15 i 16/10/1921; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁴³⁷ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 27-28.

⁴³⁸ MD 07/10/1922, <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

Durant la vida de la companyia, de l'octubre de 1921 fins al juliol de 1926, la regularitat fou del 85% (no volaven quan les condicions climatològiques ho aconsellaven). El 23 d'octubre de 1922, es produí un accident greu, en estavellar-se el DH-9C M-AAAG *Sevilla* als turons al sud de Tànger, en què perdé la vida el pilot José Estegui i el passatger que duia. C.E.T.A. va emprar en la ruta vuit aparells,⁴³⁹ dels quals dos eren Dornier Komet i la resta, Airco DH-9B i C.

Dades sobre el moviment de la companyia:⁴⁴⁰

Any	Viatges	N. cartes	
1921*	70	50 cartes/viatge	* Del 15/10 al 31/12
1922	332	345 2.000 kg mercaderies + correu + 552 passatgers ⁴⁴¹	
1923	430		
1924**	348	2.170.555	** Del maig al desembre
1925	353	9.500.000	
1926	358	10.500.000	

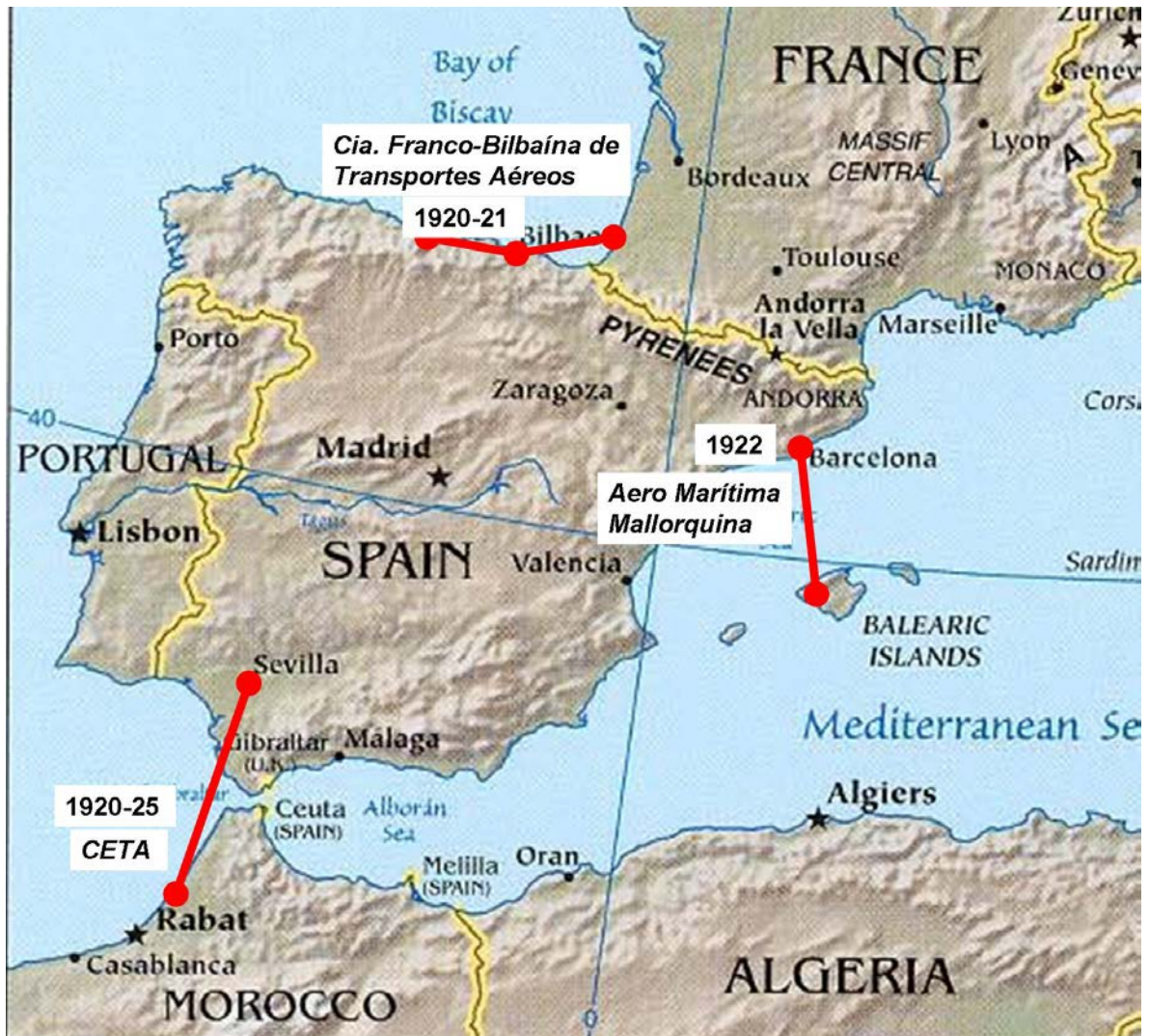
Com que la companyia rebia una subvenció de 3.000 ptes./viatge complet, comptant que el franqueig era de 0,25 ptes./carta, tenia uns ingressos de 2.967,50 ptes./viatge el 1921. Cinc anys més tard, calculant-ho sobre 30.000 cartes, resulten 4.500 ptes./mes. A aquests números caldria restar-hi els sous i els costos de manteniment dels aparells.

⁴³⁹ Vegeu Annex 16.

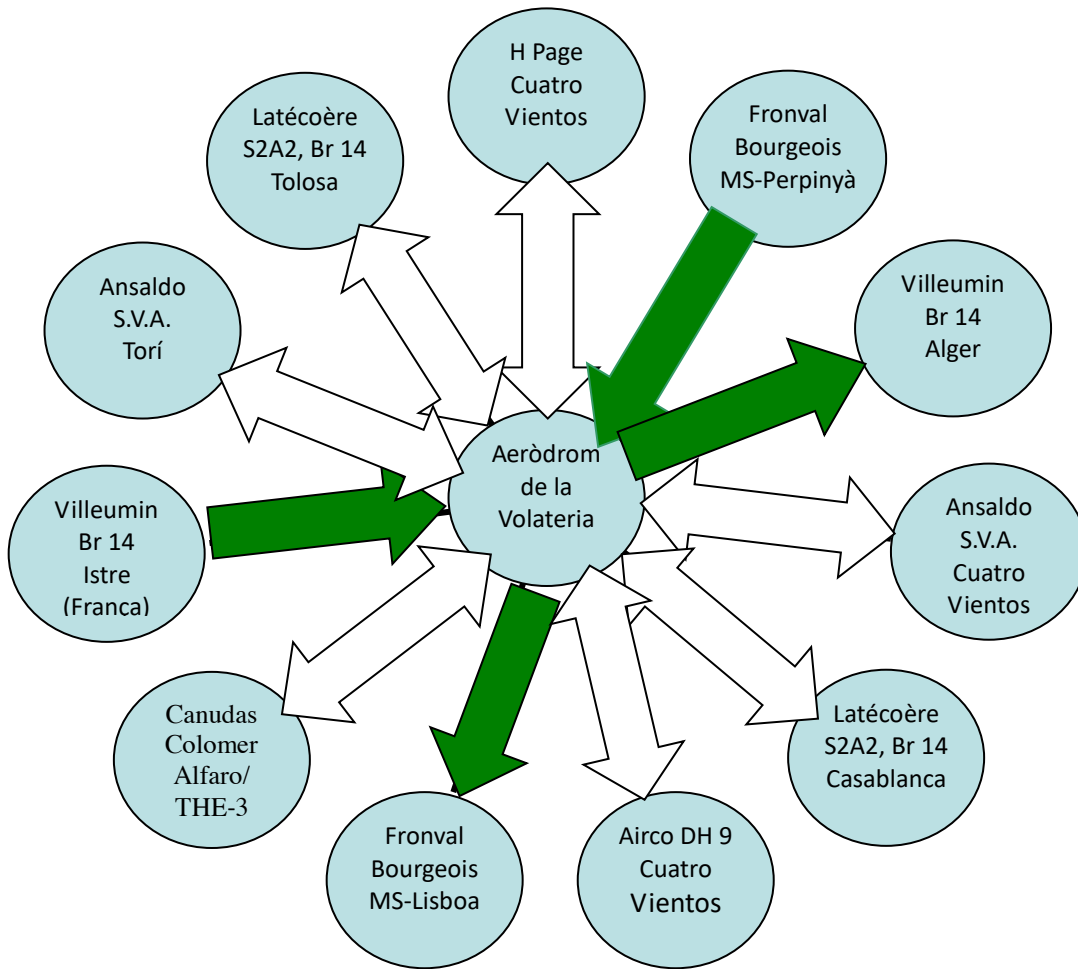
⁴⁴⁰ OFICINA DE INFORMACIÓN DEL MINISTERIO DE ESTADO. *La aviación española*, Madrid 1928, p. 142-143.

⁴⁴¹ *La Jornada Deportiva* (d'ara endavant LJD) 06/04/1923.

19 - Mapa de les primeres línies aèries espanyoles

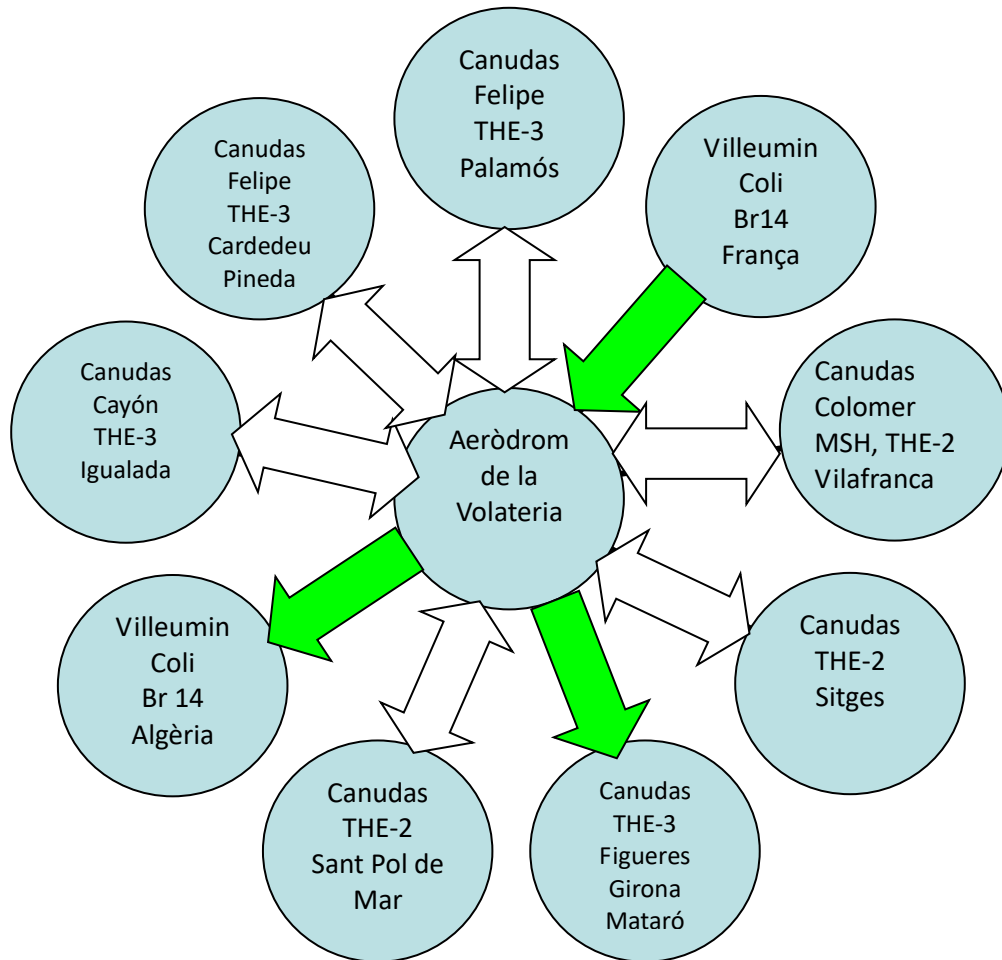


20 - Vols d'arribada i sortida de l'aeròdrom de la Volateria l'any 1919

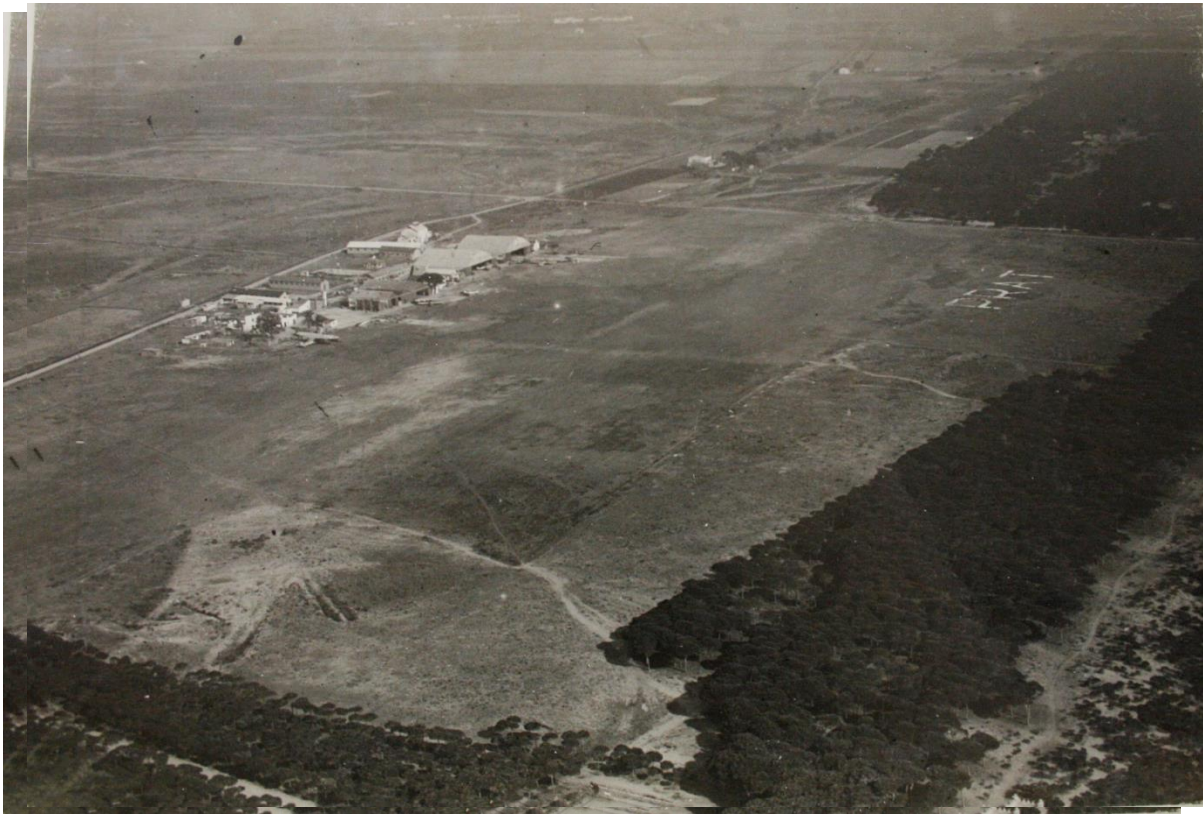


21 - Vols d'arribada i sortida de l'aeròdrom de la Volateria l'any

1920



22 - AERÒDROM MILITAR



L'aeròdrom dels mariners (fotografia: Arxiu Fotogràfic de Barcelona)

Abans d'entrar en el que fou l'aeròdrom de l'Escuela de la Aeronáutica Naval, vegem com s'arriba al fet que l'aeròdrom sigui de l'Armada espanyola i per què s'instal·la a l'aeròdrom de la Volateria, el qual un cop ocupat pels mariners va ser conegut popularment com «l'aeròdrom dels mariners».

22.1 - L'AERÒDROM DELS MARINERS

Amb el Reial decret de 15 de setembre de 1917⁴⁴² es creava l'Aviación Naval, amb una escola a Cartagena i una fàbrica per construir el material necessari per a l'aviació dotada d'un crèdit suficient per començar el servei.⁴⁴³

Acabada la Primera Guerra Mundial, el setembre de 1920 es canvià el seu nom d'Aviación Naval pel d'Aeronáutica Naval (d'ara endavant AN), amb previsió d'emprar avions i aeròstats.⁴⁴⁴ L'octubre de 1920 es nomenava director de l'Escuela el capità de corbeta Sr. Pedro María Cardona y Prieto (d'ara endavant l'anomenarem Don Pedro), que depenia directament de l'Estado Mayor Central, i un mes més tard fou nomenat comandant del contratorpediner *Audaz*, vaixell que es va destinar al servei de l'Escuela.⁴⁴⁵

Un cop estudiada la idoneïtat d'ubicar l'Escuela a San Javier, al Mar Menor, prop de Cartagena, el 27 de novembre de 1920 es declararen d'utilitat pública els terrenys triats, pas previ a l'expropiació forçosa. Va començar així el procés per construir-hi la base aeronaval, però la necessitat de disposar ràpidament de tallers i personal de fàcil especialització va fer que es considerés crear, provisionalment, la primera base aeronaval al Prat de Llobregat –on hi havia l'aeròdrom de la Volateria, llogat per Talleres Hereter S.A.– i la seva fàbrica d'avions amb personal especialitzat, al barri de Sant Martí de Barcelona, mentre es construïa la base a San Javier.

⁴⁴² Publicat a la *Gaceta de Madrid* (d'ara endavant GM), 20/09/1917.

⁴⁴³ RD 15/09/1917.

⁴⁴⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, vol. 1, Editorial Nacional, Madrid 1977, p. 33; O'DONELL TORROBA, César. *Proa al cielo*, Agualarga, Madrid 2004, p. 36; *Revista de Historia Naval*, núm. 85 (d'ara endavant RHN).

⁴⁴⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 33.

A mitjan novembre s'anuncià el primer concurs, obert a oficials entre tinents i alferes de navili, per fer el curs de pilot a l'AN, i en paral·lel es féu el mateix dirigit a personal de marineria (en les diferents categories i especialitats), alhora que es comunicava un concurs per a mecànics d'aviació obert a operaris de màquines permanents, perquè tots poguessin començar el seu curs corresponent el 15 de gener de 1921.⁴⁴⁶

Del 1913 al 1920, tot i que no existia l'Escuela, 11 oficials havien fet el curs de pilot i 3 el curs d'observadors d'aeroplà⁴⁴⁷ a les escoles de l'Aeronàutica Militar a Albacete i Cuatro Vientos.

Per instal·lar-se a Barcelona, l'Armada espanyola va signar contractes de lloguer amb la Sociedad Anónima Industrial de Automóviles, successora de Talleres Hereter, i amb el propietari dels terrenys i de la casa de l'aeròdrom de la Volateria, el 20 de novembre de 1920.

Com que el propietari de l'empresa era el Sr. Guillermo Casanovas, per tal de donar independència a l'Armada, l'empresa va rescindir el contracte amb el Sr. Casanovas l'1 de setembre de 1921, perquè fos el propietari qui tractés directament amb l'Armada.

La Sociedad Anónima Industrial de Automóviles, d'acord amb l'Armada, podia emprar els hangars de la Volateria sempre que no interferís en la tasca de l'escola militar.

El contracte amb el Sr. Ricardo Conde sobre la Volateria entrava en vigor a partir de l'1 de setembre de 1921, per a tres anys, prorrogable un any més si l'Armada ho demanava, sempre que ho fes tres mesos abans de concloure el termini.

L'Armada podia autoritzar que empresin l'aeròdrom els aviadors militars i civils que considerés oportú.

Un contracte amb els mateixos termes i amb el mateix propietari es féu sobre la casa de la Volateria, en la qual es podrien realitzar les obres que es consideressin oportunes amb autorització prèvia del Sr. Conde.⁴⁴⁸

⁴⁴⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, vol. 1, p. 21-22; O'DONELL TORROBA, César, *op. cit.*, p. 38-39; RHN, núm. 85.

⁴⁴⁷ Vegeu Annex 13.

⁴⁴⁸ RHN, núm. 85.

A mitjan novembre de 1920, el capità de corbeta Don Pedro, l'enginyer naval Franco i el comissari Mateos vingueren a Barcelona i després partiren cap a França, Anglaterra i Itàlia per seleccionar el material que volien adquirir.

Com a aparells terrestres triaren l'avió d'escola Avro 504 K.⁴⁴⁹ Per a tasques de reconeixement i caça seleccionaren de la casa Martynside el model F-6,⁴⁵⁰ convertible en hidroavió amb flotadors. Més endavant adquiriren una sèrie de F-4⁴⁵¹ per crear una esquadreta de caça, junt amb alguns biplaces F-3.

Per aprendre a volar amb hidroavió se seleccionà l'aparell italià de buc central Macchi 18.⁴⁵²

A finals de 1920 es publicà una plantilla teòrica que fixava la dotació i una assignació, per al pressupost de 1921, de quatre milions de pessetes per les despeses d'adquisició dels terrenys per a l'Escuela, material aeri, casernes, hangars, garatge, estació meteorològica...

A mitjan gener de 1921, es publicava la relació d'alumnes seleccionats per fer els primers cursos d'especialitats de l'AN, tant d'oficials com marineria i operaris de màquines,⁴⁵³ amb ordres de presentar-se a Barcelona el 31 de gener al vaixell que feia les funcions de caserna.

L'alt comandament decidí que el personal de marineria no seleccionat passés a formar part de la dotació de l'Escuela, i així podrien cobrir les baixes que s'hi produïssin. Els avions adquirits havien de portar les matrícules següents: els Avro 504 tenien la matrícula de la M-NOAB fins a la M-NOAP, corresponents als 15 aparells (la primera lletra després de la lletra indicativa de l'estat, M, als aparells de l'Armada començava per la N), als hidroavions Savoia, la matrícula anava de la M-NSAB fins a la M-NSAG, corresponents als 6 aparells; als Martynside, de la M-NYAB a la M-NYAC; als navilis volants F-3, de la M-NRAB a la M-NRAC; per als globus lliures, a partir de la M-ENAB, i per als globus captius, a partir de la M-

⁴⁴⁹ Vegeu Annex Avions.

⁴⁵⁰ Biplà, biplaça, aparell de reconeixement i bombardeig lleuger, emprat també com a aparell de transformació i per a pràctiques de bombardeig i metrallament, amb motor Rolls Royce de 300 CV.

⁴⁵¹ Vegeu Annex Avions.

⁴⁵² Vegeu Annex Avions.

⁴⁵³ Vegeu Annex 14.

ENAB. Com es pot veure, els globus tenien com a primera lletra la E, i els dirigibles, la D, els quals tingueren les matrícules a partir de la M-DNAB.

A mitjan gener de 1921, sortiren nomenats tots els oficials⁴⁵⁴ que formaren el comandament de l'Aeronáutica Militar. També se seleccionaren com a professors de l'escola, prèvia signatura del contracte, cinc especialistes estrangers.⁴⁵⁵

Un cop seleccionats els avions, la mateixa comissió seleccionà a Itàlia el dirigible d'exploració O,⁴⁵⁶ un tipus de globus lliure de 1.000 m³ amb cistella per a quatre passatgers o la seva equivalència en pes, que estava suspesa de cordes fixes que en reforçaven l'embolcall. Com a globus captius, el tipus Avario-Prassone⁴⁵⁷ de 1.100 m³.

El 30 de gener de 1921, Don Pedro envià una carta al batlle del Prat de Llobregat demanant que arrangessin el camí de la població fins a l'aeròdrom, que estava en molt mal estat, ja que preveien que quan comencés arribar el material per anar creant la base aèria haurien de fer el recorregut un grapat de camions molt carregats.⁴⁵⁸

Aquesta dada exposada queda reforçada si mirem *Mundo Deportivo i Stadium*, on veurem que la publicitat de Talleres Hereter com a fàbrica de cotxes i avions es publica fins al 17 de març de 1921 i el 12 de març de 1921, respectivament.

Al mes d'abril, pocs dies després d'arribar l'*Audaz* a Barcelona, començaren a presentar-se els alumnes, que foren allotjats al creuer *Princesa de Asturias*, igual que la resta de personal de l'Aeronáutica Naval. Correlativament anaven allotjant-se als creuers *Cataluña*, *Río de Plata* (d'ara endavant *Plata*), el contratorpediner

⁴⁵⁴ Els tinents de navili Sr. Félix Cherenguini, com a 2n cap sotsdirector, i Sr. Buitrago, com a professor; el Sr. Manuel de Flórez y Martínez de la Victoria, com a cap del servei mèdic; el major Sr. Luis Figueres Ballester, i com a comissari habitual d'intendència, el Sr. Antonio Mateo Fortuny. Tots ells sota les ordres del capità de corbeta Sr. Pedro Cardona. (Vegeu GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 45-46.)

⁴⁵⁵ Instructor d'aerostació: el comandant de l'aviació italiana Domenico Leone; instructor d'hydroaviació: Ulises Longo; instructor d'aviació: el capità de la RAF, el Sr. G. Moxon; instructor d'aviació i muntador d'avions: el capità aviador anglès Sr. Harry A. Brown, i instructor de mecànics i motors: el mecànic anglès Sr. James Gallagher. (Vegeu GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 46-47.)

⁴⁵⁶ Vegeu Annex Avions.

⁴⁵⁷ Tenia forma esfèrica, acabada en una cua tipus avió, també inflada. Per emprar aquest globus s'utilitzava un automòbil amb torn mecànic, amb motor de 35/40 CV per a la tracció del cotxe i del cable del torn. La comunicació globus cotxe era per telèfon.

⁴⁵⁸ Arxiu Municipal del Prat de Llobregat, XX.1, carpeta 469-1 (d'ara endavant AMPLL).

Audaz i el vaixell de transport militar *Almirante Lobo*, segons com estaven atracats al port de Barcelona.⁴⁵⁹

El 9 d'abril de 1921, es va notificar al director de l'Escuela que Talleres Hereter acabava els treballs, però que als seus treballadors se'ls havia garantit que seguirien treballant.⁴⁶⁰

Quan l'Escuela es féu càrrec de l'aeròdrom de la Volateria, hi havia els dos hangars de l'Escola Catalana d'Aviació, amb un petit taller en un dels dos per a petites reparacions, i a prop dels hangars la casa de la Volateria,⁴⁶¹ que empraven treballadors de l'Escola.

Les instal·lacions dels Talleres Hereter del barri de Sant Martí es destinaven a grans reparacions i construcció d'hidroavions, i a la casa Elizalde (empresa constructora de motors d'aviació a Barcelona, que passava un mal moment) se li llogaren part dels tallers per fer-hi una escola de mecànics i reparació de motors.

Al març es va començar a rebre el material adquirit, entre el qual hi havia els dos hangars Bessonneau desmuntats que s'enviaren a l'aeròdrom, on s'havien d'instal·lar.

El Ministerio de Marina va acceptar la cessió feta pel Ministerio de la Guerra de l'hangar de dirigibles, emprat per l'Aeronáutica Militar⁴⁶² per allotjar-hi el dirigible *España*.

L'abril de 1921 fou un mes mogut, ja que Don Pedro havia tornat d'Itàlia i volia començar al més aviat possible l'escola amb els avions terrestres Avro 504 K i preparar l'aeròdrom per rebre-hi els aparells.

El personal destinat a l'aeròdrom s'allotjà a la casa de la Volateria i a la Casa del Mar.⁴⁶³ A la primera s'hi instal·là un colomar i els soterranis s'adaptaren per a quadra i estable.

A partir del novembre de 1920, a la Casa del Mar (propietat del Sr. Luis Portabella i Pavia) s'hi allotjà personal de l'AN i altres persones relacionades amb

⁴⁵⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la, *op. cit.*, p. 43-50.

⁴⁶⁰ RHN, núm. 85.

⁴⁶¹ *Aeroplano*, núm. 22, p. 37.

⁴⁶² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la, *op. cit.*, p. 54; RHN, núm. 85.

⁴⁶³ La Casa del Mar es trobava entre la casa de la Volateria, a tocar dels hangars de l'aeròdrom, la llacuna del Remolar i el mar Mediterrani.

l'aeronàutica. Era administrada per la família Moragas, el pare de la qual, Juan Moragas Miró, treballava com a cuiner de l'AN, la mare cuidava els uniformes dels oficials i els fills anaven a l'escola de l'AN.⁴⁶⁴

Els oficials s'allotjaren a l'única casa propera, una masia no gaire gran.

Com que la instal·lació de tots els elements es trobava molt endarrerida i no havia pogut començar el muntatge d'hangars per manca de mariners, això va obligar a tenir el material embalat, mentre s'esperava l'arribada de més material d'Anglaterra, que s'amuntegava als molls.

Es portà a l'aeròdrom gran quantitat de material aeronàutic, entre el qual hi havia les estructures i recobriments dels dirigibles semirígids O, globus captius i accessoris. També hi arribaren grans caixes amb avions Avro amb els seus motors Clerget de 130 CV.⁴⁶⁵

En la darrera junta de la Sociedad de Atracción de Forasteros (anterior al 3 de setembre de 1920) es decidí, entre altres coses: gestionar de la Mancomunitat de Catalunya l'arranjament de la carretera del Prat fins l'aeròdrom,⁴⁶⁶ tema que ja va sol·licitar Don Pedro a l'Ajuntament del municipi esmentat.

A finals de setembre, es donà un crèdit complementari de quatre milions de pessetes per a la transformació del vaixell de transport *España N.º6* en portaaeronaus i dos milions per a l'adquisició de 5 Flying Boats F-3, 6 hidroavions Savoia S-13, armes, municions, equipaments, elements de navegació i formació.⁴⁶⁷

El ministre de Marina féu una visita a l'AN el 17 de setembre de 1921. A les 16 hores arribà a l'aeròdrom amb el seu seguici, on Don Pedro Cardona li presentà els professors anglesos i els alumnes.⁴⁶⁸ Després els alumnes Joan Montes i Andrade volaren cadascun en un Avro 504. Acabats els seus vols, aterraren i pujaren als avions pilotats pels professors Brown i Moxon, que feren un simulacre de combat aeri. Acabats els vols el ministre visità el dispensari, l'hangar que

⁴⁶⁴ *Aeroplano*, núm. 22, p. 38.

⁴⁶⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 65-66.

⁴⁶⁶ LV 03/09/1921

⁴⁶⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 68.

⁴⁶⁸ Enric Bron, Josep Morzón, Francesc Traviel Andrade, Josep Gómez Moreno, Joan Montes, Ramón Carranza, Vicens Cervera, Juli Guillen, Manuel de la Sierra i Pius Esteban. (Vegeu *El Resson*, núm. 11, setembre 1921.)

allotjava avions i el que estava en construcció, així com altres dependències. Acabada la visita marxà satisfet amb l'estat de l'aeròdrom i la construcció de la instal·lació.⁴⁶⁹

Un cop feta la visita (els dies 17 i 18 de setembre de 1921) del ministre de Marina a les instal·lacions de l'Escuela a Barcelona, a finals de mes, en una carta que li va adreçar Don Pedro, li deia que amb la plantilla de mariners de què disposava només podia atendre el dia a dia de l'Escuela i que, per tant, no podia dedicar els mariners a altres tasques. Els hangars no estaven muntats, igual que els dirigibles, ja que no hi havia un lloc on poder guardar-los a cobert.

A començaments d'octubre va arribar més personal de maniobra a l'Escuela, provinents del creuer *Extremadura*, que es trobava a les drassanes amb reparacions.

L'1 de novembre de 1921, Don Pedro, el comissari Mateo (en nom de la Marina) i el Sr. Minguell (administrador delegat de les Drassanes Minguell S.A.) signaren un contracte de lloguer pels terrenys i naus propietat de la societat, situats a la platja de Can Tunis en tota la seva amplada per col·locar-hi els tallers de l'Aeronàutica Naval.⁴⁷⁰ El lloguer es feia per 24.000 ptes./any.

El decret de 16 de novembre disposava que es portessin a terme les modificacions necessàries al vaixell *España N.º6* perquè esdevingués Estación Transportable de Aeronáutica. Don Pedro fou designat per dur a terme les obres amb el suport tècnic de l'enginyer naval Sr. Jacinto Vez. Al desembre es començaren els treballs a les drassanes Vulcano.⁴⁷¹

Els quatre avions Martinsyde i dos Parnall-Panther,⁴⁷² amb els seus accessoris, arribaren al port de Barcelona el 8 de març i foren portats a l'aeròdrom, on per ordre de Don Pedro es començà a treballar en el muntatge d'un dels Parnall amb l'esperança de poder emprar-lo des de la coberta del *Dédalo* ja que en teoria s'envolava al cap de 35 minuts.⁴⁷³

⁴⁶⁹ *El Resson*, núm. 11, setembre 1921.

⁴⁷⁰ D'ara endavant TAN.

⁴⁷¹ *Ibid.*, p. 72-74; LV 17 i 24/11/1921.

⁴⁷² Vegeu Annex Avions.

⁴⁷³ VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 70-71; GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 103-104.

A mitjan febrer de 1922, Don Pedro va demanar una fàbrica d'hidrogen per a l'aeròdrom dels mariners ja que necessitava un mínim de 22.000 m³ de gas per poder mantenir el règim normal d'instrucció amb dirigibles i globus.

En els últims mesos la fàbrica de Saragossa n'hi havia lliurat 60 m³ i el *Dédalo* com a màxim podia produir-ne 12.000 m³ al mes per raons tècniques, tenint en compte que el vaixell no sempre era al port de Barcelona.

Com que la fàbrica havia de ser transportable i no hi havia edifici on instal·lar-la, és col·locà a prop de l'hangar de dirigible i a prop de la carretera per tal de facilitar el transport dels materials necessaris per produir hidrogen, amb la construcció d'una caseta per posar-hi el compressor i l'acumulador.

Ja que el sostre de tots els hangars eren de tela i les tempestes generaven problemes, es canviaren per plaques ondulades de ferro galvanitzat, que ajudaren a solucionar aquest problema.⁴⁷⁴

Al març es demanà el crèdit necessari per construir un colomar de fusta amb capacitat per a quinze parelles de coloms missatgers, ampliable a trenta, tot i que va arribar a acollir-ne més de cent parelles.

També es va construir una caserna, igual que la que ja hi havia, amb un espai de 12 m² per home. Aquest nou edifici és col·locà simètricament al ja existent, proper a les altres dependències de l'aeròdrom. Així augmentà fins a 120 el nombre de mariners que s'allotjaven al camp de vol i, per tant, ja no calia que vinguessin del *Dédalo* i el *Plata* cada cop que era necessari moure un dirigible o globus. S'aprofita i es construí un edifici que feia d'armeria i disposava de galeria de tir, on es feia la primera instrucció de tir amb metralladores Lewis i Vickers.⁴⁷⁵

En els primers mesos de l'any es muntaren els dos Parnall Panter, un dels quals (al gener) s'estavellà en un vol pilotat pel tinent de navili Taviel de Andrade, en perdre una roda en l'aterratge. L'altre aparell es mantingué en vol. Paral·lelament també es muntaren els Martinsyde, un cop provats pels pilots de la primera promoció.⁴⁷⁶

⁴⁷⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 139-140; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 104.

⁴⁷⁵ *Ibid.*, p. 142-143; p. 104.

⁴⁷⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 173; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 70-71.

L'aeròdrom disposava de dos hangars grans i dos més de petits per a avions, un hangar per a dirigibles, una mànega de vent, telèfon, radiotelegrafia, oli i fàbrica de gas per als aeròstats. Com a nova senyalització es va pintar la paraula «Prat» amb lletres grosses i blanques dins d'un gran cercle al centre del camp.⁴⁷⁷

El 17 d'abril de 1925, l'Escuela rebia l'autorització per participar en la Fira de l'Automòbil i l'Aeronàutica.⁴⁷⁸ El poc marge de temps que hi havia fins a la inauguració de la fira va fer que s'haguessin de posar mans a l'obra sense perdre temps ja que començava el 20 de maig i comptaven amb un pressupost de 2.500 pessetes.

A l'estand de l'Escuela hi exposà una maqueta de l'aeròdrom dels mariners, dos Savoia (un 13 bis i un 16 bis, construïts als TAN), un avió terrestre Blackburn amb un torpede de pràctiques col·locat al seu allotjament i les barquetes dels dirigibles tipus O i S.C.A. i de globus captius i lliures, tot acompanyat de variat material i fotografies. Va ser molt visitat ja que tenia l'atractiu de poder veure els avions de molt a prop.⁴⁷⁹

Aquell any fou nomenat professor d'aerodinàmica, tir i combat aeri de l'Escuela el tinent de navili José María Gomes Cebollos Moreno, que també tingué a càrrec seu els avions de caça,⁴⁸⁰ i el tinent de navili Francisco Regalado, nomenat professor de radiocomunicació, també tenia a càrrec seu tot el que feia referència a qüestions elèctriques als TAN.⁴⁸¹

La nova organització de l'Escuela féu que es decidís adaptar el pontó *Cocodrilo* per als setanta-cinc alumnes del curs d'Aprençidices de Aeronàutica, que estaven allotjats al *Dédalo*.⁴⁸²

A finals de novembre Don Pedro va començar a preocupar-se per la utilització del paracaigudes, que s'anava implantant com a obligatori en les aviacions militars més importants. Per tenir coneixements sobre el tema començà per recollir informació sobre diferents models i demanà que els agregats militars als Estats

⁴⁷⁷ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 105.

⁴⁷⁸ RO 17/04/1925.

⁴⁷⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 249-250; LV 18/04, 28 i 29/05/1925; MD 19/04, 31/05/1925; *Esport Català* 26/05/1925; St 01/06/1925; HD 25/06/1925; *Aérea*, maig 1925.

⁴⁸⁰ RO 18/03/1925.

⁴⁸¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 251.

⁴⁸² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 251-252; *Aérea*, maig 1925.

Units, el Japó i Anglaterra l'informessin sobre els diferents tipus de paracaigudes emprats per aquests països.⁴⁸³

22.2 - Fets polítics

A partir del 15 de setembre de 1923, el general Primo de Rivera suprimí el Govern i les institucions constitucionals atribuint-se a si mateix el títol de president del Directori militar, amb un plantejament similar a l'italià, governant per decrets que tenien la força de lleis.

Una de les accions que va dur a terme fou crear un únic organisme que dirigís l'aeronàutica tant civil com militar i les infraestructures passaven a estar sota control militar del Ministerio de la Guerra, a qui també li corresponia la construcció dels aeroports nacionals.⁴⁸⁴

Amb data 11 de novembre de 1926, una disposició de la Presidència del Consell de Ministres ordenà crear una comissió sota la direcció del general Soriano, formada per un membre de cada ministeri (Guerra, Marina, Treball i el president de la Junta Interministerial) per tal de redactar l'esborrany del Reial decret i Reglament corresponent del futur Consejo Superior Aeronáutico, que establiria l'enllaç oportú entre els diferents ministeris indicats per ordenar i organitzar adequadament el sector.⁴⁸⁵

22.3 - Vols civils

El pilot Josep Canudas moltes tardes tenia el costum de fer vols curts pel pla del Llobregat volant a poca altura per sobre de finques i cases de pagès.

Feia dies que el mecànic Antonio García li demanava d'acompanyar-lo, i va acceptar el dia 3 de gener de 1921. S'enlairaren i després de 20 minuts de vol, mentre tornaven cap a l'aeròdrom, foren saludats des de terra per uns amics. Volgueren correspondre'ls fent una passada a baixa altura, saludant-los amb la mà

⁴⁸³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 284-285.

⁴⁸⁴ UTRILLA NAVARRO, Luis, coord. *Los aeropuertos españoles: IV Jornadas de Estudios Aeronáuticos*, Fundación AENA, Madrid 2001, p. 26; LV 6 i 18/10/1923.

⁴⁸⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 327; LV 11/11/1926; RO 11/11/1926.

i engegant i parant el motor, però entraren en pèrdua⁴⁸⁶ i s'estavellaren a poca distància de la casa.

De seguida hi acudiren els veïns de Cal Monjo i d'altres cases properes, que tragueren els accidentats de l'avió destrossat. Poc estona després hi arribà el doctor Soler, del Prat. Canudas tenia una tibia trencada i un fort cop en un costat, mentre que el mecànic tenia trencada la base del crani. Reberen els primers auxilis sobre el terreny i després foren traslladats a la clínica del Prat, on els revisaren amb detall i els aplicaren els tractaments adequats.⁴⁸⁷

Josep Canudas, en deixar C.E.T.A., anà a l'aeròdrom de Cuatro Vientos de Madrid, on tenia l'avió Ansaldo S.V.A. de 220 CV, regalat per la casa italiana en agraïment als vols de recepció fets als aparells S.V.A. rebuts per l'Aeronàutica Militar.

El 6 d'agost de 1922, Canudas s'enlairarà de Cuatro Vientos a les 5 h 30 min amb el seu Ansaldo S.V.A. M-AAJA,⁴⁸⁸ matriculat l'última setmana de març de 1923,⁴⁸⁹ en direcció a València. Sobrevolà aquesta ciutat a les 7 h 15 min i aterrà a l'aeròdrom dels mariners a les 8 h 37 min. Això li féu guanyar el rècord de distància espanyol, després d'haver cobert 640 km.⁴⁹⁰

Canudas obtingué excepcionalment autorització del cap de l'Escuela, Don Pedro Cardona, per guardar l'aparell en un hangar. Mesos més tard l'avió quedà fora de l'hangar i les condicions meteorològiques el deixaren inoperant.⁴⁹¹

El 8 de novembre de 1923, es reuniren al camp de vol membres del Servei Meteorològic de Catalunya amb Josep Canudas per fer un vol de recollida de dades per al servei. Col·locaren a l'estoig que portava els instruments per registrar dades a l'aparell S.V.A. M-AAJA⁴⁹² de Canudas, que s'envolà pujant en amplis

⁴⁸⁶ Expressió aeronàutica que vol dir que l'avió es queda en una velocitat per sota de la velocitat mínima de sustentació i, per tant, l'avió deixa de volar i cau. Si es produeix a poca altura pot tenir conseqüències mortals o molt greus, ja que no és possible recuperar la velocitat mínima.

⁴⁸⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 83; LV 04/01/1921; MD 06/01/1921; St 15/01/1921.

⁴⁸⁸ VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 46; <www.airhistory.org.uk/gv/reg_index.htm> [Consulta: 5 desembre 2013].

⁴⁸⁹ LJD 30/03/1923.

⁴⁹⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 103-104; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p.46; LJD 11/08/1922; LV 08/08/1922; MD 14/08/1922; St 26/08/1922.

⁴⁹¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 106-107.

⁴⁹² <http://www.airhistory.org.uk/gv/reg_EC-.html> [Consulta: 10 abril 2014].

cercles fins a 5.000 metres en 45 minuts i anà baixant de la mateixa manera fins a aterrar sense problemes. Les dades obtingudes en aquest vol serviren per publicar treballs científics en diferents publicacions.⁴⁹³

Josep Canudas, arribat de Mallorca⁴⁹⁴ amb l'Aviatick, demanà a Don Pedro autorització per poder guardar l'avió en un dels hangars, autorització que se li concedí per una sola vegada, ja que estava prohibida la presència d'avions civils a l'aeròdrom. El 5 de maig arribà l'Aviatick al camp de vol i el mecànic Antonio Felipe es posà immediatament a repassar i deixar l'avió a punt per volar ja que tan aviat com fos possible havien d'anar a Lleida a fer-hi exhibicions i batejos de vol, a sol·licitud de l'ajuntament, els dies de la Festa Major, que tindria lloc els dies 15 i 16 de maig.

Mentre Felipe treballava en l'avió, Canudas portà a visitar l'aeròdrom el redactor M. Trilla, de la revista *Stadium*, que en l'article que va publicar deia, entre altres coses: «*La Volateria parece muerta... y, sin embargo, su paralización, su quietud, es sólo afortunadamente, momentánea. [...] Unas casetas desmontables, cajas con piezas de Bessonneau, la presencia allí de unos marinos de guerra, nos informaron que pronto reinaría otra vez allí la animación, que dentro de unas semanas, los aviones revolotearán otra vez sobre el Remolá y sobre los pinares del campo*».⁴⁹⁵

El dijous 12 de maig l'avió estava llest i l'endemà, tot i el mal temps, s'envolà en direcció a Lleida, però els núvols baixos i una forta pluja els obligaren a aterrar a prop d'Igualada, on feren nit. El dia 14, el terreny on havien aterrat estava massa enfangat i hagueren d'esperar fins al dia 15, en què finalment pogueren volar fins a Lleida. Aterraren en un prat a prop de la Seu, conegut com a Camp de Mart, però informats que aquell no era el lloc, s'enlairaren de nou i en pocs minuts arribaren al terreny de Gardeny, on els esperaven. Havien arribat a temps. Després de fer una exhibició, començaren els batejos, que seguiren tot el dia i l'endemà, dia 16, en què volaren fins que ja no hi havia prou llum. Com que quedava encara molta gent interessada a volar pensaren quedar-s'hi dos dies, que es convertiren en

⁴⁹³ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 118-119.

⁴⁹⁴ Vegeu l'apartat Aero Marítima Mallorquina.

⁴⁹⁵ St 21/05/1921.

quatre setmanes, en les quals a part de batejos feren algunes excursions per la comarca. Acabats els vols retornaren cap a Barcelona, on aterraren a l'aeròdrom francès, ja que no podien fer-ho al militar pel que ja hem dit.⁴⁹⁶

22.3.1 - ESCUELA DE LA AERONÁUTICA NAVAL

22.3.1.1 - AVIACIÓ

Finalment, el 18 de maig de 1921, els oficials alumnes començaren els vols d'escola a l'aeròdrom amb els Avro 504 K M-NOAB i M-NOAC, a càrrec de l'instructor Sr. Brown. Era el començament de l'Escuela de la Aeronáutica Naval (EAN).⁴⁹⁷

A l'EAN els oficials reberen conferències, pràcticament cada dia, del director i del Sr. Leone, que a més a més estava traduint el manual del motor Clerguet per als mecànics.

Els alumnes assistiren al taller de muntatge i desmuntatge dels motors,⁴⁹⁸ al muntatge dels quatre Avro 504 K, a l'armat dels dos globus esfèrics i al muntatge dels sis Savoia S-13.

En les primeres classes, als alumnes els ensenyaven a fer viratges i planar, així com a treure l'Avro 504 d'una barrina.

Quan els vols es feien sobre el mar eren vigilats des de l'aigua pel contratorpediner *Audaz* o per la llanxa H-1, com a mesura de seguretat. Però els alumnes de marineria, com que no hi havia prou mariners, no varen rebre l'atenció necessària.

A l'escola de mecànics, els alumnes es dividiren d'aquesta manera: cinc per als motors Clerguet i Avro, tres per als motors Hispano-Suiza 300 CV i els dos restants per als motors Colombo de 100 CV.

⁴⁹⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 88-90; St 21/05, 06/08/1921.

⁴⁹⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 55-56; O'DONELL TORROBA, César, *op. cit.*, p. 37-38; RHN, núm. 85.

⁴⁹⁸ Clerguet de 130 CV, Hispano-Suiza de 300 CV i Colombo de 110 CV.

A mitjan juliol de 1921, un decret disposava que l'EAN quedava constituïda provisionalment pel contratorpediner *Audaz*, el creuer *Plata* (que esdevindrà el vaixell d'aprovisionament i per a altres tasques de l'EAN), les llanxes H i els elements de transport i tracció marítima que calguessin per al bon funcionament de l'EAN.

Tot aquest material restava a les ordres del director de l'EAN.

La dotació del personal del *Plata* i l'*Audaz* era el personal adscrit a l'EAN, formada per 2 tinents de navili, 9 alferes de navili alumnes, 1 metge, 1 capellà, 10 operaris de màquines alumnes, 10 mariners alumnes i el diferent personal de classes subalternes i de marineria en totes les especialitats.

La dotació de marineria del *Plata* no arribava als 150 homes, augmentada en 30 mariners de segona.

Els alumnes sortien a les 7.45 h en autobús del *Plata* per anar als tallers d'Hereter. Els alumnes mecànics tornaven a les 12.30 h per dinar, marxaven una hora més tard després de dinar i plegaven a les sis la tarda.

A l'aeròdrom els vols d'escola amb els Avro començaven a les vuit del matí i acabaven a les 11.30 h, i a la tarda, de les 14.30 a les 17.30 h.

Entre els mesos de setembre i octubre vingueren 6 Avro sense els motors Clerguet 130 CV, que havien arribat uns mesos abans. Els aparells portaven les matrícules de la E a la J i amb aquests avions començaren les pràctiques de vol els alumnes mariners el 12 de desembre de 1921.

El diumenge 13 de novembre alumnes de l'Escuela Normal de Maestros, dirigits pel professor Rueda, feren una visita a l'estació de telegrafia sense fils de l'aeròdrom, on varen veure com s'envolava un Avro 504.⁴⁹⁹

Dels Avro que havien arribat, dos s'enviaren al moll Catalunya i canviaren les rodes per flotadors.⁵⁰⁰

El 16 de desembre la direcció de l'EAN va rebre de l'autoritat portuària l'autorització demanada per instal·lar un hangar de 26 x 24 m a la platja de Can

⁴⁹⁹ LV 20/11/1921.

⁵⁰⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 63, 66, 73.

Tunis, en el tros entre els fanals al peu de Montjuïc i a prop del que foren els Alts Forns de Catalunya.⁵⁰¹

El gener de 1922 els oficials alumnes continuaven volant sols en l'Avro 504, mentre que els alumnes mariners feien pràctiques de doble comandament. El 24 de gener el caporal Otero féu el primer vol sol, seguit dels altres mariners de la promoció.⁵⁰²

Durant la visita, el 10 d'abril de 1922, del vicealmirall Buhigas, volaren els Avro 504 i un dels dirigibles O.⁵⁰³ Després d'aquesta data els 20 alumnes de la segona promoció,⁵⁰⁴ més el mariner citat, començaren les pràctiques amb l'Avro 504.⁵⁰⁵

En marxar el *Dédalo* cap al Marroc el 30 de juliol quedaren a l'aeròdrom sis alumnes d'instrucció mitjana de l'Avro amb el professor Sr. Brown i el Sr. Moxon, que donava instrucció prèvia de muntatge i motor.

Aplicant la normativa publicada a l'octubre, per primera vegada es convocaren entre alferes i tinents de navili quatre places d'alumnes per fer el curs d'aerostació i vuit places per fer el curs d'aviació.

També s'obrí concurs per a 50 places d'Aprendices de Aeronáutica a l'EA d'acord amb les normes estipulades. Els alumnes que superaven tots els cursos eren declarats mariners especialistes d'aeronàutica, que segons les seves aptituds i necessitats eren destinats a rebre instrucció de vol o de tallers.⁵⁰⁶

A començaments de desembre de 1922, amb pocs dies de diferència, sortiren nomenats els alferes de navili i el tinent de navili com a alumnes d'aerostació i aviació.⁵⁰⁷

Quan tornà a Barcelona el *Dédalo*, el tinent de navili Taviel de Andrade fou nomenat instructor de vol d'aviació i va ser destinat a l'aeròdrom.

Com que el *Dédalo* va anar a operar en el conflicte del Marroc, sense que cap dels pilots hagués fet les proves per obtenir la llicència de pilot, en tornar s'hagueren de fer les proves establertes.

⁵⁰¹ Museu Marítim de Barcelona (fons Autoritat Portuària de Barcelona), carpeta H1580-06; LV 16/12/1921.

⁵⁰² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 90-91.

⁵⁰³ *Ibid.*, p. 100.

⁵⁰⁴ Vegeu Annex 18.

⁵⁰⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 105.

⁵⁰⁶ Vegeu Annex 19.

⁵⁰⁷ Vegeu Annex 20.

De totes maneres, alguns dels pilots tingueren l'oportunitat de fer les proves d'examen pràctic, entre els quals es trobava el tinent de navili Cervera aprofitant l'estada del vaixell a La Carraca, on feia la prova d'hidroavió. La resta hagueren de fer les proves en avió i hidroavió a partir del febrer de 1923.

Els primers a fer els vols d'examen amb els Avro 504 K foren els tinents de navili Andrade, Gómez i Ceballos i l'alferes de navili Duran.

El viatge d'examen amb l'Avro 504 K consistia a envolar-se de l'aeròdrom al Prat i volar fins a aterrar a la platja de Salou, on després de carregar combustible tornaven aterrant a l'aeròdrom francès, s'enlairaven sobrevolant Barcelona i aterraven definitivament a l'aeròdrom dels mariners.

Els vols dels tres tinents de navili anaren bé, però en tornar Duran (que portava de paquet el mecànic Brufau), entrà en pèrdua i trencà l'avió. Com que no havia completat el circuit repetí la prova sense cap incident. Paral·lelament a aquestes proves, començaren a volar els alumnes pilots de la segona promoció i a mitjan abril ja passaren a la instrucció amb hidroavió.

El 23 d'abril de 1923, Maestre Otero (el primer dels pilots subalterns i el més veterà de la primera promoció) féu el viatge i capotà en aterrar, però repetí la prova pocs dies després.⁵⁰⁸

Aquell any es feien regularment vols nocturns, davant la sorpresa dels barcelonins.⁵⁰⁹

El 10 de setembre quatre Avro 504 K van aterrar a Salou fent alguns vols de pràctiques. Un dels aparells s'accidentà i ferí una persona del grup de curiosos que s'aplegaren a la platja, així com un dels tripulants de l'aparell.⁵¹⁰

Un cop muntats els dos primers avions Blackburn Swift MK II,⁵¹¹ el 30 de novembre feren els primers vols.⁵¹²

El 21 d'agost es convocaren, entre tinents i alferes de navili, sis places per fer el curs d'aviació i dues per al curs d'aerostació –per començar la formació l'1

⁵⁰⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 146-148.

⁵⁰⁹ MD 09/04/1923; *Revista General de Marina* (d'ara endavant RGM), juliol 1923.

⁵¹⁰ LV 11/09/1923.

⁵¹¹ Vegeu Annex Avions.

⁵¹² VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 81-82.

d'octubre—, amb el nomenament de cinc oficials, i més tard d'un per a aviació⁵¹³ i dos per a aerostació.⁵¹⁴ Per a les mateixes dates es nomenaren un caporal i disset mariners per al curs de mecànics en vol, que esdevingueren la tercera promoció,⁵¹⁵ menys el d'aerostació, que era la segona.⁵¹⁶

L'1 de gener de 1924, a l'aeròdrom hi havia tretze avions en vol: 9 Avro 504 K per a la formació de pilots i 4 en reparació. També un Panther en vol i un altre en reparació, 2 torpediners Blackburn en vol i 2 Martynside en vol i 2 més en reparació. Els instructors Brown feien classes pràctiques amb els Avro i Martynside, i Moxon només amb el primer model, mentre que Andrews feia els vols de prova i formació amb els avions torpediners.

Estaven destinats a aquesta secció 10 oficials,⁵¹⁷ 5 subalterns⁵¹⁸ i 6 mecànics.⁵¹⁹

El 18 de gener per avaria del motor del Matynside que pilotava l'alferes de navili Duran portant el mecànic Jordana, es veié obligat a fer un aterratge d'emergència a l'hipòdrom de Can Tunis en què capotà l'avió, que quedà molt malmès, però en sortiren il·lesos els tripulants. L'endemà l'aparell fou traslladat als Talleres Hereter per reparar-lo.⁵²⁰

Un mes més tard quedaren seleccionats els quinze mariners que formaren la quarta promoció de mecànics de vol. En considerar que el nombre d'alumnes era insuficient se'n nomenaren quinze més.⁵²¹

Al març es començà un nou curs pels 14 membres de la tercera promoció d'alumnes pilots de marineria,⁵²² coneguda pel nom de «promoción de los cabos».

⁵¹³ Alferes de navili: Luis Cellier y Sanchez, Felipe Garcia Charlo, José Galán Guerra, Jaime Segalerva Jiménez, Jorge Vara y Morlán i Antonio Aguilera Pardo. (Vegeu *Aérea*, núm. 6, novembre 1923.)

⁵¹⁴ Alferes de navili: Francisco Carrasco González i Antonio Núñez Rodríguez. (Vegeu *Aérea*, núm. 6, novembre 1923.)

⁵¹⁵ Vegeu Annex 21.

⁵¹⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 160-162; *Aérea*, núm. 6, novembre 1923.

⁵¹⁷ Els tinentes de navili Taviel de Andrade i els alferes de navili Duran, Díaz, Domínguez, Galán, Allier, García Charlo, Vara, Aguilera i Segalerva.

⁵¹⁸ Maestre Otero, el caporal Piedra i els alumnes Fernández, Rivas, Carcellés i Espinosa, tots pilots o alumnes.

⁵¹⁹ Brufau, Blanco, Meizoso, Sauca, Albiol i Méndez.

⁵²⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 182.

⁵²¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 188, 192; Annex 21.

⁵²² Vegeu Annex 22.

El 25 de març de 1924 visitava l'EAN l'agregat naval francès i el 5 d'abril ho feren els mariners del creuer americà *Pittsburg*, que volaren amb els mariners de l'aeròdrom.⁵²³

Al maig començà la instrucció de vol dels pilots subalterns amb els Avro 504 K quan era cap d'aeròdrom el tinent de navili Gómez Caballos.⁵²⁴

Un decret de mitjan d'agost atorgava a Don Pedro María Cardona el títol d'observador naval, amb antiguitat d'1 d'agost de 1922, en considerar que els coneixements adquirits en la creació i direcció de l'Escuela i els TAN havien superat els coneixements teòrics, així com les pràctiques per les vegades que va volar.⁵²⁵

A començaments d'octubre de 1924 el tinent de navili Sierra anava a fer un curs d'enginyeria aeronàutica a l'Imperial College of Science and Technology amb el compromís de romandre com a mínim quatre anys en servei actiu de l'especialitat. Per decret de 21 de novembre s'obria concurs per cobrir vint-i-cinc places d'Aprendices de Aeronáutica a l'Escola de Barcelona, i es nomenaren els que reunien els requisits.⁵²⁶ A finals del mateix mes es convocaren sis places per a tinents i alferes de navili (quarta promoció d'oficials) per al curs de l'AN i una altra convocatòria per cobrir deu places d'alumnes mecànics en vol (cinquena promoció), amb les mateixes condicions que les anteriors.⁵²⁷

El gener de 1925, arribaren els quinze alferes de navili, que passaren les proves de selecció per esdevenir oficials alumnes per fer el curs de pilot. Les proves eren el rigorós reconeixement mèdic, i en seleccionaren sis,⁵²⁸ que embarcaren al *Plata*. Els seleccionats passaren a l'aeròdrom i al febrer començaren els vols de pràctiques amb els Avro 594 K. A mitjan març començaren a rebre la solta.

⁵²³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 191-192.

⁵²⁴ *Ibíd.*, p. 200.

⁵²⁵ *Ibíd.*, p. 222-223.

⁵²⁶ Vegeu Annex 22.

⁵²⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 223-224.

⁵²⁸ L'alferes de navili Eladio Ceano-Vivas y Abarca, José María Barrera y González-Aguilar, Manuel Alemán y de la Sota, Guillermo de Llera Yáñez-Barnuevo, Tomás Moyano Ariztegui i José Luis de la Guardia y Pascual de Pobil (vegeu GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 235-236); RO 06/02/1925.

El mateix mes de març s'adquiriren tres Avro 504 K⁵²⁹ d'escola a l'Aircraft Inspectorial Departament per 20.160 ptes./unitat.⁵³⁰

En els vols d'escola, el 20 d'abril l'alferes de navili De la Guardia, mentre rodava pel camp en carrera d'envol capotà, sense conseqüències greus per a l'avió i per al pilot. Dos dies després quan l'alumne Ceano-Vivas es trobava a uns cent metres sobre la pista, se li parà el motor, entrà en pèrdua i s'estavellà. El pilot quedà greument ferit i l'aparell resultà malmès. Ingressat en una clínica, no rebé l'alta mèdica fins al 17 de maig de 1926.

A mitjan maig tots els oficials menys el ferit passaren de nou al *Plata* per fer el curs d'hidroavió.⁵³¹

Al mes d'abril dels 23 avions de la plantilla de material a l'aeròdrom, 15 estaven en vol⁵³² i 8 en reparació i al juny el Diario Oficial de Marina publicava la relació del 30 aparells amb les seves matrícules.⁵³³

Mentre el *Dédalo* era a la badia d'Algeciras, el 16 de juny es publicà la convocatòria per cobrir deu places de mecànics d'aeronàutica en vol.⁵³⁴ Posteriorment, del 28 d'agost al 4 de novembre⁵³⁵ es publicà el nomenament dels alumnes⁵³⁶ per fer el curs, els quals constituïren la cinquena promoció.⁵³⁷

Una RO de 28 d'agost de 1925 disposava que els alumnes més avançats del tercer curs d'Aprençades de Aeronàutica que superessin l'examen psicofisiològic passessin a ser alumnes pilots i que fessin el curs de mecànics de motors els que no complissin els requisits per volar. Es nomenaren set alumnes pilots,⁵³⁸ que constituïren la quarta promoció de pilots subalterns, i els 10 alumnes mecànics en vol⁵³⁹ completaren la cinquena promoció de mecànics en vol.

⁵²⁹ RO 20/03, 31/03/1925.

⁵³⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, vol. 1, p. 251.

⁵³¹ *Ibíd.*, p. 235-236.

⁵³² 2 Blackburn torpediners, 9 Martinsyde de caça, 10 Avro 504 K d'escola i 2 Panther. (Vegeu GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 248.)

⁵³³ Vegeu Annex 23.

⁵³⁴ RO 16/06/1925.

⁵³⁵ RO 28/08, 23/10, 29/09, 3 i 4/11/1925.

⁵³⁶ Vegeu Annex 25.

⁵³⁷ *Ibíd.*

⁵³⁸ *Ibíd.*

⁵³⁹ *Ibíd.*

Al setembre es donà per acabat el contracte amb l'instructor d'aviació britànic capità G. Moxon, amb data 1 d'octubre,⁵⁴⁰ que fou substituït pel tinent de navili Duran.⁵⁴¹

Al curs de pilots fet el 1926, per primera vegada s'hi incorporaven com a alumnes nois del tercer curs d'Aprençides de Aeronàutica, de manera que començà de forma regular l'accés de personal subaltern degudament format en les diferents especialitats per al funcionament racional dels diferents serveis de l'EAN.⁵⁴²

A començaments de febrer es van destinar a l'EAN vint-i-dos mariners⁵⁴³ per ser seleccionats per al curs de mecànics en vol i motoristes, que formaven la sisena i la tercera promoció.

Al mateix febrer es feren les proves estipulades per obtenir el títol de pilots als oficials de la quarta promoció i els pilots subalterns de la tercera, ja que havien pres part en les accions al Marroc i no havien disposat de prou temps per formalitzar els requisits establerts.

La prova consistia a enlairar-se de l'aeròdrom amb un Avro 504 K, aterrar en terrenys propers a la platja de Calella, tornar a envolar-se, aterrar a l'aeròdrom Canudas i des d'aquest al militar, després de recórrer uns 200 km.

El dia 10 de febrer de 1926 s'enlairaren per fer la prova els alferes de navili Moyano i José Luis de la Guardia volant fins a Calella sense problemes. En el vol de tornada, a l'altura del Masnou es trobaren tancats per la boira, que els deixà sense visibilitat.

L'alferes Moyano xocà contra el costat del transatlàntic *Buenos Aires* quan sortia del port de Barcelona. L'avió i el pilot caigueren a l'aigua. El pilot fou rescatat en vida amb ferides molt greus però es recuperà i tornà al servei actiu. L'alferes J. L. de la Guardia, passà el port i aterrà miraculosament, tot i passar a frec dels hangars i arbres.

Mentre vigilaven els vols com a instructors, l'alferes de navili Galán acompanyat del tinent de navili Nuñez, a bord d'un torpediner Blackburn, també quedaren

⁵⁴⁰ RO 25/09/1925.

⁵⁴¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 281.

⁵⁴² *Ibíd.*, p.292

⁵⁴³ Vegeu Annex 24.

afectats per la boira, i aconseguiren aterrar a l'esplanada alta de l'Exposició a Montjuïc, però atropellaren una dona i una nena, que es feren ferides lleus.⁵⁴⁴

El dia 20 visitaren l'aeròdrom 450 asilats de la Casa de la Caritat i foren rebuts per Don Pedro, que els obsequià amb uns vols fets pels tinent de navili Luis Celier i Felipe Charri.⁵⁴⁵

El 26 de febrer es nomenaven els trenta-cinc⁵⁴⁶ nous Aprendices de Aeronáutica, que formaren la tercera promoció.

El 2 de març, el caporal Pereira, fent la prova amb l'Avro després d'aterrar a Calella, també es va veure obligat a aterrar a Arenys de Mar però no va malmetre l'aparell.

Abans del mes de maig es creà l'esquadreta de caça amb els últims Martynsyde, en què destacaren com a pilots els oficials Durán, Gómez Ceballos, Galán i Díaz Domínguez i els subalterns Otero i Piedra.

Els avions torpediners volaven diàriament sota les ordres del tinent de navili Taviel de Andrade i el pilot alferes de navili Galán,⁵⁴⁷ simulant atacs amb torpedes i emprant a vegades torpedes de pràctiques. Entre les pràctiques, el 10 d'abril els Blackburn participaren en exercicis combinats amb l'esquadreta de caça Martynsyde, simulant l'atac a uns vaixells a cinc milles de la costa, amb tres atacs amb torpedes, i protegint-se dels vaixells amb cortines de fum.⁵⁴⁸

L'1 de juliol de 1926 a l'aeròdrom hi havia 20 avions, 7 dels quals eren Avro K d'escola, una esquadreta de caça sota el comandament del tinent de navili Gómez Ceballos i a la qual estaven destinats els tinent de navili Duran i Díaz Domínguez, i els avions torpediners als quals estava destinat l'alferes de navili Galán.⁵⁴⁹

El 22 de juliol van arribar a Barcelona en el vaixell *Princesa de Asturias* els ministres de Guerra i Marina procedents de Palma, els quals es dirigiren a l'aeròdrom, on foren rebuts pel director de l'EAN, Sr. Lutgardo López; el cap dels

⁵⁴⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 293-295.

⁵⁴⁵ LV 20/02/1926.

⁵⁴⁶ Vegeu Annex 24.

⁵⁴⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 303-305.

⁵⁴⁸ *Ibíd.*, p. 324.

⁵⁴⁹ *Ibíd.*, p. 313-115.

TAN, el Sr. Rafael Espinosa, i oficials de la base, que visitaren àmpliament, i després tornaren a Barcelona.⁵⁵⁰

L'1 d'octubre es donà per acabat el contracte amb el capità Harry A. Brown, instructor d'aviació i muntador d'avions. D'altra banda, es concedí una pròrroga d'un any a l'instructor d'avions torpediners capità Harold Andrews.⁵⁵¹

A finals d'octubre s'inaugurà a Madrid l'Exposición Nacional de Aeronáutica, en la qual participà l'AN amb un estand en què s'hi van exposar un Savoia 13 bis, un Macchi 18, una barqueta de dirigible, una cistella de globus esfèrics, diferents models d'avions a escala reduïda dels emprats per l'EAN i molt material divers emprat per l'AN.⁵⁵²

El 26 de novembre es convocà concurs per cobrir quinze places d'Aprençidices de Aeronáutica, i s'admeteren un 40% més de candidats per les possibles baixes que es poguessin produir en els reconeixements mèdics previs.

A finals de novembre es nomenaren alumnes de curs de mecànics en vol dinou mariners, que constituïren la setena promoció.⁵⁵³

22.3.1.2 - Altres vols

A última hora de la tarda, el 7 d'agost de 1924 va aterrar un Avro 504 amb motor Le Rhône de 110 CV de l'Aeronáutica Militar tripulat pel capità Alfredo Gutiérrez i el comandant Guillermo Brakenburg, que estaven fent una volta a Espanya en petites etapes. L'endemà prosseguiren la seva ruta en destinació a Castelló, València, Alacant, Almeria, Granada, Màlaga, Cadis, Huelva, Badajoz, Salamanca i Madrid, on arribaren el 6 de setembre. La volta la començaren el 8 de juliol fent la ruta Madrid, Zamora, Vigo, la Corunya, Gijón, Santander, Sant Sebastià, Saragossa i Barcelona. En aquesta ruta feren 3.500 quilòmetres amb etapes no superiors a 250 quilòmetres, amb 39 aterratges, dels quals només 7 en aeròdroms

⁵⁵⁰ LV 23/07/1926.

⁵⁵¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 326-327.

⁵⁵² *Ibíd.*, p. 324.

⁵⁵³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 327-328; LV 02/12/1926; RO 26/11/1926.

ja que la finalitat del viatge era facilitar a la Secció d'Aeronàutica del Ministerio de la Guerra dades sobre terrenys aprofitables per fer-hi camps d'aviació.⁵⁵⁴

El 24 de maig de 1926, a les 8.15 h, aterrava a l'aeròdrom dels mariners⁵⁵⁵ un avió txec d'escola i turisme dirigit pel pilot en cap de la casa constructora, el capità W. Stardwiski, que portava el mecànic Simeck. Provenents de Praga, via Ratisbona, Zuric, Ginebra, Valença, Perpinyà, el Pertús i Figueres. Volien fer el vol en un dia però les condicions meteorològiques els obligaren a aterrar pel camí i endarreriren l'arribada. Els esperaven un grup de socis de la Lliga Aeronàutica de Catalunya, que els van portar a la seu del club i a la nit els van obsequiar amb un sopar. L'endemà els acompanyaren a saludar l'alcalde.

El dimecres 26 els van anar a acomiadar a l'aeròdrom el cònsol de Txecoslovàquia, el Sr. Monteys; el secretari del consolat, Sr. Luchon; el director de l'EAN; el tinent de navili Durán, i el grup de socis de la Lliga. El capità txec s'envolà en direcció a Rabat, i seguí la ruta Fez, Madrid, Lisboa, París, Londres, Brussel·les, Copenhaguen, Oslo, Berlín i Praga, ciutats on presentà l'aparell.⁵⁵⁶

22.3.1.2 - AEROSTACIÓ

El 7 de juny de 1921, a l'aeròdrom s'inflà un dels dos globus amb el gas arribat en bombones d'hidrogen comprimit, portades de Saragossa en tren, i en camió des de l'estació fins al camp de vol. Un cop inflat, col·locats els sacs de llast i amb la tripulació a la cistella, es donà l'ordre d'envolar-se mentre deixaven anar les cordes que mantenien el globus lligat a terra. Iniciaren el primer vol tripulat Don Pedro, cap de l'EAN; el major Leone (instructor) i els tinentes de navili Taviel de Andrade i Guillén, els quals aterraren a prop de Montserrat.

Abans de l'envol, com que l'aeròdrom era pràcticament a la platja, hi havia el perill que el vent portés el globus cap a la mar, de manera que el contratorpediner *Audaz* i les llanxes H vigilaven els vols fins que ja es veia clar que anaven terra endins.

⁵⁵⁴ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 127; LV 08/08, 07/09/1924; MD 19/09/1924.

⁵⁵⁵ Segons *La Vanguardia* aterraren a l'aeròdrom francès.

⁵⁵⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 135; LV 25 i 27/05/1926; MD 28/05/1926.

El 9 d'agost es féu una ascensió nocturna, en què l'aeròstat es dirigí mar endins vigilat pels vaixells, que el recolliren a la platja de Mataró, on aterrà.

El 13 d'agost en una altra ascensió en globus lliure l'instructor Leone i els oficials alumnes Sierra i Esteban volaren fins a Cerdanyola, però en l'aterratge l'instructor es féu ferides lleus.

El 18 de setembre tornà a envolar-se un dels globus a les 22 h, tripulat per dos pilots italians i dos d'espanyols en una nit molt clara. El vent portà l'aeròstat cap a les costes del Garraf i després fins a prop de Vic, on va aterrar.⁵⁵⁷

Els dies 7 i 19 de novembre i el 3 de desembre, feren vols en globus lliure en què aterraren a Calella, Santa Maria de Miralles i a prop de Badalona, respectivament. Durant l'estiu es van fer unes quantes pràctiques de vols amb globus captius des de la fàbrica de gas de Barcelona per conèixer el comportament del material i practicar utilitzant-lo. Per ser observador de globus captiu calia ser pilot de globus lliure. Es feren pràctiques des de terra i des de l'*Audaz* en exercicis propis de la Marina, com al setembre davant del seu ministre.

A finals d'agost, després de fer pràctiques amb els Avro, els tinents de navili Guillén i Sierra deixaren les pràctiques amb avions per practicar el vol en aeròstats. Primer volaren com a alumnes de globus i dirigible i després com a pilots.

En acabar el segon semestre de 1921, els tinents de navili Guillén i Sierra havien volat en total 7 hores i 45 minuts i 5 hores i 20 minuts, respectivament, en globus captiu, i durant 40 hores i 30 minuts i 45 hores i 25 minuts, amb 347 i 370 km recorreguts, respectivament, en sis vols⁵⁵⁸ de globus lliure.

Des de començaments de 1922 es dedicaren tots els recursos de l'aeròdrom a cobrir amb lones l'estructura de l'hangar per a dirigibles, una tasca que les ratxes de vent obligaven a fer sovint i que esdevenia un autèntic maldecap.

A mitjan març a la dotació de l'aeròdrom s'hi afegiren quaranta mariners provinents dels diferents vaixells de l'EAN per col·laborar en la tasca de cobrir l'hangar de dirigibles, però l'afany per volar com més aviat millor amb un dels

⁵⁵⁷ *El Resson*, núm. 11, setembre 1921.

⁵⁵⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, Editorial Naval, Madrid 1969, p. 9-12; *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 62.

dirigibles tipus O va fer que es comencés a muntar quan l'hangar encara no estava del tot cobert.

Per poder fer volar el dirigible, calien un grapat de viatges dels camions de l'EAN per portar a l'aeròdrom les bombones d'hidrogen procedents de Saragossa, d'on venien en tren fins al Prat de Llobregat. Aquesta situació es repetia cada cop que havia de volar algun dels aeròstats, fins que el 1924 s'instal·là una fàbrica d'hidrogen a prop de l'hangar.

El primer vol d'un dirigible O es va dur a terme el 12 de febrer de 1922 al matí, pilotat per l'instructor Leone i els tinents de navili Guillén i Sierra.⁵⁵⁹

Un temporal de vent i aigua va afectar Barcelona ciutat i l'aeròdrom, sobretot els barracons, els hangars i la coberta de l'hangar de dirigibles. Es va haver de buidar d'hidrogen el dirigible per disposar de gas per als globus.

El 9 de març, arreglat i recarregat d'hidrogen, el dirigible realitzà un vol pilotat pel tinent de navili Guillén.⁵⁶⁰

Arribà al port de Barcelona el vaixell *España N.º3*, amb dos dirigibles semirígids S.C.A.,⁵⁶¹ que es portaren a l'aeròdrom tan aviat com fou possible per muntar-ne un com a mínim perquè anés embarcat al *Dédalo*. Al mes següent, a l'abril, es dugueren a terme vols d'entrenament amb aquest model de dirigible pilotats pels tinents de navili Guillén i Sierra.⁵⁶²

El 29 de desembre, el dirigible S.C.A. que portava el *Dédalo* arribà volant a Barcelona procedent de Tarragona, on havia arribat el *Dédalo*. Aterrà a l'aeròdrom després de sobrevolar la ciutat i quedà a cobert al seu hangar cap a les 17 hores.⁵⁶³

El gener de 1923 començaren els vols d'instrucció els alumnes Casas, Jáuregui, Rocha i Fontán volant sobre l'aeròdrom amb el dirigible S.C.A. 1, pilotat pel tinent de navili Guillén.

⁵⁵⁹ *Ibíd.*, p. 13; p. 101.

⁵⁶⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 101-102.

⁵⁶¹ Vegeu Annex Avions.

⁵⁶² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 105.

⁵⁶³ LV 30/11/1922.

A finals del mateix mes, un globus captiu fou portat del *Dédalo* al camp de vol, maniobra en la qual participant Casas, Rocha i Fontán. Va anar d'un pèl que el globus quedés lliure, i pràcticament s'abandonà la utilització d'aquest tipus d'aeròstat.⁵⁶⁴ Els vols que s'han pogut identificar el 1923 són els que es veuen en els quadres adjunts, però no hi són tots.

Relació de vols en globus lliure el 1923

Data	Tripulació	Envol	Recorregut	Aterratge	Temps
03/03	I Leone A Jáuregui A Fontán	Fàbrica gas	Barcelona , Tibidabo	Sabadell	4 h 15 min
03/04	I Leone A Jáuregui A Fontán	Fàbrica gas	Barcelona. Montjuïc	Sant Boi	2 h 50 min
17/04	P Guillén A Casas A Rocha	Fàbrica gas	Badalona, Moncada, Sabadell	Mollet	6 h 35 min
31/05	P Guillén A Casas p Duran	Aeròdrom	Sant Boi, Molins de Rei	Papiol	5 h 45 min 45 min
01/06	P Guillén A Casas p Duran	El Papiol		Horta	7 h 10 min

Llegenda: I = instructor, P = pilot, A = alumne, p = passatger. Quadre elaborat amb dades de GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, Editorial Naval, Madrid 1969.

Vols en dirigible el 1923

Data	Model	Tripulació	Envol	Recorregut	Aterratge
02/07	S.C.A. 2	I Leone P Guillén A Casas A Jáuregui	Aeròdrom	Primer vol de prova després de muntar-lo	Aeròdrom
		P Guillén A Casas A Jáuregui	Aeròdrom	2 vols sobre l'aeròdrom	Aeròdrom

⁵⁶⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, p. 14.

Data	Model	Tripulació	Envol	Recorregut	Aterratge
03/07	S.C.A. 2	P Guillén A Casas A Jáuregui	Aeròdrom		Aeròdrom
04/07	S.C.A. 2	P Guillén A Casas A Jáuregui P Dr. Figueres	Aeròdrom	4 vols sobre Barcelona i el port	Aeròdrom
05/07	S.C.A. 2		Aeròdrom	2 vols	Aeròdrom
06/07	S.C.A. 2	P Guillén A Casas A Jáuregui	Aeròdrom	3 vols sobre Viladecans, Sant Boi, Sarrià, Gavà	Aeròdrom
07/07	S.C.A. 2	P Guillén A Casas A Jáuregui	Aeròdrom	Barcelona, Mataró, Barcelona	Aeròdrom
09/08	S.C.A. 2	I Leone A Casas	Aeròdrom	2 hores sobre el camp vol I Dédalo	Aeròdrom
10/08	S.C.A. 2	I Leone A Casas A Rocha	Aeròdrom	2 hores sobre el camp vol I Dédalo	Aeròdrom
11/08	S.C.A. 2	P Sierra A Casas	Aeròdrom		Aeròdrom
		P Casas	Aeròdrom	Primer vol sol, sobre el mar i el port	Aeròdrom
13/08	S.C.A. 2	P Casas A Jáuregui	Aeròdrom	2 hores sobre el mar i el port	Aeròdrom
14/08	S.C.A. 2	P Casas	Aeròdrom	Vols sobre el mar i el port	Aeròdrom
16/08	S.C.A. 2		Aeròdrom		Aeròdrom
17/08	S.C.A. 2		Aeròdrom		Aeròdrom
26/10	S.C.A. 2	P Casas	<i>Dédalo</i>	Aterra a les 8 h	Aeròdrom
	S.C.A. 2 O-2	P Casas P Rocha	Aeròdrom	S'envolen a les 8.30 h. Volen junts més d'1 h	Aeròdrom
15/11	O-2		Aeròdrom	Sobrevola el <i>Dédalo</i> , que va cap a Valencia	Aeròdrom

Data	Model	Tripulació	Envol	Recorregut	Aterratge
16/11	S.C.A. 2	P Guillén	Aeròdrom	Sobrevola el port	Aeròdrom
01/12	S.C.A. 2	P Casas P Jáuregui	Aeròdrom	Sobrevolen durant 4 h el port i l'esquadra que torna d'Itàlia	Aeròdrom

Llegenda: I = instructor, P = pilot, A = alumne, p = passatger. Quadre elaborat amb dades de GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, Editorial Naval, Madrid 1969.

L'1 de gener de l'any 1924 la secció disposava de dos dirigibles O, dos més S.C.A., dos globus captius AP de 1.100 m³, dos globus lliures de 900 m³, un de 1.200 m³ i un de 2.300 m³ Hesperio, més dos dirigibles flàccids S.C.A. Per operar aquests aeròstats hi estaven destinats 6 oficials⁵⁶⁵ i 4 subalterns⁵⁶⁶, pilots o alumnes i 3 mecànics.⁵⁶⁷

El tinent de navili Guillén, que amb el seu company Sierra havia representat l'AN l'any anterior a la Copa Gordon Bennett, fou destinat a l'aeròdrom com a cap de la secció, època en la qual s'instal·là la fàbrica d'hidrogen a l'aeròdrom.

El 1924 fou un any de molts vols i molta activitat tal com reflecteix el quadre següent, en el qual surten pràcticament tots els vols realitzats.⁵⁶⁸

Vols d'aerostació el 1924

Data	Model	Tripulació	Pass.	Altres vols	N.V.
Gener	Dirigible	t Casas t Rocha		Camp, Sant Boi	1
Febrer	Dirigible	t Casas a Fontán t Nuñez t Rocha a Carrasco IM Leone	t Taviel a Vara en 2 vols		5

⁵⁶⁵ Tinent de navili Guillén, Sierra, Casas i els alferes de navili Núñez, Jáuregui, Rocha, Fontán, Carcellés i Espinosa.

⁵⁶⁶ Mestre Otero, caporal Piedra i els alumnes Fernández Rivas i Carcellés.

⁵⁶⁷ Pérez, Areijo i Bastida.

⁵⁶⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, p. 19-23, 41-42.

Data	Model	Tripulació	Pass.	Altres vols	N.V.
Març	Dirigible	t Casas T Sierra a Jáuregui t Rocha a Fontán a Carrasco			7
06/03	G 1200	IM Leone t Casas a Jáuregui t Rocha	t Taviel	El Prat, el Vendrell 14.10-23.30 h Vol d'instrucció	1
04/04	S.C.A.		D Figueres	Fotos a les finques de la Volateria i el Remolar	
12/05	O-2			15 min	
		t Guillén t Casas	D Figueres	Palau de Pedralbes, Barcelona, aeròdrom	
14/05 15/05 16/05 21/05		t Guillén IM Leone t Sierra t Casas a Jáuregui a Carrasco	t Duran D Figueres m Areijo		
23/05	G 1200	t Casas a Jáuregui		Barcelona, Sant Esteve, Sta. Coloma de Farners, Girona, a 1 km, 6 h 15 min, alt. 1.000 m	
06/06	O-2			Barcelona, els Columbrets, sobrevola esquadra esp., it. i torna	1
Juliol		IM Leone t Guillén t Sierra t Casas a Jáuregui a Carrasco		Aeròdrom, Barcelona, el Masnou, costes del Garraf, Sitges, Vilanova, el Penedès, Martorell, Badalona, Barcelona	9
31/07		IM Leone t Sierra t Casas a Jáuregui	m Suárez	Aeròdrom, Sitges, Vilanova, el Vendrell, Montblanc, l'Espluga de Francolí, les Borges Blanques, quasi Fraga, Lleida, i torna	1

Data	Model	Tripulació	Pass.	Altres vols	N.V.
Agost	O-2	IM Leone t Sierra t Casas a Jáuregui a Carrasco		Exercicis d'amaratge davant de la Volateria 1 vol nocturn Ascensions a 1.000 m	11
Oct.	O-2	t Casas			3
	F-2	t Casas			1
	S.C.A. Flàccid	t Casas			1
Nov.	O-2	t Guillén	t Casas a Jáuregui a Carrasco		3
14/11	O-2	IM Leone t Guillén t Casas	m Areijo	Barcelona, Sitges, el Vendrell, Montblanc, l'Espluga de Francolí, Lleida, Fraga, a 50 km Saragossa, i torna	
20/11		IM Leone t Guillén t Casas	m Areijo	Sobrevola funeral Peñeri i Pérez a Barcelona	
Des.	O-2	t Casas		A l'envol toca amb un pi i avorta el vol preparatiu a Madrid	2
05/12	O-2	t Casas t García	m Areijo 2 alumnes	Vol de preparació del vol a Madrid, 8.20-12.50 h	
24/12		t Casas a Jáuregui m Codillach		S'envola a les 22.30 h en direcció a Madrid. Tornen de Reus per avaries i vent	

Llegenda: t = tinent de navili, M = major, D= doctor, a = alferes de navili, G = globus, I = instructor, m = mecànic. Quadre elaborat amb dades de GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, Editorial Naval, Madrid 1969.

El 1924, any en què es va volar molt, el tinent de navili Casas va volar com a pilot d'aerostació 121 hores i 8 minuts, distribuït de la següent forma:⁵⁶⁹

Ascensions

Amb globus lliure 5 ... 44 h 16 min

Amb dirigible S.C.A. F 3 1 h 42 min

⁵⁶⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, p. 23.

Amb dirigible S.C.A. S	12	8 h 50 min
Amb dirigible O	38	<u>66 h 20 min</u>
			121 h 8 min

L'abril de 1925 foren nomenats pilots de globus lliure i dirigible els tinents de navili Julio Guillén Tato i Manuel de la Sierra Bustamante⁵⁷⁰ –amb antiguitat d'agost de 1924, en què passaren les proves per obtenir el títol–; Ricardo Casas Miticola, Juan J. Jáuregui i Gil Delgado⁵⁷¹ –amb antiguitat 20 de març de 1925–, i l'alferes de navili José León de Rocha y Ridiel,⁵⁷² amb antiguitat 2 d'abril de 1925.

Els últims dies de la Fira Internacional de l'Automòbil i l'Aeronàutica, a l'aeròdrom dels mariners, es va produir un esdeveniment molt important quan el 31 de maig arribaren dos dirigibles italians. El primer l'*Esperia*⁵⁷³ I-SAAA, va ser vist a l'horitzó a les set, i mitja hora més tard va fer una volta sobre Barcelona i es va dirigir a l'aeròdrom, on va aterrar. Aquest aparell, comandat pel coronel Giuseppe Vaile, portava vint-i-set passatgers.⁵⁷⁴ El segon dirigible, el *Nobile-1*⁵⁷⁵ I-SAAN, dirigit pel comandant Giuseppe Pomarici, portava vint-i-dos passatgers⁵⁷⁶ i va aterrar a les 9.10 h.

L'*Esperia* va sortir de l'aeròdrom de Ciampino, Roma, el 30 de maig a les 20 h 45 min, i l'altre va sortir de Florència a les 22 h 30 min. Feren el recorregut a 200 m d'altura. A mitjanit es trobaren els dos dirigibles al cap Corso, des d'on establiren contacte per ràdio amb Roma, Toló i el *Dédalo*, que s'havia situat a l'altura de Menorca per seguir el viatge. Seguiren via La Spezia, travessaren el golf de Gènova, es dirigiren a Ieras i aterraren a la base aeronaval francesa de Cuers, on carregaren combustible mentre descansaven les tripulacions. Tot seguit tornaren a l'aire en direcció a Barcelona.

⁵⁷⁰ RO 18/03/1925.

⁵⁷¹ RO 25/04/1925.

⁵⁷² RO 03/05/1925.

⁵⁷³ Dirigible Zeppelin construït a Fridrick, Alemanya, al 1919 i fou lliurat a Itàlia com part de la compensació per la Guerra, amb una capacitat de 22.000 m³ de gas, una ampla cabina de comandament i propulsat per tres motors.

⁵⁷⁴ Vegeu Annex 26.

⁵⁷⁵ Dirigible semirígid, amb capacitat per a 19.000 m³ de gas, construït a Roma i propulsat per tres motors.

⁵⁷⁶ Vegeu Annex 26.

Les tripulacions italianes foren rebudes pel cap de l'EAN, D. Cardona; el seu segon, Sr. López; el cònsol d'Itàlia a Barcelona, Sr. Mazzini; el coronel agregat militar a l'ambaixada, i les comissions aeronàutiques.

A les 10.55 h el rei d'Espanya visità l'aeròdrom, pujà als dos aparells i parlà amb les tripulacions, a les quals tot seguit els fou ofert un menjar ràpid. A les 11.30 h l'*Esperia*, s'envolà de nou, seguit vint minuts després per l'altre aparell. Tots dos arribaren l'endemà al matí a les seves bases.⁵⁷⁷

No podem dir quants dies ni quantes vegades els alferes de navili Rocha i Fontán feren vols amb el globus *Hesperio* preparant-se per participar en la Copa Gordon Bennett, que es va dur a terme el 7 de juny de 1925. A començaments d'aquest mes el *Diario Oficial de Marina* publicava la relació d'aeròstats amb les seves matrícules.⁵⁷⁸

L'1 d'octubre quedava rescindit el contracte amb l'instructor italià d'aerostació, major Domenico Leone.⁵⁷⁹

A continuació veurem la relació de vols dels quals hem trobat constància.

VOLS D'AEROSTACIÓ EL 1925⁵⁸⁰

Data	Model	Tripulació	Pass.	Altres	N.V.
29/01	O-2 S.C.A. F-2	IM Leone t Casas		Vol pràctiques	1
01/02	O-2	t Casas t Jáuregui		Sobre la pl. Catalunya, passeig de Colom, Palau de Belles Arts	1
Febrer	S.C.A. S-2	t Casas t Jáuregui			1
	S.C.A. F-2	t Casas t Jáuregui			4

⁵⁷⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 132; GUARDIA, Rafael de la, "Crónica...", *op. cit.*, p. 256-257, LV 31/05, 2,3/06/1925, HD 25/06/1925, Aèrea, juny 1925.

⁵⁷⁸ Vegeu Annex 23.

⁵⁷⁹ RO 25/09/1925.

⁵⁸⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, p. 24-26.

Data	Model	Tripulació	Pass.	Altres	N.V.
Març	O-2	t Guillén t Casas t Jáuregui a Nuñez a Carrasco IM Leone		Sobre el camp de vol, llançant paracaigudes a 1.000 m Sobre Barcelona, fent fotografies	
02/04 14/04	S.C.A. 1	t Casas t Nuñez a Carrasco		Vols sobre l'aeròdrom i Barcelona	1 1
Maig	S.C.A. 1	t Casas t Jáuregui a Nuñez			3
	O-2	t Guillén t Casas t Jáuregui	Ot Taviel A Ot Gómez D Figueres		3
Juny	O-2	t Guillén _____	Co Cereijo	Barcelona, aeròdrom, 1.600 m, el Masnou, Terrassa, Montserrat fotografies També Garraf, Vilanova, Sitges.	6
Juliol	O-2	t Guillén t Casas a Fontán	Ot Taviel A Ot Gómez	Sobre aeròdrom, Barcelona, reconeixement vaixells fins a Mataró i Sitges.	6
07/07	Globus lliure	t Casas a Fontán		Vol de 8 h	1
Agost	O-2	t Guillén t Casas t Jáuregui a Fontán	Ot Gómez Ot Duran	Barcelona, costa fins al Masnou passant per Granollers i Montserrat, a 1.000 m	4
17/08	Ascensió lliure	t Casas		Pujant a 1.800 m	1
Set.	O-2	t Casas a Fontán		Barcelona i voltants	2

Data	Model	Tripulació	Pass.	Altres	N.V.
Oct.	O-2			Recollit per una llanxa a 11 mn del port de Barcelona per parada motors.	
Des.	O-2	t Casas a Núñez a Carrasco a Rocha		Vols d'instrucció	3
04/12	O-2	a Núñez	Ot Gómez Oa Galán Oa Barrera lat Andrews	Viatge d'examen del t Nuñez de 3 h i 40 min fins al cap de Salou i tornada	1

Llegenda: t = tinent de navili, M = major, D = doctor, O = observador, a = alferes de navili, G = globus, Co = contramestre, I = instructor, lat = Instructor avions torpediners.

A començaments de l'any 1926, l'Escuela demanà un crèdit de 35.000 pessetes per construir un globus als TAN amb la intenció de substituir l'*Hesperio* i poder competir en la Copa Gordon Bennett. El crèdit no fou concedit.⁵⁸¹

També pel poc material de vol que tenien s'acordà reduir el nombre d'oficials amb destinació al servei, disposant que la resta fes el curs d'observadors navals. Al maig se seleccionaren com a pilots d'aerostació els tinent de navili Guillén i Casasi, i foren destinats a fer el curs d'observadors els tinent de navili Jáuregui, La Rocha, Núñez, Sierra, Fontán i l'alferes de navili Carrasco.⁵⁸²

Els oficials destinats a fer el curs d'observadors l'alternaven amb vols en dirigibles i el tinent de navili La Rocha fou nomenat professor d'aerologia i meteorologia, tasca que desenvolupà durant uns quants anys. Els dos oficials pilots feren freqüents sortides en els dirigibles i en globus, tal com podem veure en el quadre que hi ha a continuació. El tinent de navili Casas va volar 93 hores i 22 minuts.⁵⁸³

⁵⁸¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 293.

⁵⁸² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 291-192; *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, p. 26; RO 08/01 i 02/02/1926.

⁵⁸³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 305.

VOLS D'AEROSTACIÓ EL 1925⁵⁸⁴

Data	Model	Tripulació	Pass.	Altres	NV
Gener	O-1	t Sierra t Casas		Vol d'instrucció sobre Barcelona	1
Febrer		t Guillén t Casas		Sobre aeròdrom i rodalìa fent fotografies	1
Març					1
Abril	S.C.A.				1
Maig	O-1	t Guillén t Casas	1 v dir. EAN FE Ferrer Ot G Charlo Ot Galán Ot Rocha Ot Núñez mCo Cereijo	Sobre Barcelona, aeròdrom i rodalìa fent fotografies	7
28/06	G II N3	t Núñez t Rocha		S'envolen aeròdrom, 14 h, i aterren dia 29, 19 h a Sieg Atheroy, França	1
Juliol	S.C.A. O-1	t Guillén o t Casas		Pràctiques TSF, navegació i fotografia	3 7
05/07	S.C.A.			Surt a buscar vaixell <i>Legazpi</i> , que acompanya fins al port	1
08/07				Fotos Castelldefels Aterra a la platja 15 m	1
19/07	O-1 S.C.A.	t Guillén t Casas		Participen en maniobres	1 1
20/07	S.C.A.	t Casas t Núñez		Sobrevolen comitiva fúnebre	
Agost	O-1 S.C.A.	t Guillén t Casas		Fotografies, reconeixement vaixells fins a Tarragona	10 3
Octubre	O-1	t Casas	Ot G. Charo Ot Díaz Dom mCo Cereijo	Vols sobre Barcelona	2

⁵⁸⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, p. 26-29.

Data	Model	Pass.	Altres	NV
Nov.	O-1	Ot Rocha		2
23/11		Ot Núñez	Vols nocturns d'1 hora sobre Barcelona	1
24/11		Ot Galán		1
25/11		Ot Llera mCo Cereijo	Vol d'altura a 1.600 m sobre Montserrat	1

Llegenda: t= tinent de navili, Co = contramestre, F = fotògraf, E = escola, O = observador, G ll = globus lliure, m = mecànic, aerod = aeròdrom, TSF = telegrafia sense fils.

L'1 de juliol la Secció d'Aerostació disposava de cinc globus lliures i sis dirigibles. Tenien muntats un dirigible tipus O i un tipus S.C.A. en bon estat i la resta, desmuntats. Dels globus lliures, n'hi havia dos en bon estat i l'únic captiu estava en mal estat.

Els vols dels dirigibles es procurava fer-los a les hores en què no volaven els avions (generalment de matinada o al capvespre), per la qual cosa, freqüentment s'aterrava de nit, tenint en compte les dimensions de l'aeròdrom.

Es va proposar la construcció d'un gasòmetre, no menor de 1.500 m³, per tal de regular la producció intermitent de la fàbrica i emmagatzemar l'hidrogen sobrant de cada càrrega que càpigues als globus.⁵⁸⁵

22.3.1.2.1 - La Copa Gordon Bennett⁵⁸⁶

A l'edició convocada el 1923 s'hi varen inscriure 21 globus,⁵⁸⁷ 16 dels quals s'envolaren el dia de la prova. Tres eren espanyols, que reberen com a números de sortida el dos (el *Fernando Duró* del R.A.C.E., pilotat per E. Magdalena i el tinent coronel Eduardo Basalega), el nou (*Polar* de l'Aeronáutica Militar, pilotat pels tinent coronel d'enginyers Félix Gomes Guillamón i el capità d'infanteria Pedro Peñaranda Barea) i el sis (*Hesperio* de l'AN, que participaven per primera vegada, pilotat pels tinent de navili Julio Guillén Tato i Manuel de la Sierra Bustamante).

La cursa es desenvolupà en un dia amb vent fort, tempesta i pluja, que produïren tres accidents de tres aeròstats amb un saldo de cinc morts, un d'ells al globus

⁵⁸⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 313-315; *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, p. 28-29.

⁵⁸⁶ Copa internacional d'aerostació creada el 1906 pel propietari del diari *New York Harold*, James Gordon Bennett. Se celebrava anualment al país del darrer guanyador.

⁵⁸⁷ Vegeu Annex 27.

Polar, en el qual va perdre la vida el capità Peñaranda, fulminat per un llamp, però Guillamón aconseguí aterrar, tot i que se'n sortí amb una cama trencada.

L'*Hesperio*, per la seva banda, aconseguí superar la tempesta i aterrà amb problemes, a les onze de la nit, a prop de la població holandesa de Waldendrop, i obtingué la quarta plaça en la classificació.⁵⁸⁸

Per participar en el concurs l'any 1924, l'AN seleccionà els tinentes de navili Casas i Jáuregui, amb el globus *Hesperia* de 2.200 m³. Abans de la prova realitzaren alguns vols d'entrenament. També hi prengueren part dos globus més espanyols, un per l'Aeronáutica Militar i l'altre del R.A.C.E. A més dels espanyols hi participaren tres globus nord-americans, belgues i francesos, dos d'anglesos i també italians i suïssos.

La prova es desenvolupà el 15 de juny a les planúries de Salsbolch, a prop de Brussel·les. S'envolaren divuit globus i ocuparen les tres primeres places el globus *Belgique*, amb 715 km recorreguts; el francès *Ville de Bordeaux*, amb 330 km, i l'italià *Ciampico V*, amb 301 km.

Dels espanyols el primer fou l'*Hesperia*, classificat en cinquè lloc, amb 286 km recorreguts en un vol de 25 hores i 56 minuts, que aterrà al sud-oest de París; el *Capitán Peñaranda*, de l'Aeronáutica Militar, que quedà en novè lloc, i el *Fernández Duro*, del R.A.C.E., en tretzè lloc amb 172 km. En total es classificaren disset globus de set països.⁵⁸⁹

Quan es va donar la prova per definitivament acabada, en guanyar el 1924 Demuyter de l'Aero Club de Bèlgica, per tercera vegada consecutiva, va ressorgir amb el mateix títol i el mateix reglament, ja que l'Aero Club belga va voler continuar en honor al seu creador el 1906 i per mantenir l'interès per aquesta modalitat de vol, ja que la seva utilitat va quedar en decadència.

⁵⁸⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 166-167; *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, p. 18, 53-57; INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA (d'ara endavant IHCA), *op. cit.* p. 112-113; GUERRERO FLORES, Francisco A.; O'DONELL TORROBA, César; RODRÍGUEZ SOSA, Vicente. *Proa al cielo: imágenes de la aviación naval española desde 1917*, Agualarga, Madrid 2004, p. 42-43; *Aérea*, núm. 5, octubre 1923; HD 15/09, 25/12/1923; MD 25/09/1923; St 15/10/1923.

⁵⁸⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 195; *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, p. 20-21; HD 15/06, 25/12/1924; Annex 28.

L'any 1925 s'hi van presentar les set nacions⁵⁹⁰ que des del final de la Primera Guerra Mundial van prendre part en totes les seves edicions. Espanya hi participà amb tres globus dels divuit: l'Aeronáutica Militar amb l'aeròstat *Peñaranda*, pilotat pel capità d'enginyers del regiment d'aeròstats Sr. Eduardo Sussana i el comandant de l'Estat Major Sr. Andrés Riveras; l'AN amb el globus *Espherio*, tripulat pels tinentes de navili León de la Rocha i Jesús Fontán, i el R.A.C.E. amb el globus *Fernández Duro*, tripulat pels senyors Magdalena i Ansaldo.

Els dies 6 al 7 de juny a la nit, a prop de Brussel·les es començaren a inflar els globus, tasca que es va anar alentint a mesura que avançava el dia, de tal manera que l'últim globus en sortir fou un dels espanyols, a les 23 h.

Les condicions meteorològiques enviaren a quasi tots els participants cap a la costa del canal de la Mànega, la majoria dels quals aterraren a prop del mar. L'*Espheria*, creient que podia arribar a Anglaterra, creuava el canal però el vent girà i el féu aterrar a prop d'un vaixell, que el va rescatar i automàticament quedà desqualificat junt amb dos globus més. Els quinze restants es classificaren i guanyà el globus belga *Prince Leopold*, pilotat per Venestra, que tocà terra a prop del cap Toriñana (Galícia), després d'haver cobert una distància de 1.345 km. El segon classificat havia recorregut 681 km. Els espanyols quedaren en el lloc 12 (el del R.A.C.E.) i l'últim va ser el del Servicio de Aeronáutica Militar, amb 143 km recorreguts.⁵⁹¹

⁵⁹⁰ França, Bèlgica, els Estats Units, Suïssa, Anglaterra, Itàlia i Espanya.

⁵⁹¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 255-256; *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*, p. 61-66; LV 17/06/1925; MD 12, 22/06/1925; St 15/06/1925; HD 25/07/1925; *Aérea*, juny 1925. Per a la classificació, vegeu Annex 28.

23 - ELS PRIMERS GRANS VOLS DE L'AERONÀUTICA MILITAR ESPANYOLA

El Desastre d'Annual va deixar tocada la moral i el prestigi dels militars espanyols. Alguns pilots militars, pensant a reconquerir el prestigi internacional i donar a conèixer el valor de l'aviació espanyola portes enfora, van pensar en llargs vols, tal com estava fent des del 1919 l'aviació dels països aliats de la Gran Guerra fent vols fins a les seves colònies, amb els quals obtenia prestigi per al país, les empreses constructores i els mateixos pilots. En aquest punt els pilots espanyols pensaven com a destinacions llunyanes les excolònies i també despertaven conceptes com «*hispanismo*» o «*los hermanos de América*».

D'altra banda, el desembre de 1925, quan l'èxit del desembarcament d'Alhucemas albirava la propera finalització del conflicte, el govern de la dictadura autoritzà la realització de tres dels vols que els pilots militars havien proposat. En concret els que tenien com a destinació l'Argentina, les Filipines i la Guinea Espanyola.

Per la seva part, el govern volia fer una aproximació als països de l'Amèrica del Sud, reintroduint un discurs hispanista parlant de «*los hermanos de América*». Aquest interès estava centrat a aconseguir el seu suport per tenir un lloc en el Consell Permanent de la Societat de Nacions, acció que havia fracassat uns anys abans per l'oposició del Brasil. D'altra banda, també hi havia el projecte espanyol d'establir una línia aèria amb dirigibles entre Sevilla i Buenos Aires, dirigida pel prestigiós enginyer militar Emilio Herrera, projecte en el qual l'empresa Junkers havia invertit capital per estar ben situats estratègicament per si es duia a terme.⁵⁹² Per tots aquests motius, el projecte de vol a l'Argentina, presentat pel capità Ramón Franco, al govern li anava com anell al dit, ja que li donava tot el suport possible amb una gran cobertura mediàtica tant a la premsa escrita com a la ràdio, que acabava de néixer com a mitjà de comunicació.

En la memòria presentada per Ramón Franco sobre el vol España-Buenos Aires proposaven començar a Cadis, però per motius polítics es féu partir de Palos, al Río Tinto. L'aparell per fer el vol fou el Dornier J Wal, número W-12, matrícula M-

⁵⁹² CUADERNOS DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA, 2006, vol. 28, p. 213-241.

MWAL, amb certes modificacions,⁵⁹³ batejat com a *Plus Ultra* (el significat d'aquestes paraules al segle XV volia dir «més enllà d'allò conegut»).

La tripulació estava formada pel comandant Ramón Franco, el capità observador Julio Ruiz de Alda, el mecànic Pablo Rada i el tinent de navili de l'Aeronàutica Naval Juan Durán, i tenia la base a les instal·lacions de l'aeròdrom i el port de Barcelona.

El 22 de gener, abans de començar el vol, la tripulació assistí a una missa a la mateixa església i altar en què ho féu Cristòfor Colom. Després, a les 7.51 h, l'hidroavió s'envolà per cobrir la primera etapa i amarà a Buenos Aires el 9 de febrer, després de fer tot el recorregut en sis etapes.⁵⁹⁴ En les escales de Sud-amèrica les rebudes de l'avió esdevingueren autèntics actes de masses, amb centenars de milers de ciutadans aclamant els aviadors.

A continuació vingueren unes setmanes plenes d'actes fins que tornaren a casa, i regalaren el *Plus Ultra* a l'Argentina per ordre del govern espanyol.⁵⁹⁵

Aquest vol fou seguit per la premsa dels dos costats de l'Atlàntic i a Espanya se'n seguia parlant quan començà el següent vol en direcció a Manila, el dia que arribava el vaixell que portava a Espanya la tripulació del *Plus Ultra*. A partir d'aquell dia la premsa tornà a anar plena durant força mesos sobre actes relacionats amb el vol, i moltes vegades la informació sobre el vol a Manila quedava quasi tapada per articles sobre el vol transatlàntic.⁵⁹⁶

El vol de Ramón Franco amb els seus companys fou el segon vol d'un avió que creuava l'Atlàntic sud. L'anterior fou el dels portuguesos Gago Coutinho i Sacadura Cabral, que uniren Lisboa i Rio de Janeiro entre el 30 de març i el 15 de juny, emprant tres avions; per tant, el repte d'un vol directe a Sud-amèrica quedava intacte.

⁵⁹³ Vegeu Annex Avions.

⁵⁹⁴ Per veure el relat del viatge consulteu SALAS LARRAZÁBAL, Ramón [et al.]. *Grandes vuelos de la aviación española*, Espasa-Calpe, Madrid 1983, p. 83-120.

⁵⁹⁵ PÉREZ DE URBEL, Justo, *Plus Ultra*, Editorial F.T.D., Barcelona 1926; GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 294-301; *Aérea*, gener, febrer, març i maig 1926; *Esport Català* 26/01, 13/04/1926; HD 25/01, 5 i 15/02, 5 i 15/03/1926; St 15/02/1926.

⁵⁹⁶ LV 12, 14, 22-24, 26-31/01, 2-7, 9-14/02, 6-9/04, 11, 15, 16 i 22-25/04/1926; MD 22, 24, 27, 29 i 31/01; 1, 3, 5, 7, 10, 12, 21, 26 i 28/02, 24/03/1926; *El Sol* 5-7, 12 i 24/04, 24/05, 09/06/1926.

El 19 de maig de 1926, el tinent de navili Juan M. Duran y González es presentà a les autoritats militars de Barcelona per incorporar-se a l'EAN i tornar a les seves tasques com a pilot d'hidroavions. El 19 de juliol participà en les maniobres consistents a simular un bombardeig per l'esquadreta de Supermarine. Acabat l'exercici, en tornar cap a la base, el tinent de navili Duran va xocar a l'aire amb l'aparell pilotat per l'alferes de navili García, el qual va aconseguir aterrar a la platja de Can Tunis, mentre que l'aparell de Duran es precipità al mar. El dirigible S.C.A., que era a prop, en veure l'accident s'apropà al lloc on va caure Duran, i el tinent de navili Antonio Nuñez saltà de l'aeròstat a uns 28 metres de l'aigua, tragué Duran de l'avió i el portà nedant fins a la barca de l'*Alsedo*, que s'apropava per rescatar el pilot. El destructor amb el pilot malferit es dirigí al port a tota màquina però Duran morí abans d'arribar al moll. La mort d'aquest pilot va ser tractada àmpliament a causa del renom obtingut per Duran com a participant en el vol transatlàntic. L'endemà, dia 20, se celebrà amb tota solemnitat la cerimònia fúnebre per al tinent.⁵⁹⁷

Un element més, en la línia del govern de cara a l'Amèrica Llatina, fou la convocatòria del Congreso Iberoamericano de Aeronáutica, al qual s'afegí el R.A.C.E., que organitzà l'Exposición Nacional de Aeronáutica. El vicepresident del club ho justificava dient: *«Se ha organizado –parlant de l'Exposició– para intensificar los lazos de confraternidad existente entre los países americanos de habla española y nuestra patria España, que se ha intensificado de forma tan sólida y ostensible con motivo del reciente y glorioso vuelo del Plus Ultra. [...] Con esta idea de la misión espiritual y cultural con América, se ha fijado la fecha de la próxima Exposición de modo que coincida con la del Congreso Iberoamericano de Aeronáutica, al que acudirán representantes muy significados de todas las repúblicas filiales de la madre España»*.⁵⁹⁸

El Congrés es va inaugurar el 25 d'octubre i es va clausurar l'1 de novembre. Hi assistiren representants de tots els països que treballaren sobre un Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea i diversos temes col·laterals, com duanes,

⁵⁹⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 316-321; LV 20 i 21/07/1926; *Aérea*, juliol 1926.

⁵⁹⁸ LV 03/11/1926, *El Sol* 04/11/1926.

acords comercials i altres. Els últims dies de treball sobrevolà el pavelló on es treballava un dirigible de l'AN pilotat pel tinent de navili Antonio Nuñez. El 2 de novembre un grup de congressistes vingueren a Barcelona, on visitaren els pavellons de la Fira i l'Aeronáutica Naval.⁵⁹⁹

L'Exposición Nacional de Aeronáutica fou inaugurada el 27 d'octubre i clausurada a començaments de novembre, organitzada pel R.A.C.E. S'instal·là al Palacio de Exposiciones i al Palacio de Cristal, i hi exposaren material l'Aeronáutica Militar, l'Aeronáutica Naval, un autogir de De la Cierva, les empreses C.A.S.A., Tallers Loring i empreses constructores de material complementari. L'espai es quedà curt i no pogueren ser-hi presents tots els interessats.⁶⁰⁰

Fins aquí el que fa referència als fets i actuacions que se sumaven a les gestions polítiques dirigides a un apropament als països de l'Amèrica Llatina però, tal com dèiem, s'aprovaren tres vols. Vegem-ne, per tant, els altres dos.

El segon vol aprovat fou el de Madrid a Manila, proposat pels capitans Rafael Martínez Esteve i Joaquín Lóriga. En la Memòria presentada argumentaven l'oportunitat del viatge amb l'augment del prestigi nacional que reportava i la conveniència del fet que Espanya mostrés el grau de perfeccionament de la seva tècnica aeronàutica i l'entrenament dels seus navegants. Sobre la destinació de les Filipines, justificaven així la seva proposta: «*Último florón de nuestro perdido imperio colonial, con una gran población española, otra mayor de origen español y unos millones de indígenas que aún sienten el afecto a España*».⁶⁰¹

Per a aquest vol se seleccionà el Breguet 19, que féu modificar els números 29 i 30 de la primera comanda. A última hora s'hi afegí el Núm. 4 de la primera sèrie, que es muntà amb presses. Es descartà col·locar als avions equips de radiocomunicació i es preferí portar-hi un mecànic. L'esquadreta quedà formada pel capità Eduardo González Gallarza i el mecànic Joaquín Arozamena; el capità Rafael Martínez Esteva i el mecànic Pedro Mariano Calvo Alonso, i el capità Joaquín Lóriga i el mecànic Eugenio Pérez Sánchez.

⁵⁹⁹ LV 17/10, 03/11/1926; MD 27/10/1926; *El Sol* 19, 26 i 28/10, 04/11/1926; *Aérea*, novembre 1926; HD 05/11/1926.

⁶⁰⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 325-326; *Aérea*, desembre 1926; HD 15/10, 15 i 25/11, 05/12/1926; St 01/12/1926.

⁶⁰¹ SALAS LARRAZÁBAL, Ramón [*et al.*]; *op. cit.*, p. 121.

El 5 d'abril de 1926, pràcticament en paral·lel a l'arribada del vaixell que portava la tripulació del *Plus Ultra* a Palos, s'envolava l'Escuadrilla Elcano, que arribà a Manila el 13 de maig de 1926 després d'haver cobert el recorregut en divuit etapes.⁶⁰²

El 16 de maig de 1926, el mecànic Arozamena arribà a Manila per afegir-se als actes de benvinguda. El dia 18 el president del Consell Suprem Nacional de les Filipines, Sr. Manuel L. Quezón, en un discurs va dir: «*Gallarza y Lóriga han realizado su estupendo vuelo por razones de una ruta comercial sinó principalmente para traernos el cariño de la Madre España*».

El 31 de maig Gallarza i Arozamena van tornar a Espanya amb el vaixell *Legazpi*, i arribaren al port de Barcelona el 4 de juliol després de 35 dies de navegació, quatre menys que els emprats pel vol a Manila.

El 27 de maig Lóriga tornà a Macao i es reuneix amb Pérez. Desmuntaren l'avió, l'embalaren i tornaren amb el vaixell *Claudio López López*, que arribà al port de Barcelona el 26 d'agost. L'arribada fou celebrada amb una gran quantitat d'actes.⁶⁰³

Si ens fixem en el nom del vaixell en què tornà la Patrulla Elcano veurem que tots dos estan lligats a la història de les Filipines.

El darrer vol de l'any va sorgir de tres propostes per volar fins a la Guinea Espanyola, de les quals en quedaren dues: una per fer un vol directe de Sevilla a Bata amb un avió Loring R III adaptat per poder cobrir 4.000 quilòmetres d'un sol salt. El 18 de desembre de 1926 s'envolaren Mariano Barberan i González Gil però un problema mecànic els obligà a tornar, però s'acabà abandonant el projecte.

D'altra banda, Kindelan autoritzà el vol de tres hidroavions de Dornier J Wal que estaven en servei a la base de la Mar Chica (Melilla). La Guinea Espanyola, la destinació del vol, era el terreny menys conegut a la península. Era un territori molt

⁶⁰² Per veure el relat del viatge consulteu SALAS LARRAZÁBAL, Ramón [et al.]; *op. cit.*, p.121-143.

⁶⁰³ LV 27/03, 4, 6-11, 13-18, 20-25 i 27-30/04, 07 i 12/05, 6-9/07, 27 i 28/08/1926; *El Sol* 9, 14, 19, 21 i 29/04, 3 i 24/05, 1, 3, 4, 7 i 19/06/1926; MD 7, 9, 11, 14, 16, 18, 19, 21, 23, 25, 28 i 30/04, 2, 9, 12, 14 i 16/05/1926; *Aérea*, març, abril i maig 1926; HD 15/05, 25/07/1926; St 15/04, 01/05/1926.

llunyà on hi havia poca presència d'espanyols que no fossin funcionaris o comerciants i propietaris de plantacions.

El vol es plantejà per fer-se en formació i per fer tasques d'aixecament cartogràfic del territori quasi sense explorar excepte la línia de costa. Per portar a terme la tasca encomanada, un dels hidroavions fou equipat amb aparells adequats per a la tasca a desenvolupar. Els tres Dornier es batejaren com a *Valencia*, el núm. 1; *Cataluña*, el núm. 5, i *Andalucía*, el núm. 7, recordant l'origen dels mariners que exploraren la costa que sobrevolarien, i a la Patrulla se li donà el nom d'Atlàntida, mític continent ensorrat en el mar que sobrevolarien. Els tripulants foren: del *Valencia*, el comandant Rafael Llorente Solà, cap de la Patrulla; el capità navegant Teodoro Vives Camino; el sergent de ràdio Lorenzo Navarro Mulero, i el mecànic soldat Antonio Naranjo Arjona; del *Cataluña*, el capità pilot Manuel Martínez Merino, com a segon pilot el capità Antonio Llorente Solá, el capità fotògraf Cipriano Grande Fernández Bazán i el soldat mecànic Juan Quesada; i de l'*Andalucía*, el capità pilot Niceto Rubio García, el capità segon pilot Ignacio Jiménez Martín, el capità navegant Antonio Cañete Heredia i el soldat mecànic Modesto Madariaga. Per donar suport al vol hi destinaren els canoners Bonifaz i Cánovas del Castillo i el caporal Falcón.



L'esquadreta Elcano, abans de començar el seu vol (fotografia:IHCA)

Iniciaren el recorregut el 10 de desembre de 1926 i arribaren a Santa Isabel en formació el 25 de desembre, amb un recorregut fet en nou etapes. Hi restaren fins al 4 de gener de 1927, dia en què el *Valencia* i l'*Andalucía* anaren fins a Bata fent vols fotogràfics sobre diferents rius. Acabats aquests vols tornaren a Santa Isabel, on es féu una revisió en profunditat de tots els aparells. Van fer el recorregut de tornada del 26 de gener fins al 26 de febrer en dotze etapes.⁶⁰⁴

Aquests vols tingueren molt de ressò, en realitzar-se en un sol any, el primer en el qual es feren vols de llarga distància o raids, que aconseguiren posar l'aviació militar espanyola a la mateixa altura que els altres països avançats, però l'objectiu polític que es buscava a la Societat de Nacions no s'assolí.

Podríem pensar també que s'havien oblidat de Cuba. Només dos anys després Francisco Jiménez Brague i Ignacio Jiménez Martí, preparant un vol per batre el rècord mundial de distància, dissenyaren d'amagat el vol cap al Brasil. Es va descobrir i el vol es va fer en direcció a l'Orient Mitjà. El vol a Cuba no es va fer fins al 1933.

Com es veu clarament, un dels objectius dels grans vols foren les últimes colònies, també en els grans vols civils, a part dels vols a la Guinea, l'única colònia espanyola.

⁶⁰⁴ Per veure el relat del viatge consulteu SALAS LARRAZÁBAL, Ramón [et al.]; *op. cit.*, p. 145-171.

24 - L'AJUNTAMENT DE BARCELONA

24.1 - Ponència d'aviació

En la sessió de 18 de gener de 1921, es nomenaren com a vocals de la Ponència d'Aviació de la Comissió de Foment els Srs. Augusto de Rull, Jorge Vinaixa, Manuel Carrasco i Formiguera i Valentín Iglesias.

En la reunió de la Ponència del 21 de gener, seguint l'acord de l'ajuntament de 19 de novembre de 1919 de crear un aeròdrom municipal, es demanà a la Comissió d'Hisenda que introduís una partida de 400.000 pessetes per crear un aeròdrom.⁶⁰⁵

Al mes de febrer, en el pressupost no hi constava cap partida per a l'aeròdrom, en lloc del que s'esperava. Aquest fet va provocar la reacció de la premsa, que es mostrà perplexa per aquest fet i amb una actitud crítica, ja que no entenia la decisió contrària al que succeïa a Europa, on es donava suport a aquest nou sistema de transport.⁶⁰⁶

La reunió de la Comissió de Foment del 15 de febrer es donà per assabentada de la petició feta pel cap de l'EAN a l'ajuntament perquè demanés al consistori de Prat de Llobregat l'arranjament del camí de l'aeròdrom militar.⁶⁰⁷

El 12 de maig el president de la Ponència, el Sr. Augusto Rull, i els vocals Iglesias, Carrasco, Angladas i Viñas juntament amb el secretari Sr. Eduard Feliu –acompanyats pel Sr. Carreras, representant de Latécoère– visitaren els dos aeròdroms instal·lats al terme municipal del Prat de Llobregat: l'aeròdrom francès i el militar.

El mal estat del camí va fer que els Srs. Carrasco i Feliu es dirigissin a l'aeròdrom de l'EAN en un Salmson, facilitat pel Sr. Carreras, pilotat per Raimond Vernier, cap

⁶⁰⁵ AMCB: Actes Comissions de Foment C-21247; LV 23/01/1921.

⁶⁰⁶ LV 24/02/1921, MD 14/04/1921.

⁶⁰⁷ AMCB: Actes Comissions de Foment C-21247.

de l'aeròdrom, i feren un llarg vol sobre el pla del Llobregat i els voltants dels aeròdroms cercant on era possible fer-hi un aeròdrom.⁶⁰⁸

A la sessió ordinària del 16 de novembre de l'Ajuntament de Barcelona s'acceptà la invitació del Sr. Valentín Iglesias perquè la Ponència d'Aviació o una delegació d'aquesta visitessin el Saló d'Aviació de París del 1921, obert fins al dia 27 del mateix mes.

Designats els Srs Manuel Carrasco i Formiguera, Jorge Vianaixa, Gaspar Brunet i Eduard Feliu, anaren a París, on estigueren cinc dies visitant el Saló i participaren en el Congrés d'Aeronàutica que se celebrava en paral·lel al Saló. Feren un viatge en un avió Goliath des de París-Le Bourget fins a Brussel·les i com a membres del congrés visitaren les fàbriques aeronàutiques Farman i Bleriot i el constructor de motors Renault. Després d'aquells dies intensos, en arribar a Barcelona els quatre comissionats elaboraren una Memòria sobre tot el que havien vist.

En la Memòria fan una exposició general de les quatre àrees, i s'aturen en l'explicació del viatge aeri i la descripció de l'ambient dins la cabina de passatgers com quelcom tan normal com el que hi podria haver en un tren.

En la part tècnica de la Memòria hi ha una descripció dels nous aparells dissenyats per portar passatgers i de la tendència a ser aparells bimotors o trimotors per portar entre 10 i 20 passatgers i/o càrrega, uns aparells de fuselatges amples. També hi ha un capítol sobre els nous motors per a l'aviació comercial i els nous aparells per facilitar la navegació. En la descripció de l'aeròdrom de Le Bourget s'hi veu un projecte modern en fase de construcció i ben equipat.⁶⁰⁹

L'apartat «Estat actual de l'aviació» hi ha un plantejament interessant de l'avió comercial i una relació de les rutes existents al món.⁶¹⁰

⁶⁰⁸ AMCB: Actes Comissions de Foment C-21247; LV 13/05/1921.

⁶⁰⁹ BIBLIOTECA DE CATALUNYA, «Memòries que amb motiu de la visita al Saló de l'Aeronàutica de 1921 a París i el port aeronàutic de Le Bourget, presenten a l'excel·lentíssim Ajuntament», 62-4-C4/12; LJD 05/12/1921.

⁶¹⁰ Vegeu Annex 17.

24.2 - Comisaría Regia

La instauració de la dictadura de Primo de Rivera va canviar considerablement la situació de l'aeronàutica espanyola i la dels aeroports.

En aquell moment Espanya tenia els aeroports privats de Barcelona, Alacant i Màlaga, i de Latécoère, equipats amb instal·lacions de certa importància. Cal afegir-hi el de Tablada a Sevilla, llogat per CETA per a l'enllaç amb Larraix.

A partir del setembre de 1923, suprimits el govern, els ministres i les institucions constitucionals, Primo de Rivera s'atribuí el títol de president del Directori militar i governà a cop de decrets. Tota l'aeronàutica passà sota control militar i al Ministeri de la Guerra li corresponia la construcció dels aeroports estatals.⁶¹¹

La necessitat que sentien les entitats i els diferents serveis de Barcelona de disposar d'un aeroport públic obert al trànsit va fer que s'adrecessin a l'Administració central demanant la infraestructura aeronàutica. A aquestes peticions s'hi sumaven l'existència de la línia Latécoère amb projecció internacional, les línies aèries projectades per enllaçar poblacions espanyoles amb Barcelona i la pròxima Exposició d'Indústries Aèries.

El Directori militar hi va respondre creant l'1 de febrer de 1924 una Comissaria Règia del Port Aeri de Barcelona,⁶¹² presidida pel comissari Eusebio López y Díaz Quijano.

Aquesta Comissaria depenia directament de Presidència del Govern i tenia un comissari assessorat per representants nomenats pels departaments de Foment, Guerra i Marina, per la Mancomunitat de Catalunya i pel municipi de Barcelona.⁶¹³

Tots els delegats menys els municipals es reuniren l'1 i 4 d'abril de 1924 per intercanviar impressions de com havia de ser el port aeri, i elaboraren un reglament pel qual s'havia de guiar la Comissaria. Demanaren a la brigada

⁶¹¹ UTRILLA NAVARRO, Luis, coord., *op. cit.*, p. 25-26.

⁶¹² *Gaceta de Madrid* 02/02/1924; RD 01/02/1924; LV 03/02/1924.

⁶¹³ Ajuntament Barcelona: president de la Comissió Foment, Sr. Puigmartí; Mancomunitat: Sr. Robert, enginyer industrial; Foment: l'enginyer en cap de les obres del port de Barcelona, Sr. Aixalà, menys per la part aeronàutica (el mateix que fou nomenat pel Ministerio de la Guerra, l'enginyer comandant de la Comandancia Aeronáutica tinent coronel Jiménez); Marina: el director de l'EAN, el capità de fragata Sr. Pedro Cardona, i s'hi afegí l'enginyer industrial del Servicio de Aeronáutica Civil, Sr. Peñas Mesquí, representant del Ministeri de Treball, Comerç i Indústria, per RO de 30 de setembre de 1924.

topogràfica d'enginyers un plànol dels terrenys del Prat de Llobregat a escala 1/5.000, acordant incloure en els pressupostos de 1924-1925 les subvencions necessàries per als diferents ministeris i corporacions integrades.⁶¹⁴

D'altra banda, l'any 1924, el nou ajuntament primoriverista va canviar la Comissió Municipal d'Aviació per una Comissió Gestora de l'aeroport formada per tres regidors, tres assessors tècnics de l'Estat i una representació de les aviacions naval, militar i civil, presidida per l'alcalde de la ciutat.

Ambdues, Comissaria i Comissió, tenien el mateix objectiu i van fer que la Comissió Municipal en poc temps seleccionés uns terrenys per a la immediata construcció de l'aeroport, al terme municipal de l'Hospitalet, en una àrea de desenvolupament industrial que comportava la impossibilitat de futures ampliacions. Però el soroll que va provocar l'elecció de l'emplaçament i la ubicació triada va fer que se suspengués l'operació.⁶¹⁵

Mentre ambdues organitzacions plantejaven crear un aeroport, veiem que durant deu dies del mes de setembre de 1923 els següents aeroports de França, Anglaterra, Holanda i Txecoslovàquia tenien aquests resultats:⁶¹⁶

	Passatgers	Mercaderies (kg)	Correu (kg)
Le Bourget	1.112	25.549	2.108
Croydon	94	55.340	1.034
Rotterdam	113	2.775	31
Amsterdam	320	6.476	81
Praga	108	8.778	372
Tolosa	33	1.740	2.119

I si mirem l'evolució de Le Bourget del 1919 al 1922 tenim:⁶¹⁷:

⁶¹⁴ *Aérea*, núm. 11, abril 1924.

⁶¹⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 128; LAGO, Luis; ROBUSTÉ, Francesc. *Aeroport de Barcelona. Impuls i reflex d'una ciutat moderna*, Aeroport de Barcelona, Barcelona 2000, p. 38; VINYES, Pau. *La ciutat republicana s'enlaira. L'avantprojecte de l'aeroport de Barcelona (1931-1934)*, Llop Roig, Barcelona 2011, p. 21-22; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 111.

⁶¹⁶ MD 17/10/1923.

⁶¹⁷ MD 15/01/1923.

ANY	N. AVIONS	PASSATGERS	ANY	N. AVIONS	PASSATGERS
1919	485	669	1921	4.206	18.166
1920	3.359	10.215	1922	4.812	19.974

Mentrestant, a Barcelona se seguia en teoria treballant per un aeroport digne per a la ciutat, però sense cap resultat a curt termini. Aquí hi ha la diferència, els uns aportant resultats i aquí, estudiant el tema.

25 - AERÒDROM FRANCÈS



Breguet 14 aterrant al camp francès (via Manel Fontanillas)

L'últimàtum donat per Talleres Hereter a Latécoère el novembre de 1919 perquè marxessin en un termini de tres mesos va fer que Lluís Carreras, el representant a Barcelona de l'aerolínia francesa, entrés en contacte amb l'enginyer i pilot català Jaume Fontrodona perquè cerqués un terreny proper a la ciutat on instal·lar-hi un aeròdrom per al correu francès. Tal com va succeir el 1916, va costar Déu i ajut localitzar un terreny adequat, fins que contactaren amb el Sr. August Casanoves, amb qui arribaren a un acord per emprar uns terrenys seus, situats a ponent de la Granja Casanoves, al terme municipal del Prat de Llobregat.

Era un terreny amb poques condicions i que exigia grans despeses per convertir-lo en un aeròdrom ja que era baix, s'inundava part de l'any i estava ple d'unes plantes aquàtiques molt difícils d'arrencar i eliminar. A més a més, el camí fins al Prat de Llobregat, d'un quilòmetre i mig, era pitjor que el de la Volateria.

El terreny tenia 27 ha (800 x 350 m), entre les Séquies Públiques núm. 1 i 2 i l'antic camí de València, i estava situat a l'oest de la Volateria, a sis quilòmetres i pocs minuts de vol.

El primer semestre de l'any 1926, es va ampliar l'aeròdrom afegint-hi una franja de 300 x 400 m. En aquesta zona hi havia habitacions, el despatx del cap de camp, l'estació de telegrafia sense fils (TSF), el taller de manteniment i reparacions, magatzem i cantina. Tenia un sol hangar de fusta coberta de planxes de zinc que servia per guardar-hi els aparells. Amb l'ampliació, la seva extensió va ser suficient per permetre operar-hi tota mena d'avions.⁶¹⁸

Els primers mecànics destinats al nou camp de vol, que popularment es coneixia com «el camp francès», foren Kofel i Nouvell. Els pilots feien nit al Cafè del Pont, a la plaça de l'Ajuntament del Prat. També fou designat com a cap d'escala de Barcelona el pilot Raymond Vanier.⁶¹⁹

A primers de març de 1920, els avions de Latécoère ja començaren a operar al nou aeròdrom.

⁶¹⁸ LV 27/06/1926.

⁶¹⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 68, 71; PALLARÉS I CAMAS, Enric. *Exposición gráfica del primer vuelo comercial en España, 1 de septiembre de 1919*, Associació d'Amics de l'Aeronàutica, Barcelona 2000, p. 26-27; *Delta*, abril 1987; MD 12/02/1920.

Les tarifes de Latécoère vigents des de l'1 de gener de 1920 foren:

Tolosa- Rabat i viceversa	1.300 francs
Tolosa-Casablanca	1.400 francs
Barcelona-Alacant	280 pessetes
Alacant-Màlaga	280 pessetes
Màlaga-Rabat	540 pessetes
Màlaga-Casablanca	580 francs
Màlaga-Tànger	290 francs
Tànger-Rabat	440 francs
Tànger-Casablanca	480 francs
Rabat-Casablanca	- 120 francs ⁶²⁰

Els primers sis mesos de la línia, bàsicament postal, es van transportar 67.000 cartes.

La flota de l'aerolínia, amb data 31 de març de 1920, era de 17 Salmson A2 i 36 Breguet 14.⁶²¹

Per un conveni signat entre l'Estat francès i la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques, el 1920 es creà la Société Commerciale des Stocks de l'Aviation per gestionar la liquidació del material militar excedent de la guerra de 36.000 motors i 6.000 avions.⁶²²

El desembre de 1919, Latécoère signà el contracte amb la Dirección General de Correos y Telégrafos⁶²³ espanyola per transportar correu espanyol dins de l'estat emprant la seva ruta establerta, que fou inaugurada l'1 d'abril de 1920.

25.1 - Inauguració de la línia postal espanyola

L'1 d'abril, a les 7 del matí, s'envolaren de l'aeròdrom francès de Barcelona cinc avions sota la direcció de Raymond Vanier.

⁶²⁰ MD 19/03/1920.

⁶²¹ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 25.

⁶²² BELLET, Eugène. *Histoire d'un avion de légende: Breguet XIV, des tranchées a l'Aéropostale*, Editions Privat, Toulouse 2011, p. 136; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 25.

⁶²³ RD 30/12/1919; BOLETÍN OFICIAL DE CORREOS 31/12/1919.

A les 13.15 h arribà de Tolosa Didier Daurat portant el correu en un Salmson amb destí al Marroc. Cobrí el recorregut en 1 hora i 15 minuts i el lliurà al Sr. De Otto. Amb motiu de la inauguració del primer correu oficial, Joaquim M. Carreras convidà les autoritats de Barcelona⁶²⁴ a assistir al nou aeròdrom per l'arribada del correu.

Mentre dinaven arribà, procedent de Madrid, un Caudron pilotat pel professor de l'Escuela Hispano Britànica de Madrid el capità Tessimont Collier amb el conegut paracaigudista argentí Sr. Greco, que havia de realitzar una demostració sobre el Turó Park de Barcelona el dia 4.

Josep Canudas se sumà a la celebració visitant l'aeròdrom francès amb el THE-2. A les 16.15 h es distingí a l'horitzó, entre els núvols, el Breguet 14 procedent d'Alacant pilotat per Vanier, que, abans d'aterrar, sobrevolà Barcelona llançant milers de papers que portaven el següent text: «*Líneas aéreas Latécoère Primer correo aéreo nacional Barcelona-Málaga, unida al mundo entero por avión desde el 1 de abril*». Tot seguit aterrà a l'aeròdrom francès. En arribar-hi, Vanier explicà que el viatge fou una mica complicat pel vent regnant a Alacant, els núvols al delta de l'Ebre i la pluja que havia trobat en la ruta.

A última hora de la tarda el pilot britànic Tessimont féu un vol amb passatger sobre Barcelona, mentre que Canudas tornà a la Volateria.

La inauguració oficial de la línia postal espanyola es realitzà a l'aeròdrom Campo de Tiro, a Alacant, on es desplaçà una delegació oficial⁶²⁵ des de Madrid.

El nou servei era bisetmanal. Durant el mes d'abril les sortides de Barcelona es preveia que fossin els diumenges i dimecres (els dies 2, 5, 9, 12, 19, 23 i 26) i les arribades els dies 4, 7, 11, 14, 18, 21 i 25. Es podia lliurar el correu fins a les 16.30 h, ja que sortien de correus a les 17 h. També es podien enviar girs postals en el

⁶²⁴ El capità general de Catalunya, Sr. Valeriano Weyler; Ramón de Otto, administrador principal de Correus a Barcelona; els diputats a Corts Srs. Bertran i Musi, Fernando Weyler; el Sr. Bellver de Gallart, president del R.A.C.C.; l'ajudant del capità general, Sr. González Hontoria; el secretari de la Municipal de Correus, Sr. Julián Raizábal; el secretari administrador de la companyia Latécoère, Sr. Ribera; l'esportista Sr. Juan Petot, el pilot en cap de l'aeròdrom de Màlaga, Sr. Didier Daurat, i el Sr. Masferrer. (Vegeu LV 03/04/1920.)

⁶²⁵ El senyor governador civil i governador militar; els diputats a Corts Srs. Francos Rodríguez i Rojas; el subdirector de Correus, Sr. Capdevila; el cap del negociat d'aviació postal, Sr. Leal; el cap d'Aerostació i Aviació del Ministerio de Fomento, Sr. Peñas; el cònsol de França a Alacant, i el representant del R.A.C.E. (Vegeu HD 15/04/1920.)

negociat corresponent fins a les 18 h del dia anterior. El franqueig era l'habitual, més 50 cèntims per cada 50 grams o fracció amb segells especials.⁶²⁶

Un cert relaxament per part dels pilots, alguns dels quals es negaven a volar si feia mal temps, va fer que Latécoère demanés al llavors cap d'explotació de la línia, Pierre Beauté, arranjar la situació. En considerar conciliadora en excés l'actuació del cap amb els pilots, el patró va substituir Beauté per Didier Daurat, fins llavors cap d'escala de Màlaga, a començaments d'octubre de 1920.

La tasca del nou director d'explotació fou crear una disciplina que mantingués els vols necessaris mensuals per rebre la subvenció anyal, amb una formació específica per als pilots que ingressaven a Latécoère. Aquesta formació consistia en el fet que, abans de volar, els pilots havien d'aprendre a desmuntar i muntar el motor dels avions i a sotmetre els aspirants a una disciplina de vol que, en cas de no complir-se, comportava sancions econòmiques. El correu havia de passar i era sagrat salvar-lo si es produïa algun accident.

Aquesta dura disciplina quedà reflectida en el cas d'un pilot recentment contractat que havia de fer el vol de Tolosa a Barcelona, en un dia en què la boira cobria els Pirineus. Un pilot més antic s'oferí per fer el vol en lloc del pilot novell per la inclemència del temps, però Daurat insistí que volés qui li tocava, ja que necessitava aquella experiència. El jove pilot va perdre el rumb i s'estavellà contra una muntanya, accident que fou mortal.⁶²⁷

Les condicions dels vols fent la ruta postal eren més dures que els vols durant la guerra. Els pilots comprovaren que volar a l'hivern era molt diferent de fer-ho al setembre: havien d'afrontar forts vents capaços d'abatre'ls, fortes tempestes i forts vents verticals que feien difícil creuar per ports de muntanya o trobar-se amb les imprevisibles boires.

El 2 d'octubre de 1920, el pilot Rodier i el mecànic caigueren al mar amb el Salmson Núm. 31 davant de Portvendres, on moriren els dos tripulants.

⁶²⁶ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 72; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 25; LV 30/03, 1 i 4/04/1920; MD 08/04/1920; HD 15/04/1920.

⁶²⁷ DALE JACKSON, Donald, *op. cit.*, p. 112.

El 5 del mateix mes el pilot Charles Genthon amb el mecànic Léo Nenas, atrapats per una tempesta, s'estavellaren a Ontinyent en un Breguet 14 o Salmson, segons els autors.

El 24 de desembre Jean Sagnet, pilotant el Salmson Núm. 57, s'estavellà en envolar-se de Barcelona, i va perdre la vida per parada de motor poc després d'emprendre el vol a prop de la Volateria.

L'any 1920 foren contractats els pilots Gelé, Pivot, Paulliac, Collet i els expilots de l'exèrcit alemany Doerflinger, Victor Hamm i Enderlin, i el mes de juny la línia es prolongà fins a Casablanca.

El 1920 es transportaren 203 passatgers (la majoria invitacions personals com a promoció), 8.300 kg de mercaderies i 2.835 kg de correu (182.061 cartes). Per poder transportar més correu, s'habilitaren uns dipòsits especials a les ales inferiors dels biplans, tal com es pot veure en la fotografia de la portada de l'aeròdrom francès.⁶²⁸

Amb la finalitat de completar les mesures per a una explotació correcta de la línia postal, Pierre-Georges Latécoère considerà útil nomenar un director de Lignes Aériennes Latécoère (L.A.L.) al Marroc.

Latécoère, que en les seves visites al Ministeri de la Guerra francès havia trobat el capità Joseph Roig, sabent que era conegut del mariscal Lyautey, li oferí triplicar-li el sou i obtingué també una excedència especial de l'Armée per ocupar el càrrec de director de les L.A.L. al Marroc.⁶²⁹

Quan Roig arribà a Tànger el 15 de febrer de 1921, la ciutat es trobava en ple drama, ja que l'avió de la companyia que s'envolà de Màlaga darrere d'ell s'estavellà a l'estret de Gibraltar després d'uns accidents que deixaren malmesa la imatge de les L.A.L. Roig es posà mans a l'obra i anà solucionant el problema.

⁶²⁸ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 25; DALE JACKSON, Donald, *op. cit.*, p. 111-112; <www.latécoère.com> [Consulta: 18 juliol 2013].

⁶²⁹ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 38.

25.2 - Situació econòmica

Latécoère, en presentar el projecte de línia aèria de Tolosa a Casablanca, va fer els seus càlculs econòmics sobre el preu del diner el 1919, i es trobà que, com que havia de realitzar el pagament de la mà d'obra, el canvi dels francs en pessetes passà d'1,34 francs per pesseta, el 15 de juliol de 1919, a 2,46 francs per pesseta, el març de 1920; per tant, els costos d'explotació es dispararen. Davant d'aquesta situació, la companyia va demanar al Sous-Secrétaire d'État de l'Aéronautique i des Transports Aériennes que augmentés la subvenció, ja que l'augment del cost en el canvi era aliè a la companyia. També augmentà el cost del combustible, que va passar de 0,95 francs/litre el mes d'agost de 1919 a 1,77 francs/litre el març de 1920.

L'aportació de l'Estat francès augmentada fou de 2.180.800 francs, que en pessetes quedava en 909.800. Com que aquesta quantitat no era suficient per arribar als 4 milions, el cost de funcionament de la línia a partir del 15 de març de 1920 s'augmentà la tarifa dels paquets i equipatge dels passatgers, que, mantenint les mateixes dimensions, es facturava com a mínim 1 kg en un nou escalat,⁶³⁰ i augmentava també el cost les taxes postals a partir de l'1 de setembre.

D'altra banda, les despeses d'explotació del primer semestre de 1920 pujaren a 1.285.918 francs i les despeses generals, a 108.479.

Per equilibrar el balanç, a partir del 14 de juny el preu del transport de passatgers s'encarí un 20% per l'augment del cost del combustible, i es va permetre llavors que el pes de l'equipatge arribés fins a 10 kg sense cost econòmic.

Amb la variació dels costos d'explotació de la línia, feren un nou càlcul dels costos d'explotació i la relació d'immobles, que pujaven a 3.993.050 i 1.623.300 francs, respectivament. Fets aquests nous càlculs, també es calcularen els beneficis sobre 192 viatges complets,⁶³¹ que representaven un recorregut de 540.000 km. Complint les condicions esmentades, s'obtenia un benefici net de 299.728 francs,

⁶³⁰ Vegeu Annex Aeròdrom francès 1.

⁶³¹ Vegeu Annex Aeròdrom francès 2.

que es distribuïen de la següent manera: un 40% per a l'Estat, un 25% per al personal i un 35% per a la companyia.⁶³²

La línia es feia bisetmanalment: sortia de Tolosa els dilluns i dijous, i de Casablanca, els dimecres i dissabte. A partir de l'1 d'abril de 1921 passà a quatre cops per setmana i, al final del mateix any, a un vol diari.

Tot i les dificultats econòmiques exposades, la comptabilitat de les fàbriques de Banyeres de Bigorra, Tolosa i Montaudran, i considerant les inversions realitzades durant el 1920 i una menor cartera de comandes de la primera, el balanç de l'any va donar uns beneficis de 753.418,20 francs.⁶³³

25.3 - Altres vols

El 18 de setembre de 1921, Canudas (a qui la Latécoère va autoritzar a romandre al seu aeròdrom, on va arribar tornant de Lleida l'1 o 2 de juny) es trobà a l'aeròdrom els senyors Molins, president de la Penya Rhin; Josep Maria Martino; Guillem Xuclà, que acabava d'arribar de Madrid, ja pilot, i el fotògraf Claret. Tots ells anaren a Sitges a veure el terreny on es volia instal·lar un aeròdrom. Perquè tots hi anessin, Canudas féu dos vols de mitja hora cada un. Un cop a l'aeròdrom (on els esperava el Sr. Armengol, president de la urbanització Terramar, i el seu arquitecte), després de dinar examinaren el camp, que resultà ser una mica petit, i quedaren que es farien una sèrie de gestions. Després Canudas tornà a fer dos vols per tornar a Barcelona.⁶³⁴

El pilot francocatalà Pierre Carvallo, que vivia a Amposta, on tenia un negoci de productes del Delta, acabada la guerra va portar dos Nieuport 80⁶³⁵ (un dels quals amb matrícula M-ADDA)⁶³⁶ que tenia al seu camp d'aterratge amb hangar, al costat de casa seva.

⁶³² Vegeu Annex Aeròdrom francès 3.

⁶³³ <www.latécoère.com> [Consulta: 18 juliol 2013].

⁶³⁴ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 93; St 17/09/1921.

⁶³⁵ Vegeu Annex Avions.

⁶³⁶ VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 53; <http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_EC-.html> [Consulta: 8 abril 2014].

Carvallo s'envolà de París el 20 d'agost de 1923 amb el Potez VIII,⁶³⁷ que havia adquirit en direcció a l'aeròdrom francès de Barcelona, on aterrà el dia 21 a les 17 h, després de fer el recorregut París-Dijon-Lió-Nimes-Perpinyà-Barcelona, de 1.000 quilòmetres.

El Potez VIII que Carvallo portà de França venia amb matrícula F-ADFR,⁶³⁸ i aquí rebé la M-AIIA.⁶³⁹

El dia 22 l'Ajuntament del Prat rebé l'autorització de Governació Civil perquè Carvallo passés la frontera pel Pertús i fes escala a l'aeròdrom francès. Un cop aterrat, el pilot s'adreçà a veure els amics de la Penya Rhin i l'endemà s'envolà en direcció al seu aeròdrom a Tortosa, després d'haver visitat l'aeròdrom del R.A.C.C.⁶⁴⁰

El 14 de març de 1925 van sortir de Barcelona en direcció a l'aeròdrom francès el sotssecretari de treball Sr. Eduardo Amorós junt amb altres personalitats.⁶⁴¹ Als visitants se'ls mostraren les instal·lacions i foren informats amb tot detall del funcionament de la línia aèria mentre sobrevolaven el camp de vol quatre Avro 504 en formació, sota les ordres del Sr. Lambert. En acabar, durant els parlaments de rigor el Sr. Massimi, entre altres coses, demanà que es donés més suport a l'aeronàutica civil, depenent del Ministeri de Treball. En el seu parlament, el Sr. Amorós va dir que donaria suport amb entusiasme a la petició. A les 9.15 h la comitiva va tornar a la ciutat.⁶⁴²

Pocs dies després, el 23 de març, aterrava a les 11.30 h el Breguet 19 tripulat per Lemaître i Arrachard. Passaren la tarda a Barcelona i feren nit al cafè Pont del Prat de Llobregat, on normalment s'hostatjaven les tripulacions de Latécoère.

⁶³⁷ Vegeu Annex Avions.

⁶³⁸ <<http://www.ab-ix.co.uk/f-aaaa.pdf>> [Consulta: 8 abril 2014].

⁶³⁹ VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 80; <http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_EC-.html> [Consulta: 8 abril 2014].

⁶⁴⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 116; MD 27/08/1923.

⁶⁴¹ L'exministre Sr. Caralt; el Sr Aguilera, de la Cambra Industrial; el delegat regional del Ministeri de Treball, Sr. Pérez Casañas; l'oficial major del Ministeri, Sr. Muñoz; el funcionari Sr. Caballero; el vicepresident del Foment de Treball Nacional, Sr. Bernadas; el cap de l'Escuela de la Aeronáutica Naval, Sr. Cardona; el secretari particular Sr. Amorós, i membres de la premsa. Esperaven a l'aeròdrom el capità general Emilio Barrera, els ajudants Sr. Reina i Ferran, el regidor Sr. Useros, el cap d'obres del port de Barcelona Sr. Aixalà, l'administrador de Correus, i de la companyia el marquès de Massimi, el baró de Montclar i el Sr. Ruiz de Tejada.

⁶⁴² LV 15/03/1925.

L'endemà a les vuit del matí es dirigiren a l'aeròdrom acompanyats per Josep Canudas i per Soler, en nom de la Penya. Els francesos s'enlairaren en direcció a Lió-Bron i l'endemà fins a París-Étampes, en què tancaren un periple de 13.000 quilòmetres que havia començat el 3 de febrer amb un vol París-Villa Cisneros, amb el qual van batre el rècord mundial de distància en línia recta. El dia 6 volaren fins a Dakar i seguiren amb un periple per l'Àfrica francesa,⁶⁴³ passant per Alacant i Barcelona.⁶⁴⁴

En complicar-se el conflicte a les muntanyes del Rif, el 10 de juny de 1925 féu una escala a Barcelona de pocs minuts el vol provinent de Tolosa, amb el primer ministre del govern francès, Sr. Painlevé; el sotssecretari d'aeronàutica, Laurent Eynac, i el general Marie-Eugène Debeney, en direcció al Marroc. També hi passaren el 17 de juliol Raymond Vanier i Alexandre Bury transportant, en direcció a Tolosa, el mariscal Pétain, acompanyat del cap de govern Alphonse-Joseph Georges i el coronel Paquin.⁶⁴⁵

La CGEA acceptà la invitació de participar en l'Exposició Internacional de l'Automòbil i l'Aeronàutica, en què exposà al seu estand un Farman 70⁶⁴⁶ i un Latécoère 17.⁶⁴⁷ El prototip d'aquest nou model va aterrar a la carretera superior del Parc de Montjuïc, des d'on es va traslladar al palau que li pertocava.⁶⁴⁸

El 6 de setembre de 1926, van entrar en cotxe a Catalunya per la Vall d'Aran un grup de banquers, directius de La Canadiense, amb intenció de visitar pantans i les seves instal·lacions. Per afegir-se al grup s'envolà de Biarritz el Sr. M. Loewenstein, financer i important accionista d'empreses hidroelèctriques, amb el seu Fokker VII/3m, que aterrà a l'aeròdrom de Lleida, on s'uní el seu propietari al grup en cotxe. El dimarts 6, a les 15 h s'afegiren a la comitiva tres financers francesos que amararen al pantà de Tremp. Fetes les visites pertinents el

⁶⁴³ El 7 de febrer, Dakar-Bamako, en què aterraren a mig camí per problemes amb el motor; el 16, Kayes-Bamako; el 18, Bamako-Timbuctú; el 20, Timbuctú-Mezzer; el 10, Mezzar-Alger; el 12, Alger-Orà; el 17, Orà-Fes; el 18 Fes-Casablanca, i el 21, Casablanca-Alacant.

⁶⁴⁴ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 41; *Aérea*, març i abril 1925; LV 26 i 28/02, 24/03/1925; MD 25/03/1925.

⁶⁴⁵ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 41; LV 10/06/1925.

⁶⁴⁶ Vegeu Annex Avions.

⁶⁴⁷ Vegeu Annex Avions.

⁶⁴⁸ LV 13 i 21/05/1925; MD 29 i 31/05/1925; *L'Esport Català* 13 i 26/05, 03/06/1925.

dimecres 8, a les 16.30 h el Sr. Loewenstein amb set amics s'envolaren de Lleida en direcció a Barcelona, on aterraren a les 17.50 h.⁶⁴⁹

25.4 - Altres línies aèries

De 1919 a 1923 les companyies més importants foren: a Alemanya, la Deutsche Luft-Reederei; a Anglaterra, la British Aerial Transport (B.A.T.); a Holanda, la Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM); a Suïssa, Ad Astra; a Bèlgica, la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (S.A.B.E.N.A.); a Austràlia, la Queensland and Northern Territory Aerial Services (Q.A.N.T.A.S.); a França, Lignes Aériennes Farman, la Compagnie des Messagieres Aériennes, la Franco-Roumaine i Grands Express Aériennes.⁶⁵⁰

25.5 - La competència

El 1920 el passant de notari de Tolosa Ernoul creà la Compagnie Aéro Transport per fer enllaços Tolosa-Bordeus i Tolosa-Montpeller, operant des d'un terreny a Quint, a prop de Montaudran, amb avions Salmson llogats a Latécoère. Aquesta societat, que operava en recorreguts no lucratius, va desaparèixer el maig de 1922 i feia la competència a les L.A.L.

La Compagnie Atlantique de Navigation Aérienne (C.A.N.A.) era més seriosa, ja que comptava amb el patrocini de René Fonck, heroi de la Primera Guerra Mundial amb setanta-cinc victòries. L'empresa fou creada per la Cambra de Comerç de Bordeus, presidida pel Sr. Étienne Hayard. Gràcies als esforços del *lobby*, va aconseguir una subvenció estatal de 7.000.000 de francs per fer dotze vols experimentals Dakar-Sant Louis i Dakar-Kayes-Bamako (Mali).

La C.A.N.A. volia obtenir la línia Bordeus-Dakar-Pernambuco (Recife)-Buenos Aires i, per tant, representava una competència directa al projecte de Latécoère, que encara no havia pogut prolongar la seva línia fins a Dakar.

L'empresa adquirí dos avions Caudron i contractà tres pilots experimentats, però sense èxit. En un any feren quinze vols i transportaren 44 passatgers, però sense

⁶⁴⁹ LV 09/09/1926.

⁶⁵⁰ PETIT, Edmon, *op. cit.*, p. 52.

portar correu. Com que la C.A.N.A. va fracassar, l'Estat no renovà la concessió de la línia el 1924.⁶⁵¹

Per la seva banda, Pierre-Georges Latécoère no estava disposat a estar de braços plegats, de manera que aprofità l'avinentosa que els pilots portuguesos Sacadaura Cabral i Gago Coutinho realitzaven el primer vol que es creava a l'Atlàntic sud –de Lisboa a Pernambuco, del 30 de març al 5 de juny de 1922, en set etapes– per anar a Lisboa i ser rebut pel president portuguès, i després retornà a Tolosa per envolar-se el 25 de maig de 1922 de Bordeus en direcció a Lisboa amb dos Breguet 14, que feren escala a Madrid.⁶⁵² El dia 29 feren el vol en sentit contrari fins a París, portant els dos pilots portuguesos,⁶⁵³ on reberen un gran homenatge per la seva gesta atlàntica, la qual cosa acabà de deixar tocada la C.A.N.A.⁶⁵⁴

D'altra banda, en un document intern de les L.A.L. del mes d'agost de 1922 es fa un repàs de les línies aèries a Espanya, i hi ha interès per organitzar les línies aèries de Portugal.⁶⁵⁵

25.6 - Canvis empresarials

Abans de llançar-se cap al sud, un cop consolidada la línia Tolosa-Casablanca, Pierre-Georges Latécoère reorganitzà les seves empreses. La C.E.M.A. fou substituïda per la Compagnie Générale d'Entreprise Aéronautique (C.G.E.A.), registrada alhora a París i Tolosa el 13 de maig de 1921.

En el seu pla de reestructuració de les empreses, Latécoère creà el 14 de setembre del mateix any la Société Industrielle d'Aviation Latécoère (S.I.D.A.L.) amb l'objectiu de produir els avions necessaris per a la línia aèria.

Per tal de finançar els seus projectes, i davant la revaloració de la pesseta, que carregava pesadament els costos d'explotació d'Espanya, l'abril de 1922 Latécoère vengué a la societat metal·lúrgica Lorraine Dietrich les fàbriques de

⁶⁵¹ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 49-50; <www.crwflags.com> [Consulta: 3 juny 2014].

⁶⁵² LV 26/05/1923.

⁶⁵³ LV 30/05/1923.

⁶⁵⁴ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 50.

⁶⁵⁵ <www.latecoere.com> [Consulta: 5 juny 2014].

Banyeres i les grans naus de Montaudran, on encara es dedicaven a construir vagonets de tren.⁶⁵⁶

Les dues empreses es beneficiaren de la posada en funcionament el 1920 de la societat comercial dels estocs d'aviació i aconseguiren un primer lot de 30 Breguet 14 i 54 més el 1922, més alguns Salmson 2, i el 1922, 478 motors Lorraine de 300 CV a 3.500 francs/unitat i 21 Hispano-Suiza de 300 CV a 1.500 francs. L'any 1923 van ser 400 motors Lorraine de 275 CV a 1.500 francs/unitat i 140 més a 1.750 francs.

Alguns dels Breguet i Salmson adquirits per la S.I.D.A.L. foren dotats d'una cabina tancada per a passatgers i foren denominats «Limousine».⁶⁵⁷

26 - LA C.G.E.A.

En plena ebullició al Marroc després del Desastre d'Annual, el rei Albert de Bèlgica, després d'un viatge de vuit dies per la zona francesa del Marroc, decidí tornar al seu país volant, en contra de totes les recomanacions i advertiments dels seus consellers i el govern belga. S'enlairà el 13 d'octubre de 1921 de l'aeròdrom militar de Cazes (Casablanca) en el Breguet 14 Núm. 121, matrícula F-ALAV, pilotat per Dombay. Aterrà a El Rompedizo de Màlaga a les 11.30 h. Després de dinar i visitar una finca propera continuà viatge fins a Alacant, on va fer nit.

L'endemà el monarca continuà la ruta fent escala a Barcelona poc després de les 12 h, on fou rebut pel vicepresident i el secretari del R.A.C.C., Srs. Pujol i Foyé; el cònsol belga, Sr. Charles Bastin; el canceller Sr. Antoine Foucarde; el Sr. Latécoère; August Casanovas; Joaquim Carreres, representant a Barcelona de la Latécoère; els aviadors Xuclà i Canudas; el cap de l'aeròdrom, Sr. Vanier; el capità de carrabiners, Sr. Pascual Villalante, l'alferes Felipe López, i representants de la premsa.

Poc després aterrà el Breguet 14 Núm. 16, que el seguia com a escolta, pilotat per Paulin acompanyat d'un mecànic.

⁶⁵⁶ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 45, 46.

⁶⁵⁷ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 35.

Com que el rei volia arribar a temps a Tolosa per agafar l'express de París, dinà en una granja propera del Sr. Casanovas acompanyat d'alguns dels que el reberen. Poc després continuà el seu viatge i aterrà a Tolosa a les 16.30 h.⁶⁵⁸

Un cop ben assegurat l'enllaç Tolosa-Casablanca, l'octubre de 1920 es començà a treballar, negociant i pactant amb el Service de Navigation Aérienne (S.N.A.), fins a la inauguració del ramal, per obrir-ne un des de Marsella que s'uniria a la ruta de Casablanca a Perpinyà.⁶⁵⁹

El febrer de 1924, davant la imminent inauguració de la ruta París-Marsella, la premsa informava sobre l'interès de diferents companyies d'obrir un enllaç Marsella-Barcelona, la qual cosa volia dir que hi havia la possibilitat de volar de Barcelona a la capital francesa.⁶⁶⁰

D'altra banda, l'interès per la nova ruta també vingué per part del departament francès de Boques del Roine, el qual en un document del 16 de maig de 1923 demanava un enllaç aeri entre el primer port francès del Mediterrani i Alger a través de Barcelona i Mallorca (vegeu el capítol «Port: Interessos francesos») i també demanava un enllaç diari Marsella-Barcelona, entre altres coses.⁶⁶¹

A partir del juliol de 1923 es començà a operar el ramal Marsella-Perpinyà, on s'unia a la ruta troncal, però durant els vols anuals s'anul·là en favor de fer l'enllaç a Barcelona a partir del 1924.⁶⁶²

L'avió s'envolava de Marsella a la matinada, una hora abans que ho fes l'aparell que sortia de Montaudran, i arribava a Barcelona abans que l'avió que havia sortit de Tolosa, al qual es transferia la càrrega postal en direcció al Marroc. Cap a les 13 h, quan arribava l'avió procedent de Casablanca, el correu destinat a Marsella es canviava a l'avió destinat a aquesta ciutat, on arribava en tres hores i mitja.

Aquest ramal, bàsicament postal, tot i que s'admetia passatge, s'operà amb aparells Salmson 2A2 i Breguet 14 fins a l'arribada de nous models anys més

⁶⁵⁸ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 41-42; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 32; LV 15/10/1921; MD 14/05/1923.

⁶⁵⁹ <www.latecoere.com>, Archives, 1921 [Consulta: 20 juny 2014].

⁶⁶⁰ LJD 20/02/1922.

⁶⁶¹ LV 17/05/1923.

⁶⁶² BELLET, Eugène, *op. cit.*, p. 136; <www.latecoere.com>, Archives, Historique des Lignes Aériennes Latécoère [Consulta: 20 juny 2014].

tard.⁶⁶³ El 1922 la freqüència de vols Montaudran-Casablanca passà a ser diària en ambdós sentits, tot i que amb l'S.N.A. s'havia acordat que seria el 1921, però no fou possible per manca de pressupost.⁶⁶⁴ Aquell mateix any, per consolidar la posició de la companyia al Marroc, Roig creà l'Aéro Club du Marroc, en què s'escollí com a president el príncep Murat i com a vicepresident el príncep Masséna.⁶⁶⁵

La declaració de Tànger com a ciutat internacional oferí a Latécoère l'oportunitat d'incloure la ciutat com a escala del servei postal a partir de l'1 de gener de 1923, i quedà com a escala entre Màlaga i Rabat, fet que irrità incomprendiblement el govern espanyol, que el 7 de març hi prohibí els vols.⁶⁶⁶ La supressió d'aquesta escala generà queixes de la colònia espanyola, que la considerava molt útil,⁶⁶⁷ però negociacions a més alt nivell van fer que el 6 d'octubre es revisés la decisió i dues setmanes més tard s'hi restabliren els serveis aeris.⁶⁶⁸

Ja que el correu transportat entre les escales espanyoles, en la ruta Tolosa-Casablanca, rarament excedia un quilogram i com que durant 1924 la mitjana diària era de 50 grams i el cost de portar el correu als aeròdroms era superior a 60.000 pessetes any, es decidí que a partir de l'11 de març de 1925 l'aerolínia deixaria de portar l'esmentat correu.⁶⁶⁹

A començament de la setmana del 2 al 8 de març de 1925, el cap d'escala de Barcelona, el pilot Vanier, marxà a Tolosa per assumir el mateix càrrec.⁶⁷⁰

26. 1 - Ramals fins a Alger

26.1.1 - Casablanca-Orà

Un cop consolidada la línia Tolosa-Casablanca el 1922, calia deixar solucionada la línia per unir Casablanca amb Orà, quan l'autorització per posar en funcionament

⁶⁶³ <www.histaer.org> [Consulta 5 febrer 2001].

⁶⁶⁴ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 35; <www.latecoere.com>, Archives, 1921 [Consulta: 5 juny 2014].

⁶⁶⁵ BELLET, Eugène, *op. cit.*, p. 136; BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 38; <www.latecoere.com>, Archives, 1921 [Consulta: 5 juny 2014].

⁶⁶⁶ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 35.

⁶⁶⁷ MD 26/03/1923.

⁶⁶⁸ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 35.

⁶⁶⁹ DIARIO OFICIAL DE COMUNICACIONES, núm. 20 i 23/01/1925, p. 153-154; *Aérea*, febrer 1925.

⁶⁷⁰ MD 01/03/1925.

la ruta Tolosa-Casablanca també comprenia l'enllaç amb Alger, tal com deia el nom de la Compagnie Espagne, Maroc, Algérie (C.E.M.A.).

Després d'estudiar el recorregut, crear els aeròdroms necessaris i portar tots els elements necessaris per al seu funcionament, va ser inaugurada per tres Breguet 14 el dia 7 d'octubre de 1922. El primer aparell anava pilotat per Daurat amb el ministre del ram a bord; el segon, amb Enderlin als comandaments, portava Latécoère i el coronel Casse, director de l'Aviation Civil; i el darrer, pilotat per Delrieu, duia a Massimi i l'adjunt de Casse.⁶⁷¹

La línia seguia el recorregut Casablanca-Rabat-Fes-Orà, de 765 quilòmetres. Se sortia a les 10 h de Casablanca i s'arribava a Orà a les 15 h, fent les dues escales previstes, però disposava també de vuit terrenys arranats com a camps d'emergència. El preu dels bitllets anava de 80 a 500 francs, segons el tram a recórrer.⁶⁷²

El 3 de desembre de 1922 el pilot Gensollen s'estavellà per la boira.

Aquesta ruta fou abandonada el primer trimestre de 1923 per la baixa rendibilitat i els perills que suposava la serralada de l'Atlas.⁶⁷³

26.1.2 - Barcelona-Mallorca-Alger

Abandonat el ramal Casablanca-Orà i seguint a la cerca de rebaixar el temps, Latécoère passà a controlar la Compañía Aero Marítima per fer l'enllaç fins a Alger amb escala a Mallorca, esperant obtenir subvenció del govern espanyol per al tram Barcelona-Mallorca, però com que no ho aconseguiren, després d'un més de proves abandona la línia.⁶⁷⁴

⁶⁷¹ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 42; BELLET, Eugène, *op. cit.*, p. 136; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 35; <www.latecoere.com>, Archives, 1921 [Consulta: 5 juny 2014].

⁶⁷² Vegeu Annex Aeròdrom francès 4.

⁶⁷³ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 35; DALE JACKSON, Donald, *op. cit.*, p. 112; MD 16/02/1923; <www.latecoere.com>, Archives, 1922 i 1923 [Consulta: 5 juny 2014].

⁶⁷⁴ Vegeu capítol «Port», p. 254-255; <www.histaer.org> [Consulta: 05/02/2001].

26.1.3 - Alacant-Orà

Un cop abandonat l'intent via Barcelona-Mallorca, amb els mateixos amfibis i tripulacions, el mateix juliol de 1923 es començà a estudiar la possibilitat de portar, un cop arribat l'avió a l'aeròdrom Campo de Tiro (Alacant), el correu destinat a Alger en un vehicle al més ràpid possible fins al port d'Alacant, on esperaria un LeOH-13 que volaria fins a Orà. L'autorització per a aquesta ruta ja se sol·licità el març de 1922.⁶⁷⁵

Els amfibis bimotors equipats amb aparell de radiotelegrafia, pesants i voluminosos, a més del pilot portaven un operador de TSF, de manera que restava poc pes per dur-hi el mecànic, que es quedava a terra.

Com que la línia mare feia nit a Alacant, l'hidroavió (li tragueren el tren d'aterratge, que reduí 180 kg el pes de l'aparell) s'envolava d'Orà a la matinada per lliurar el correu al Campo de Tiro, a temps per empalmar amb als vols a Tolosa i Casablanca, en sentit contrari. Quan l'avió arribava a l'aeròdrom, cap a les 16 h, un vehicle portava el correu al port i allà era carregat a l'hidroavió, que sortia en vol directe cap a Orà, on arribava cap a les 18.30 h del mateix dia. Es feia un vol en cada sentit al dia.

El 12 de març de 1924, s'inaugurà aquesta ruta amb un LeO H-13 pilotat per Vachet (responsable d'aquest ramal), el mecànic Gauthier i l'operador de ràdio Munar. En arribar a Orà el correu es distribuí per Alger.

Igual com havia succeït amb els vols Barcelona-Mallorca-Alger, els motors dels hidroavions emprats fallaven sovint amb amaratges d'emergència al mar Mediterrani. Si l'operador de ràdio no aconseguia connectar amb cap dels dos ports, s'enviaven coloms amb missatges. Quan l'hidroavió era localitzat s'intentava arreglar l'avaria i si no es podia es remolcava fins a un dels ports.

Intentant solucionar el problema de les avaries dels hidroavions, el 1925 es provà amb aparells Laté 15⁶⁷⁶ amb flotadors sense èxit; bàsicament es passà a emprar

⁶⁷⁵ LJD 20/02/1922.

⁶⁷⁶ Vegeu Annex Avions.

els nous hidroavions produïts per la S.I.D.A.L., els Laté 21,⁶⁷⁷ aparell que no millorà gaire els seus predecessors.⁶⁷⁸

Tot i que amb aquest ramal es guanyava poc temps al correu transportat en vaixell, seguia mancant una solució definitiva.

26.2 - Compagnie Aérienne Marseille Algérie

Cercant una solució per fer ràpid l'enllaç entre França i Algèria, la Latécoère va aconseguir controlar la Compagnie Marseille Algérie, que tenia com a president el Sr. John Dal Piaz, president de la Compagnie Générale Transatlantique, i com a administrador delegat a Pierre-Georges Latécoère.

El setembre de 1926, el prototip del Laté 21 F-ESDH, amb Camille Enderlin als comandaments, va dur a terme dos vols d'anada i tornada sense problemes entre Marsella i Palma, a les antigues instal·lacions de l'Aero Marítima Mallorquina, i Palma i Alger, però al tercer vol un problema de motor obligà a realitzar un amaratge d'emergència a prop de Mallorca, on arribà remolcat per un vaixell.

La línia fou inaugurada malgrat les considerables dificultats tècniques, una de les quals era el port d'Alger, molt saturat, que obligava a envolar-se fora de port, amb fortes maregasses.

Es començà fent un vol en cada sentit per setmana en espera de rebre les subvencions del Parlament i dels col·lectius interessats, i es canvià l'escala a Mallorca per la badia d'Alcúdia, que tenia molt menys trànsit que el port de Palma.⁶⁷⁹

⁶⁷⁷ Vegeu Annex Avions.

⁶⁷⁸ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 42; DALE JACKSON, Donald, *op. cit.*, p. 112; BELLET, Eugène, *op. cit.*, p. 136; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 35; MD 16/02/1923; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001]; <www.latecoere.com>, Archives, 1922-1925 [Consulta: 16 juny 2014].

⁶⁷⁹ <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001]; <www.latécoère.com>, Archives, Historique des Lignes Aériennes Latécoère [Consulta: 16 juny 2014].

27 - LA C.G.E.A. Prolonga la ruta fins a Dakar

Ja ben consolidada la ruta Tolosa-Casablanca i mentre s'intentava trobar un enllaç eficaç amb Alger, Latécoère cridà a París Roig, el 16 de desembre de 1922, i l'envià a les Canàries perquè convencés el capità general de les Illes, de qui depenien els territoris espanyols de l'Àfrica occidental, perquè ordenés als seus subordinats una actitud més favorable al projecte francès de línia aèria fins a Dakar.

Un cop feta l'entrevista, el 17 de gener de 1923 signà el contracte de lloguer de la goleta *Frasquita* per 5.000 pessetes/mes per fer un viatge d'estudi d'emplaçaments i ubicació de possibles escales al llarg de la costa atlàntica de l'Àfrica occidental, portant combustible i oli per als avions, aigua i altres elements per deixar-los enterrats. S'assenyalaren els llocs i s'elaboraren els primers mapes que serviren de documentació per al dia que es fes el primer vol d'estudi de la ruta.

El 19 de gener Roig sortí amb la *Frasquita* cap a Cap Juby, on residia el coronel Bens, governador general de l'Àfrica occidental espanyola. Amb l'ajut del capità Francisco Cervera, un oficial retirat per invalidesa declaradament francòfon, reclutat per mantenir millors relacions amb els oficials espanyols, s'instal·là a Cap Juby per estovar el coronel Bens, que no tenia ordres concretes de Madrid. Tot i no rebre'ls malament, els va dir necessitava ordres clares per poder donar la protecció necessària en una zona en què les tribus del desert campaven al seu aire, ja que els militars espanyols controlaven poc terreny al voltant dels forts.

Roig continuà amb la *Frasquita* i deixà el material necessari a prop dels forts de Cap Juby i Villa Cisneros, i a l'Afrique-Occidentale Française (AOF), a Port Étienne i Tiuourvont. La resta de punts comptaven amb el suport de l'aviació militar francesa.

Quan Roig arribà a Saint Louis (Senegal), les cartes de recomanació del mariscal Lyautey que portava li facilitaren la tasca a prop del governador de Mauritània, el coronel Goden, que posà a la seva disposició una caravana de camells per reconèixer potencials terrenys d'emergència més al nord, com M'Terent.

Un cop fet el viatge amb les zones d'aterratge localitzades, amb el material per poder fer el primer vol d'estudi, informà París i es dirigí a França, on ja havien començat a preparar la ruta Casablanca-Dakar, de 2.800 quilòmetres, per terres molt inhòspites, mentre treballava de forma insistent per obtenir l'autorització espanyola per fer el vol d'estudi, autorització que es féu pregar i que no va ser concedida fins a l'1 de maig de 1923.⁶⁸⁰

El 3 de maig de 1923, a les 4.50 h, s'envolaren de Casablanca un rere l'altre tres Breguet 14. En el primer, el Núm. 157 F-AEEH, pilotat per Delrieu, portaven Joseph Roig, el mecànic Lefroit i el correu; en el segon, el Núm. 198 F-AFAX, pilotat per Robert Cueille, hi anava el mecànic Bonnord i el periodista George Louis, del diari *La Vigie Marocaine*, que no volia perdre's l'aventura; i el tercer, el Núm. 197 F-AFAN (pilotat per l'alsacià Victor Hamm, pilot veterà de l'aviació del kàiser), era un avió taller amb recanvis i queviures, amb la tasca d'aterrar a prop dels altres avions en cas d'avaria o al revés, si fos el cas.⁶⁸¹ Aterraren a Agadir, després de cobrir els 470 quilòmetres, el tram del recorregut més poblat. Carregaren combustible i s'envolaren novament en direcció a la propera escala, a Cap Juby. Els avions volaven baixos per no perdre de vista la línia costanera en direcció sud fins a arribar al fort situat a la vora de la mar. Aterraren un rere l'altre i foren rebuts pel coronel Bens. Ompliren el dipòsit, arranjaren amb tela de llençol un tros d'ala esquinçada de l'avió de Hamm i feren nit sota la protecció dels sentinelles. Era el ramadà i no hi havia moros a la costa.

L'endemà el mecànic Lefroit prengué mal en posar en funcionament un dels motors i es quedà sota la tutela dels infermers del fort. A les 6.15 h s'envolaren els tres aparells per cobrir la següent etapa, fins a Villa Cisneros, a 610 quilòmetres de distància. En arribar a la nova escala, primer aterrà l'avió de Cueille i una mica més tard Delrieu, però Hamm no va aparèixer. Convençuts que el company no havia vist el fort i que passà de llarg, un cop van haver carregat combustible

⁶⁸⁰ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 53-54; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 36; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001]; <www.latecoere.com>, Archives, 1923, Mission Roig 1 i 2 [Consulta: 16 juny 2014].

⁶⁸¹ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 54; BELLET, Eugène, *op. cit.*, p. 136; DALE JACKSON, Donald, *op. cit.*, p. 112; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 36; PETIT, Edmon, *op. cit.*, p. 52; LJD 28/04/1923; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001]; <www.latecoere.com>, Archives, 1923, Mission Roig 2 [Consulta: 16 juny 2014].

s'envolaren de nou a les 15.40 h seguint la ruta, volant en zig-zag per localitzar l'aparell, que fou vist a prop del cap Barbas, a uns 150 quilòmetres al nord de Port Étienne. Hamm, assegut sobre l'ala superior del seu avió, completament sec de combustible, indicà amb senyals a Roig que seguissin, mentre que Delrieu aterrà a prop de l'aparell i féu fugir els xacals que envoltaven l'avió, fet que aprofità el pilot per pujar en poques passes a l'avió amb el motor funcionant. Un cop a dalt, l'alemany donà gas a fons i, de nou a l'aire, seguiren la ruta fins a arribar a Port Étienne.

L'endemà Delrieu s'envolà amb Roig, el periodista i el correu en direcció a Dakar. L'altre avió s'envolà en direcció a l'avió deixat enrere, aterrà al seu costat i carregà combustible a l'aparell amb les llaunes que portaven, mentre que Delrieu seguí en direcció a Dakar, on, només aterrar, lliurà el correu que havia arribat un dia més tard en cobrir el recorregut Casablanca-Dakar en tres dies. Era el primer enllaç fet amb èxit. El trajecte de Tolosa fins a Dakar ara era de 6.030 quilòmetres.

L'arribada del primer correu fou acollida amb entusiasme i, davant l'evidència de la duresa de la ruta, mostrà les possibilitats reals d'emergències en el desert controlat pels beduïns, els autèntics amos del desert.

El coronel Gaden va aconseguir reunir els caps dels beduïns amb Roig i assolí un pacte pel qual es pagaven 4.000 francs i la promesa de subsidis mensuals per ajudar les tripulacions perdudes en el desert.

Cueille, Hamm i el mecànic Bernard, un cop van haver carregat combustible al Breguet 14 Núm. 197, s'envolaren en direcció a Dakar, on aterraren el dia 6 de maig de 1923. Quan arribà la notícia a París, es prengueren seriosament la idea de Latécoère.

Un cop comprovada la possibilitat real d'establir l'enllaç Tolosa-Casablanca, només quedava per fer el mateix en l'últim tram del projecte de Latécoère i, per tant, era evident el seu interès per les rutes a Sud-amèrica. Aquest fet contrariava molt els alemanys, que tenien grans interessos econòmics en aquesta zona del món i que, per tant, veien amb molt desgrat els interessos francesos. Alemanya, davant d'aquesta situació, no restà de braços plegats i empenyé els espanyols del Protectorat al Marroc a denunciar les concessions de terrenys per fer-hi escales

que demanaven els francesos al llarg del Río de Oro i, en particular, a Cap Juby i Villa Cisneros. A conseqüència d'aquestes pressions diplomàtiques s'allargaren els processos per autoritzar les escales assenyalades.

Després del primer enllaç d'estudi, es treballà amb més fermesa a organitzar les infraestructures, aplanar els terrenys, tapar forats, alçar hangars i construccions senzilles per allotjar-hi els operaris allí destinats i amb funcions administratives. S'aixecaren antenes per als equips de radiotelegrafia i tot allò necessari per deixar a punt l'escala per operar la línia a Cap Juby, Villa Cisneros i M'Terent, mentre que a Agadir, Saint Louis de Senegal i Dakar es comptava amb l'ajut dels aeròdroms militars francesos.

Latécoère volia que aquest tram fos servit pels seus Laté 15, construïts per la S.I.D.A.L., però Daurat desconfiava d'aquest model, que no donava bons resultats, una informació que facilità al Ministeri de l'Aire francès, que ja coneixia, fet que va obligar que el patró emprés els veterans Breguet 14.

Dues setmanes després del primer enllaç Beppo de Masimi, dirigint una segona expedició, va volar de Tolosa a Dakar en quatre dies enfront de les més de dues setmanes que tardaven els vaixells.

Després d'aquests vols, va transcórrer un any fins a l'obtenció d'un nou conveni amb el govern francès i, un any més tard, el Parlament francès va votar un pressupost. Tot i que el material s'havia enviat a Cap Juby i Villa Cisneros per poder operar, fins al març de 1925 les autoritats espanyoles no varen concedir els drets d'escala.

A primers de maig de 1925, una esquadreta de Breguet 14T de la Latécoère s'envolà de Tolosa en direcció a Casablanca per anar deixant en el tram fins a Dakar els pilots i mecànics que havien de complir tasques de cap i personal tècnic a cada aeròdrom. Deixà Joly a Agadir, Dubordieu a Cap Juby i Denis i Group a Dakar perquè tot estigués a punt per a la inauguració oficial dels vols regulars.

L'1 de juny de 1925 s'envolaren dos Breguet 14 T de Casablanca pilotats per Lecrivain i Lassalle. Realitzaren el vol sense problemes amb escales a Agadir, fent nit a Cap Juby; l'endemà seguiren fent escales a Villa Cisneros, Port Étienne, Saint Louis i Dakar, on arribaren el dia 2. L'endemà, 3 de juny, feren el vol en

sentit contrari i arribaren a Casablanca el dia 4. El primer viatge d'anada i tornada s'havia fet i sense incidents.

A partir d'ací es feren els viatges un cop per setmana en cada sentit portant només correu, mentre que els enllaços Tolosa-Casablanca eren diaris. La ruta es cobria amb Breguet 14 fins al 1927, any en què entraren en servei nous models que prengueren el relleu dels veterans biplans.

El 22 de juliol de 1925, poc després de la seva inauguració, el pilot Henri Rozes es veié obligat a aterrar per avaria a prop del poblat de Noam, al sud d'Agadir, Protectorat francès al Marroc. El pilot fou ràpidament envoltat per moros amb males intencions que començaren a propinar-li cops. Fou rescatat per Ville, que havia aterrat: s'adreçà al grup, aconseguí treure'n Rozes i tots dos corregueren en direcció a l'avió del segon, que mantenia el motor en funcionament, sota els trets d'espingarda, però darrere l'avió que els esperava hi havia un moro amagat preparat per disparar, que fou abatut per un tret de pistola. Saltaren els dos pilots a l'avió i s'envolaren però l'aparell quedà cosit a trets.

Aquest incident, amb la mort del beduí, va fer que possessin preu al cap de Rozes. Les autoritats espanyoles demanaren el trasllat del pilot a un altre punt i estudiaren la possibilitat de prohibir als francesos creuar Ríó de Oro.

Davant d'aquesta situació tensa i perillosa per a qualsevol pilot que tingués pana, va fer que es neguessin a volar. Daurat va ser informat de tot l'incident i, així que s'assabentà del tema, agafà un dels avions de la ruta i es desplaçà al Marroc per solucionar el problema.

Al cap de pocs dies la ruta continuava funcionant i lliurant el correu, i els avions volaven en parelles. En un dels aparells hi anava el pilot i a l'altre un traductor per intentar negociar amb els moros en cas necessari. La tasca del segon aparell consistia a aterrar a prop de l'aparell avariament, intentar solucionar el problema i, si no era possible, pujar pilot, correu i intèrpret i continuar fins a la propera escala, on el cap de l'aeròdrom intentaria recuperar l'avió avariament, mentre el sagrat correu

seguia el seu camí.⁶⁸² La història d'aquesta ruta està farcida d'aventures d'avions aterrats amb problemes i resultats diversos.⁶⁸³

27.1 - Dades de la C.G.E.A.

Dels 192 vols fets l'any 1923, es produïren quatre accidents i el 1924, tot i augmentar el nombre de vols a 306, foren cinc els vols no completats.

El 1924 també fou l'any en què es modificaren els conceptes pels quals els pilots, a part del sou base de 1.000 francs al mes, rebien primes per puntualitat i per no causar danys al material, però també tenien sancions pels conceptes contraris. Per la seva part, el sou d'un mecànic era de 300 francs.

En el període 1919-1924 es transportaren 2.100 passatgers, i les subvencions del govern francès a Latécoère foren de 17.222.000 francs el 1924 i de 23.210.000 el 1925.



Breguet 14 Limousine (fotografia: <<http://www.aviation-algerie.com/>>)

El 1924 una pesseta es canviava per quatre francs francesos.

L'any 1925 s'establiren nous horaris: d'hivern (d'octubre a març) i estiu (d'abril a setembre).

⁶⁸² BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 54; BELLET, Eugène, *op. cit.*, p. 136; MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 172; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 36-37, 43-47; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁶⁸³ Vegeu Annex Aeròdrom francès 5.

A l'hivern l'avió sortia de Tolosa a les 7.30 h i volava en escales fins a Màlaga, on aterrava a les 16.30 h i s'hi feia nit. L'endemà s'envolaven a les 7 h i arribaven a Casablanca a les 10.30 h.

A l'estiu sortia l'avió de Tolosa a les 5.30 h i arribava a Casablanca a les 19 h.

El 1925 fou un any amb una forta demanda de places de passatgers i, a causa de l'augment de correu que s'havia de transportar, els Breguet 14 foren preparats per portar més correu, que passà dels 260 quilos a 310 i 390 amb un sol tripulant.⁶⁸⁴

Les dades parcials del 1925:⁶⁸⁵

Cartes	Quilos	
Març	429.897	9.024
Maig	448.697	10.134
Setembre	929.015	

Primer trimestre 1920: 17.425 cartes	Setembre 1923: 140.156 cartes
Primer trimestre 1921: 42.407 cartes	1924: 360.359 cartes
Primer trimestre 1922: 180.459 cartes	1925: 929.015 cartes
Primer trimestre 1923: 584.944 cartes	
Primer trimestre 1924: 850.697 cartes	
Primer trimestre 1925: 1.223.892 cartes	

Nombre de cartes transportades:

1919	9.124	El 1926, en acabar les hostilitats al Rif es repatrien la major part de tropes a la metròpoli.
1920	182.061	
1921	327.805	Les dades es deuen a una regularitat constant d'un 98% i sobretot al fet que una carta entre França i el Marroc a l'hivern tardava 27 h, i en vaixell, de 5 a 10 dies.
1922	1.407.352	
1923	2.704.271	
1924	3.557.788	
1925	6.623.850	
1926	5.228.550	

⁶⁸⁴ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 35, 38-41, 43.

⁶⁸⁵ PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 40; MD 17/05, 10/07, 08/11/1925.

Aquestes dades mostren la progressió del trànsit postal de la línia França-Marroc. La ruta Casablanca-Dakar, d'una longitud de 2.850 quilòmetres, assegurà un guany de cinc dies i mig enfront del correu ordinari destinat al Senegal, l'Àfrica Equatorial i al Congo Belga, amb un tonatge postal transportat entre l'AOF i França que no deixà d'augmentar des de l'obertura de la línia, en la qual l'any 1926 foren 9.940 kg, que representaren 273.466 cartes.⁶⁸⁶

Per operar regularment les línies, el 1925 es disposava de 80 aparells Breguet 14, en les diferents versions, distribuïts en les diferents escales segons les necessitats, 4 Farman 70 per a certs tipus de vols i 3 hidroavions LeO H-13. Per mantenir els avions en vol, es disposava de 200 mecànics i 50 pilots, entre els quals n'hi havia tres d'espanyols: Navarro, Semprún i Martos. Per fer funcionar regularment aquesta flota, els mecànics tenien cura dels motors, que cada 50 hores de funcionament es portaven al taller, on se'n comprovava l'estat i es canviaven les peces necessàries. Cada 100 hores de funcionament els motors eren desmuntats peça a peça, es tornaven a muntar amb els recanvis necessaris i s'ajustaven. Perquè els mecànics de motors s'hi dediquessin plenament, treballaven als motors en equips de dos; si el motor revisat per ells funcionava 70 hores sense problemes, rebien una prima, i si les hores arribaven a 100, la prima es duplicava.

Cada escala tenia un administratiu, un secretari, dos auxiliars, un nombre variable de pilots i mecànics i personal subaltern per netejar i moure els avions.

A les escales de Perpinyà, Tànger i Rabat no hi havia avió de relleu.

Els pilots entraven a Espanya pel Pertús, sortien a la costa per Malgrat i seguien la línia de costa, i només si el temps estava molt bé i segur tallaven d'Alacant a Màlaga, quasi en línia recta, passant per Guadix. En arribar a l'estret de Gibraltar, pujaven a 2.500 m per creuar el braç de mar.⁶⁸⁷

Hem parlat del Laté 15, aparell que no va donar bons resultats per problemes amb els motors que duia, però aquest només fou un dels intents de la S.I.D.A.L. per

⁶⁸⁶ <www.latecoere.com>, Archives, Historique des Lignes Aériennes Latécoère [Consulta: 25 juny 2014].

⁶⁸⁷ HD 25/04/1925.

produir un aparell interessant per a la línia. Després de provar diferents projectes, l'agost de 1926 es matriculaven els primers Laté 17, un nou aparell d'ala para-sol, amb capacitat per a cinc passatgers, correu i càrrega. D'aquest aparell se'n construïren 23 unitats⁶⁸⁸ entre l'agost de 1926 i l'octubre de 1927, però no acabaren de donar bon resultat.

Dos aparells serviren en la línia temporal Perpinyà-Marsella-Tolosa, vuit en la línia de Sud-amèrica i la resta a la línia França-Marroc. L'aparell fou modificat i millorat i donà vida al Laté 25, que podia dur quatre passatgers, correu i càrrega. Dinou Laté 17 foren modificats a Laté 25, aparell del qual, en total, se'n produïren 61 unitats,⁶⁸⁹ de les quals se'n vengueren quatre al Brasil i 16 a l'Argentina. Els Laté 17 començaren a volar amb la C.G.E.A. i seguiren amb Aéropostale, mentre que els Laté 25 ja ho feren amb Aéropostale.

Aquest model i el seu predecessor marcaren una nova tendència, en la qual ja es contemplava portar passatge en millors condicions davant de l'augment de la demanda de places per a passatgers. Aquest model serà emprat fins al 1939.⁶⁹⁰

27.2 - La C.G.E.A. estudia prolongar la línia fins a Buenos Aires

Quan Latécoère esperava les autoritzacions pertinents per començar a operar la línia Casablanca-Dakar. Ja havia assolit els dos primers passos del seu projecte i decidí començar a preparar l'últim tram de la seva línia aèria; calia, doncs, fer el pas següent.

Latécoère cridà Roig a Madrid el maig de 1924 i li encarregà començar a fer els passos previs per obrir la línia. Acabada la reunió, l'envià directament a Lisboa i allà agafà el pailebot *Massilia* en direcció a Rio de Janeiro, on arribà a finals de maig.

La missió de Roig consistia a iniciar els contactes amb els governs sud-americans i preparar les escales de Rio a Buenos Aires. A Rio, Roig va aprofitar per anar a

⁶⁸⁸ Amb els números de producció del 601 al 623. Vegeu Annex Aeròdrom francès 6.

⁶⁸⁹ Vegeu la relació d'avions produïts a l'Annex Aeròdrom francès 6.

⁶⁹⁰ <henri.eisenbeis.free.fr/Listing%20CGEA-CGA-etc.pdf> [Consulta: 4 novembre 2014].

saludar Alberto Santos Dumond⁶⁹¹ i, casualment, a Caravellas va conèixer l'important home de negocis francès André Boullieux-Lafont.

Roig es desplaçà essencialment en vaixell seguint la costa cap al sud, reconeixent els llocs previstos sobre el paper per Latécoère, parant a les possibles escales de Pernambuco (Recife), Maceio, Bahia, Vitoria, Rio, Florianópolis, Porto Alegre, Pelotas, Montevideo (Uruguai) i Buenos Aires. Fou rebut pel president argentí i el del Brasil, i després tornà a París.

A primers de desembre de 1924, sortien per via marítima tres Breguet 14 amb els pilots Vachet, Hamm i Lafay, i els mecànics Gauthier, Estival i Chevalier, l'administrador Marcel Portait i el príncep Charles Maurat i Roig, cap de la missió.

El 14 de gener de 1925, els tres Breguet 14 estaven llestos per volar. Sortint de Rio, després de fer dues escales, només dos aparells arribaren a Porto Alegre. A l'avió que pilotava Vachet li explotà el radiador, i això l'obligà a fer un aterratge d'emergència a uns 100 quilòmetres del destí, però aconseguí reparar-lo durant la nit. Reunits altre cop els tres aparells, s'envolaren en direcció a Pelotas, tot i que Hamm es deixà el tren d'aterratge en una rasa camuflada pel terreny. Els altres dos aparells seguiren fins a Montevideo, on foren rebuts per la població amb molt d'entusiasme. Aconseguiren continuar i feren els 75 quilòmetres que els separaven de Buenos Aires, cobrint les sis etapes en 36 hores de vol. En arribar a l'aeròdrom de Palomares foren rebuts pel germanòfil major Torres de forma freda i vexatòria. Fou el president de l'Aero Club d'Argentina qui acollí els francesos i els cedí les instal·lacions. Vicente Almandos Almonacid,⁶⁹² assabentat del menyspreu del major, el va desafiar a espasa i el ferí en un braç. Tancà així l'afer i satisféu l'honor de França.

Tornats a Rio de Janeiro, al març Vachet va fer l'estudi del trajecte en direcció nord de Rio-Pernambuco (Recife), per continuar més tard explorant fins a Natal, el punt del Brasil més proper a l'Àfrica.

⁶⁹¹ Adinerat brasiler resident a París, gran aficionat a la mecànica, va construir i volar tretze dirigibles, amb un dels quals va obtenir un premi. Va fer el primer vol en avió a Europa el 13 de setembre de 1906 amb un avió 14bis, construït per ell mateix.

⁶⁹² Pilot argentí que volà com a voluntari a l'aviació francesa. Va rebre la Legió amb creu de guerra i fou considerat heroi nacional en creuar els Andes de nit en un avió Spad regalat per França.

Vachet, sempre als comandaments del seu Breguet 14, explorà les possibilitats d'enllaçar Buenos Aires amb la Patagònia i cap a Paraguai. Després va reconèixer de Natal fins a la desembocadura de l'Amazones, i dirigí a continuació una missió cap a Caracas per tal de crear una xarxa interior veneçolana amb perspectiva d'enllaçar amb les illes franceses de les Antilles.⁶⁹³

Tot i els èxits dels vols, no s'acabaven d'obtenir els acords amb els governs sud-americans, ja que els alemanys no estaven esperant, eren actius. Del 10 d'agost al 19 de setembre volaren dos hidroavions del Sindicat Còndor de Barranquilla (Colòmbia) a Palm Beach West (Florida, Estats Units), on autoritzaren arribar-hi al batejat *Pacífico*. Els dos aparells acabaren el vol en bones condicions, però els Estats Units només autoritzaren el vol d'estudi.

El 6 de gener de 1926, va quedar creada la Deutsche Luft Hansa AG, en fusionar-se la Deutsche Aero Lloyd i la Junkers Luftverkehr AG. D'altra banda, del 22 de gener al 10 de febrer de 1926, Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda i Pablo Rada volaren de Palos de Moguer fins a Buenos Aires en set etapes amb un hidroavió Dornier Wal batejat com a *Plus Ultra*, que obtingué un gran ressò internacional.

Davant l'intent francès d'aconseguir el mercat de les línies aèries al continent sud-americà, els alemanys reaccionaren ràpidament enviant a Buenos Aires l'excanceller Hans Luther, que hi arribà a mitjan novembre. El dia 17, el polític alemany s'envolà en el Dornier Wal *Atlántico*⁶⁹⁴ en direcció nord fent escales a Montevideo, Pelotas, Rio Grande, Porto Alegre, Florianópolis, São Francisco, Santos i Rio de Janeiro, on fou rebut per una gran multitud amb molta presència d'alemanys residents a Brasil.

L'objectiu del vol era donar a conèixer els projectes de Luft Hansa i del Sindicat Còndor. La presència de l'excanceller avalava el intent alemany de posar la primera pedra d'un futur enllaç postal transatlàntic.

⁶⁹³ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 57; BELLET, Eugène, *op. cit.*, p.138; MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 172, 176; PALLARÉS I CAMAS, Enric, *op. cit.*, p. 49-50; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001]; <www.latecoere.com>, Archives, Historique des Lignes Aériennes Latécoère; <www.memoire-aeropostale.com> [Consulta: 19 juny 2014].

⁶⁹⁴ Hidroavió del Sindicat Còndor.

Pocs dies després Hans Luther visità el president del Brasil, Sr. Washington Luis Pererira de Sousa, que li demanà veure Rio des de l'aire, desig que fou satisfet.

L'1 de gener de 1927 el Ministre de Transports de Brasil, Sr. Victor Konder, fou passatger de l'*Atlàntico*, que el portà a Florianópolis, fet que es considerà el començament del trànsit aeri al Brasil.

El febrer de 1927, el Sindicat Cóndor inaugurà oficialment la línia de Rio Grande a Porto Alegre, a la punta sud del Brasil, línia que operà uns cinc mesos i que tenia la tasca d'obrir camí.⁶⁹⁵

Per la seva part, el projecte de Latécoère preveia enllaçar Dakar i Natal.

Els hidroavions alemanys volant sobre el Rio de Plata i la dificultat per obtenir els contractes necessaris per transportar correu féu que Latécoère embarqués en direcció a Rio de Janeiro el 15 de novembre de 1926. Només desembarcar a Rio, Vachet portà el seu patró a casa de Marcel Boullieux-Lafont i, tot i que aquest no volia invertir ni un escut en una línia aèria, per simpatia acompanyà Latécoère a l'Argentina, on Almonacid i Bouillox obtingueren una ràpida entrevista amb el president, Marcelo Torcuato de Alvear. D'altra banda, el govern francès donà el seu suport al projecte, que provocà un efecte favorable en la casa Bouilloux-Lafont. Es signà un acord el 8 de febrer de 1927, en què es nomenà Pranville com a director de les L.A.L. a l'Amèrica del Sud.



Latécoère 25 (fotografia: Latécoère Suïsa)

⁶⁹⁵ PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 34-38, 55-56; *Lufthansa's Germani*, abril 1980.

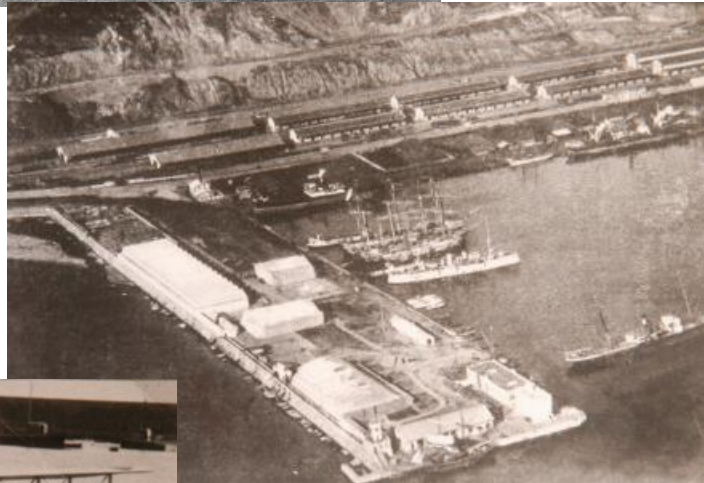
A França Latécoère es trobà que el ministre de Comerç i Indústria li demanà que obrís l'empresa a la participació de grups financers forts, però tot l'esforç per anar organitzant les rutes aèries el deixà afeblit econòmicament. A més a més, li donà a escollir entre construir avions o explotar línies aèries. Latécoère lluità durant el mes de març de 1927. Finalment cedí ja que Bouilloux-Lafont era un patriota i li semblava que seguiria la seva obra. Féu una oferta a l'Estat francès i a Bouilloux, el qual acceptà ràpidament. Així, abans d'obrir al trànsit regular Brasil-Argentina, més del 90% de les accions foren transferides a la SUDAM, societat franco-sud-americana de treballs públics, i l'11 d'abril de 1927 la C.G.E.A. esdevingué Compagnie Générale Aéropostale, que seria coneguda normalment com a CGA o Aéropostale.⁶⁹⁶ .

⁶⁹⁶ BACQUIÉ, Bernard, *op. cit.*, p. 53-61; BELLET, Eugène, *op. cit.*, p.136; MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 172; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001]; <www.memoire-aerostale.com> [Consulta: 19 juny 2014]. Per consultar la composició del Consell d'Administració, vegeu Annex Aeròdrom francès 7.

31 - EL PORT DE BARCELONA



Savoia 66 d'Ala Littoria
Col. Merletti / Institut
d'Estudis Fotogràfics
de Catalunya



Savoia S-16 bis



(Museu Naval de Madrid)

Savoia S-13

Base d'hydroavions i tallers



28.1 - PORT CIVIL

La primera referència que trobem d'un hidroavió a Barcelona ens fa anar fins al 1912, en què durant la II Setmana d'Aviació, organitzada per la Comissió de Festes de l'Ajuntament de Barcelona, el pilot Benoist va realitzar el 14 de juliol el primer vol que es va fer a la ciutat amb hidroavió. Va envolar-se i amarà davant les Drassanes Burrell, a Can Tunis, després de fer unes evolucions per damunt l'hipòdrom de Can Tunis, amb un hidroavió Sánchez Besa.⁵⁰⁰

28.1.1 - Visita d'hidroavions aliats

L'empresa italiana Aeronautica Macchi,⁵⁰¹ que durant la Gran Guerra va produir diferents models d'hidroavions a part de models terrestres, igual que la resta d'empreses dels països aliats, en acabar el conflicte va sortir a cercar comandes i, com la firma Ansaldo, va venir a Barcelona per vendre hidroavions, ja que sembla que tenia informació sobre la creació de l'escola d'hidroavions de l'Aeronáutica Naval. Per aquest motiu, el 25 de juliol de 1919 s'envolava del llac de Varese (Itàlia) a les 5.30 h un Macchi M-3,⁵⁰² pilotat per l'oficial de la Marina italiana Arturo Zanetti acompanyat per l'enginyer i pilot de la casa, Felipe Buzio. L'aparell sobrevolà tot el Piemont, sortí al Mediterrani i seguí la costa. Feren una escala a Marsella i, en arribar a Barcelona, sobrevolaren la ciutat durant una hora i amararen tot seguit al centre del port a les vuit del matí. L'aparell quedà atracat a la dàrsena del Morrot, mentre les Drassanes Cardona, a Can Tunis, deixaven a punt l'hangar que havia d'acollir l'aparell. Els pilots portaren

⁵⁰⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 23.

⁵⁰¹ Aeronautica Macchi S.p.A. fou fundada a Varese el 1911 per l'enginyer Giulio Macchi amb el nom d'Aeronautica Nieuport-Macchi. Produí avions francesos i un any més tard hi afegí els primers dissenys propis. El 1914 canvià el nom per Aeronautica Macchi, amb la mateixa política. El 1915 construïren el primer hidroavió, un derivat de l'hidroavió austríac Lohner, capturat intacte. Així començà a produir hidroavions sense abandonar els aparells terrestres. Durant la Segona Guerra Mundial construï diferents models d'aparells militars, entre els quals el MC 205, el millor caça italià. Després de la guerra, la producció de l'entrenador de reacció MB 326 fou un gran èxit i en produí una part per a països estrangers, també amb llicència.

⁵⁰² Vegeu Annex Avions

correu i diaris italians i un missatge per al delegat de la casa a Barcelona, Sr. Carlos G. Carandini, que els esperava al moll junt amb Eduard Feliu.⁵⁰³

L'endemà al matí Zanetti s'envolà de la dàrsena del Morrot, portant primer el Sr. Carandini, tot seguit Eduard Feliu (secretari de la Ponència d'Aviació de l'Ajuntament) i després tornà a volar tot sol fent acrobàcies i molt baix sobre la Ciutat, igual que féu l'endemà.⁵⁰⁴ El dia 29 Zanetti portà l'hidroavió a l'hangar que li van preparar a les Drassanes Cardona, on s'allotjà.⁵⁰⁵ Dos dies després, s'envolà dues vegades des del davant del Reial Club Nàutic de Barcelona, portant les Srtes. Àngels i Josefina Mateu, filles del president de La Hispano Suiza.⁵⁰⁶ El dissabte 2 d'agost Zanetti realitzà tres vols, el primer amb Buzio fins al Club Nàutic, on va baixar l'enginyer i va pujar l'administrador de *La Publicidad*; el següent vol el féu amb el periodista Garvinos i el darrer del dia amb l'agregat naval de l'ambaixada d'Itàlia a Espanya, el Sr. Emilio Carandini.

A Caldetes, la Junta del Casino Colón organitzà, amb la col·laboració del delegat de la casa Macchi, una exhibició d'hidroavions. En principi havien d'ésser dos aparells, però el segon encara no havia arribat; per tant, la demostració seria amb el Macchi M-3.

Poc després de les dotze del migdia, el diumenge 3 d'agost de 1919 s'envolaven Zanetti amb Buzio de Barcelona en direcció a Caldetes. Sobrevolaren la vila, amararen davant de la població i navegaren fins al port, on baixà Buzio i s'afegí a les autoritats allà presents i el públic concentrat, que esperava veure un hidroavió per primer cop. Tot sol, Zanetti s'envolà i realitzà, durant un quart d'hora, una autèntica taula acrobàtica fent passar una bona estona la gent. Amarà, pujà Buzio a l'hidroavió i tornaren a Barcelona.⁵⁰⁷

En un ampli reportatge publicat a *La Publicidad* el 3 d'agost de 1919 sobre el pilot Zanetti i els hidroavions, l'aviador deia: «*Barcelona ofrece una admirable dársena para amerizar, única en el Mediterráneo. A cubierto de todos los vientos, sus condiciones son excelentes. Seguramente, caso de establecerse*

⁵⁰³ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 62; LV 26/07/1919; LP 26/07/1919; *El Sol* 26/07/1919; MD 31/07/1919; St 02/08/1919; HD 15/08/1919.

⁵⁰⁴ LV 27 i 28/07/1919, LP 27 i 28/07/1919, *El Sol* 27 i 28/07/1919, MD 31/07/1919, St 02/08/1919.

⁵⁰⁵ MD 31/07/1919, *El Sol* 30/07/1919.

⁵⁰⁶ LV 01/08/1919, LP 01/08/1919, *El Sol* 01/08/1919, MD 07/08/1919, St 02/08/1919.

⁵⁰⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 62; LV 2, 3 i 4/08/1919; MD 07/08/1919.

aquí la proyectada escuela de hidroaviadores, podré enseñar en un mínimo de doce lecciones y un máximo de dieciocho a cuantos alumnos se presenten».

En aquesta mateixa entrevista deia que el dia 3 arribaria en vaixell l'altre hidroavió que esperaven, un Macchi M-9⁵⁰⁸, que venia desmuntat.

El governador civil, davant l'afició dels pilots italians a fer tot tipus de vols sobre la ciutat, incloent-hi acrobàcies, ho prohibí. Zanetti, quan s'envolà el dia 5 portant el Sr. Ricardo Ruiz Ferry, redactor d'*El Sol* i membre de la Junta del RACE, complí escrupolosament la prohibició, i realitzà un vol de quasi una hora pel perímetre de la ciutat. El diumenge següent, dia 10, Zanetti féu una demostració davant de Barcelona sobre el mar.⁵⁰⁹

Una de les primeres decisions del general Flores, en prendre possessió de la direcció de l'Aeronáutica Naval, va ser nomenar una comissió de l'Armada espanyola per estudiar els hidroavions Macchi, que eren a Barcelona. La comissió estava formada pel comandant Nicolas Franco, enginyer de l'Armada i cap de la delegació; l'alferes de navili i pilot Fernando Sartorius, i el pilot aviador Fernando Navarro, destinat al vaixell *Español* a Ferrol.

L'hidroavió Macchi M-9 es muntà i Zanetti el provà el dia 18, i tot seguit realitzà tres vols a Barcelona amb els membres de la comissió, Eduard Feliu i el Sr. Carandini.

Es programà un viatge de Barcelona a València amb els dos hidroavions, que s'envolaren el 22 d'agost a les 7 h davant les drassanes Cardona. Buzio pilotà l'M-3 portant de viatger el tinent de navili Navarro, i Zanetti a l'M-9 portà Franco, Sartorius i un mecànic. Els dos aparells volaren junts en direcció a València. Tot anava bé però, en arribar a l'altura de Tarragona, Zanetti notà que el motor no anava fi i decidí amagar davant del port, i entrà navegant fins a davant la Comandància de Marina. Buzio continuà la ruta cap a València, on amarà a les 13.15 h.

A Tarragona, un cop arreglada l'averia de l'aparell, Zanetti s'enlairà amb els seus passatgers a les 16 h i arribà a València a les 17.15 h, on foren rebuts,

⁵⁰⁸ Vegeu Annex Avions

⁵⁰⁹ LV 06/08/1919, MD 14/08/1919.

igual que l'altre aparell, pel cònsol d'Itàlia i la colònia italiana. Tots dos tornaren a Barcelona el 24 d'agost.⁵¹⁰

El dia 27 d'agost Zanetti féu el darrer vol sobre el port i la ciutat i, en passar a prop de l'edifici nou de la duana, tallà amb l'hidroavió el cable de telèfon, fet que provocà que amarés ràpidament a les aigües del port, on fou auxiliat per l'embarcació del pràctic del port i el canoner *Don Álvaro de Bazán*, que el remolcaren fins les drassanes Cardona, en què s'havien de reparar els desperfectes causats per l'incident.⁵¹¹

El dia 3 de setembre, després d'haver-se acomiadat el dia anterior del R.A.C.C., s'envolaren de matinada de Barcelona per fer un vol directe a Varese (Itàlia) amb l'M 3.⁵¹²

Com a conseqüència d'aquesta visita, cap al 1921 l'Aeronàutica Militar i la Naval van adquirir uns quants Macchi M-7 i M-9, que, el juny de 1922, no arribaven a catorze unitats entre els dos models. També s'adquirí un caça terrestre Macchi M-14.⁵¹³

28.1.2 - Talleres Hereter S.A.

Tal com hem vist a l'apartat «Evolució empresarial»,⁵¹⁴ el novembre de 1919 l'empresa fa l'adaptació necessària per crear una línia aèria postal Barcelona-Mallorca, alhora que obté l'autorització de la casa italiana Societá Idrovolanti Alta Italia (SIAI) per construir amb llicència hidroavions Savoia. També varen acordar la participació del pilot italià de la marina Guido Janello,⁵¹⁶ cap de pilots de SIAI, per fer els vols d'estudi i promoció dels hidroavions de la casa.

Abans, Jorge Loring, director general de Talleres Hereter, va fer gestions amb el govern per veure les possibilitats d'obtenir els ajuts necessaris, sense els quals no era factible fer funcionar una aerolínia. Les gestions no arribaren a res

⁵¹⁰ LP 22 i 23/08/1919; *Diario de Tarragona* 23/08/1919; MD 28/08/1919; HD 15/08/1919.

⁵¹¹ LP 28/08/1919.

⁵¹² MD 04/09/1919; St 11/10/1919.

⁵¹³ WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos; *op. cit.*, p. 89-90.

⁵¹⁴ Vegeu p. 95.

⁵¹⁶ Pilot de renom com a pilot militar i com a guanyador de la Copa Schneider per a hidroavions, el 1919 a la Gran Bretanya.

concret, però semblaren prou encoratjadores perquè Loring proposés al Consell d'Administració d'Hereter el tema de l'aerolínia, que fou acceptada.

El 2 de febrer de 1920, el Sr. Pedro García Luque, vicepresident d'Hereter, era a Palma lligant els detalls per als vols de prova dels hidroavions per compte d'Hereter.⁵¹⁷

El 6 de febrer l'empresa va sol·licitar l'oportuna autorització a l'autoritat portuària de Barcelona per poder instal·lar un hangar al moll Catalunya on poder allotjar dos hidroavions, i rebé l'autorització el dia 12. El dia 17 Cubiertas y Tejados començà la feina, que deixà llesta en una setmana.⁵¹⁸

L'11 o 12 de febrer de 1920 s'envolà de Sesto Calende (llac Maggiore, Itàlia) el pilot Guido Janello, que va volar amb un hidroavió Savoia S-13 fins al port de Barcelona fent escala a Marsella.

Mentre volava davant de Palamós, va notar que el motor no girava del tot fi, amarà i, mentre navegava cap al port de la població costanera, impactà amb una fusta que surava i que no havia vist. El buc de l'aparell es foradà prop de la línia de flotació. Trucà a Talleres Hereter perquè enviessin un fuster per solucionar el problema. Àngel Ros anà a Palamós en tren i, en dos dies, deixà l'aparell llest per continuar. En engegar el motor per continuar el viatge a Barcelona, el motor seguia no rodant fi i tornà a sol·licitar un mecànic, aquest cop un especialista en motors.

Pujol, de Talleres Hereter, trucà a l'aeròdrom perquè s'enviés al més ràpid possible un mecànic a Palamós. Canudas proposà a Antonio Felipe portar-lo en vol fins a la població. Aquest acceptà, es prepararen i feren el viatge amb el THE-3, amb el qual arribaren a Palamós el dia 15 a les 11 h. Canudas tornà a la Volateria el dia 17, s'envolà del passeig de Palamós i portà el mecànic Àngel Ros.⁵¹⁹ En les referències trobades, es diu d'aquest vol que va fer-se amb un model Savoia S-8, però va ser amb un Savoia S-13, com demostra la fotografia de la pàgina 233.

⁵¹⁷ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 64.

⁵¹⁸ Museu Marítim de Barcelona (fons Autoritat Portuària de Barcelona), caixa 818, carpeta 01. D'ara endavant MMB (fAPB).

⁵¹⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 69-72; LV 19/08/1920.

L'1 de març amarava al port de Barcelona l'hidroavió Savoia S-9, pilotat per Guido Janello, que va cobrir la distància del llac Maggiore a Barcelona en 5 hores i 15 minuts, fent escala a Marsella.

El SIAI Savoia 9 era un hidroavió de buc central, biplà, motor Fiat de 280 CV, longitud de 9,87 m, envergadura de 13,65 m, una corda alar⁵²⁰ d'1,95 m a l'ala superior i d'1,82 m a l'ala inferior, una altura de 3,60 m, una superfície alar de 46,20 m², un pes buit de 1.200 kg, càrrega útil de 600 kg i una capacitat per a 289 litres de combustible, que li donaven una autonomia teòrica de 4 hores de vol, una velocitat màxima de 188 km/h, una velocitat mínima de 98 km/h i pujava a 1.000 m en 4 minuts i 30 segons, a 6.000 metres en 74 minuts i tenia capacitat per a quatre places.⁵²¹

El diumenge 14 de març, amb els dos hidroavions al port, fou el dia escollit per presentar a la societat els hidroavions arribats per fer els vols d'estudi pertinents i vols de promoció dels productes Savoia.



El Savoia S-13 a Palamós. La fotografia porta aquesta nota: març 1920? (Autor desconegut. Col·lecció família Marín Ciurana. Arxiu Municipal de Palamós)

⁵²⁰ És la distància en línia recta entre la part del capdavant i de darrere de l'ala.

⁵²¹ LV 03/03/1920, MD 04/03/1920, St 13/03/1920.

El diumenge 14 al matí, el vent que bufava va desaconsellar baixar els aparells a l'aigua, ja que podien rebre cops forts i quedar malmesos per volar, tot i que s'havien reunit al voltant de la zona de l'hangar de Talleres Hereter representants del R.A.C.C., la Junta d'Obres del port i membres de la premsa de Barcelona, Madrid i Palma.

A la tarda, amb un vent calmat, es va baixar a l'aigua el Savoia 9, que, pilotat per Guido Janello i portant de passatger Jorge Loring, va fer un vol d'11 minuts. Després s'envolà amb el Savoia 13, biplaça, portant de passatger el periodista gràfic de *Stadium* Sr. Cloret, que realitzà un vol de 8 minuts. Com que començava a fosquejar, s'ajornaren els vols previstos pels Srs. Barangó, Solés i Casados, de *La Publicidad*, *l'Imparcial* i *Stadium*, respectivament. Tot i la falta de llum, Janello encara va realitzar un vol acrobàtic. Aquell dia, el 18, es fixà com a data per fer el primer vol d'estudi Barcelona-Mallorca.⁵²²

Per tal de deixar ben lligada l'arribada de l'hydroavió, que despertava un gran interès als illencs, el representant de Talleres Hereter s'adreçà a la Comandància de Marina i acordà amb el segon, Sr. Pou, i el pràctic del port, Sr. Manuel Bennasar, amarar al port i fondejar l'hydroavió.⁵²³

El diumenge 17 de març van arribar a Barcelona, en l'express de Madrid, per assistir als vols de prova el general Echagüe, cap de l'Aeronáutica Militar; el seu ajudant, Julio Ríos Anguso, capità d'infanteria, i el comandant d'enginyers, Sr. Emilio Herrera, pilots ambdós; el Sr. Fernando Real, de la Dirección General de Correos, Sección de Aviación, i Ricardo Ruiz Ferry, redactor d'*El Sol* i representant del R.A.C.E.

Quan el tren passava per les costes del Garraf, la Comissió Oficial fou saludada per Josep Canudas amb un dels avions de l'Escola.

Al matí, Janello volà 9 minuts amb el Savoia S-13, portant de viatger Cayón. Després volà 12 minuts amb el Savoia 9, amb Colomer a bord.

A la tarda, Janello va fer un vol davant la comissió oficial amb l'S-13, model que era una versió biplaça d'aparell militar, amb la qual guanyà la Copa Schneider l'any anterior. Cal recordar que Talleres Hereter tenia la llicència per produir

⁵²² BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 65-67; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 71; LP 15/03/1920; LV 13, 14 i 16/03/1920; MD 18/03/1920; St 13/03/1920.

⁵²³ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 68.

hidroavions Savoia i que l'Aeronáutica Naval cercava aparells per a l'Escola que estudiava posar en funcionament. D'altra banda, l'empresa de Barcelona també es plantejava obrir una escola per a pilots d'hidroavió.⁵²⁴

El 18 de març de 1920, tal com s'havia previst, començà la jornada amb l'arribada de la munió de convidats a l'acte⁵²⁵ per presenciar i donar-ne fe. A les 10.30 h una grua diposità l'hidroavió Savoia S-9 a l'aigua sota la direcció de Janello, ajudat pels mecànics. Janello pujà a l'aparell i començà a preparar el vol mentre s'hi carregava una saca de correu i números de diaris del dia.⁵²⁶

Jorge Loring i Co de Triola, que acompanyaven el pilot italià a Mallorca, recollien cartes de les autoritats de Barcelona per lliurar-les en mà a Mallorca.

A dos quarts de dotze, amb l'aparell llest per partir amb el pilot i els passatgers a bord, s'enlairà davant dels presents, que eren conscients que presenciaven una fita històrica. Un cop a l'aire, l'aparell féu una volta sobre el port i posà rumb a Mallorca.

En aquell moment creuava per línia de costa l'avió postal de Latécoère en direcció al seu aeròdrom.

De l'aeròdrom de la Volateria s'envolà Canudas amb el THE-3 i realitzà maniobres davant el públic del port.

Un cop envolat l'S-9 es telegrafia a Mallorca anunciant la seva sortida, notícia que va córrer com la pólvora per la capital illenca entre el públic congregat al port per veure l'arribada de l'avió. Mentrestant, a Barcelona, Talleres Hereter convidava les autoritats a dinar per esperar la tornada de Janello i els passatgers.

A les 12.43 h va amarrar l'S-9 al port de Mallorca, davant el deliri del públic. Era la prova que Barcelona estava a una hora i escaig de l'illa. Un gran progrés.

Un cop arribats a Palma i atracat l'hidroavió, només posar els peus al port, els tripulants tingueren feina per arribar al cotxe que els esperava. El vehicle avançava amb molta lentitud per la gran multitud de gent que s'hi havia aplegat.

⁵²⁴ LP 16/03/1920, LV 18/03/1920, MD 18 i 25/03/1920.

⁵²⁵ Vegeu Annex Port 1.

⁵²⁶ *La Vanguardia, Diario de Barcelona, El Noticiero Universal, Las Noticias, La Veu de Catalunya, El Correo Catalán, La Publicidad, El Liberal, El Diluvio, Diario del Comercio, Gaceta de Cataluña, Mundo Deportivo, Sport i El Sol* de Madrid, que havia arribat en l'express de les deu.

Mentre la premsa portada de Barcelona era distribuïda, la premsa local feia una edició especial explicant l'arribada i s'imprimia per poder endur-se-la en el vol de tornada. Mentrestant, a la fleca escollida es feien unes quantes ensaïmades per volar a Barcelona.

Un cop arribats al local triat per fer-hi el dinar, Janello renuncià a asseure's a menjar, ja que les hores de llum a la tarda eren poques. Feren un mos a peu dret i tot seguit agafaren el cotxe, que no acabava mai d'arribar al port. Allà reberen les cartes de resposta de les autoritats mallorquines i, carregades les edicions especials de *La Última Hora*, *L'Almudaina* i *El Correo de Mallorca*, i amb els tripulants als seus seients, l'aparell s'envolà en direcció a Barcelona a tres quarts de tres davant un públic tan entusiasmats com a l'arribada. Amararen a Barcelona a les 16.47 h, davant les autoritats i el públic que esperava. Es lliuraren les cartes de les autoritats illenques i la premsa portada, així com una saca de correu. S'havia complert l'objectiu sense problemes. Ara calia polir-ne els detalls, fer altres vols per acabar d'estudiar la ruta i esperar la reacció oficial.

Poc després d'arribar, Janello féu dos vols en què convidà els generals Martínez Anido i Echagüe. El vol durà 15 minuts. Amarat l'S-9, es portà al moll Catalunya per guardar-lo a l'hangar.⁵²⁷

El 20 de març de 1920 els pilots Guido Janello i Umberto Guarnieri, que havia arribat a la ciutat el dia 19 amb un Savoia S-16, realitzaren vols amb el Savoia S-9, portant a volar entre matí i tarda els senyors Rafael Blanch, Antonio Badia (mecànic d'Hereter), Eduard Pujol, Josep M. Blanch i Josep M. Casades (de *Stadium* i *El Correo Catalán*), el comandant Herrera, el capità Ríos de Anguso, Barangué Solís i Maluendo (d'*El Imparcial* i *El Liberal*), Manuel Creus (del R.A.C.C.) i el pilot Casimiro Soler.

Guarnieri, que arribà el dia 19 de març de 1920 per substituir Janello, el qual havia de tornar a Itàlia, es quedà per activar la construcció de sis Savoia 16, ja

⁵²⁷ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 66-78; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 25-27; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 71-72; UTRILLA NAVARRO, Luis, coord. *Los aeropuertos españoles: VI Jornadas de Estudios Aeronáuticos*, Fundación AENA, Madrid 2001, p. 20-21; LP 17 i 19/03/1920; LV 19/03/1920; LUH 18 i 20/03/1920; MD 25/03/1920; St 27/03/1920; HD 05/04/1920; *El Sol* 19 i 20/03/1920.

que era un bon tècnic especialista en construccions aeronàutiques. També es quedà com a pilot provador i representant de la casa italiana.⁵²⁸

El dilluns 22 continuà Guarnieri fent vols amb l'S-9. Aquest cop portà de passatgers Josep Canudas i Ricardo Gran, redactor de *Mundo Deportivo*, que volaren per sobre de Barcelona i el Prat de Llobregat.⁵²⁹

El 31 de març Pedro García, vicepresident de talleres Hereter; Jorge Loring, el gerent; Laureano Hereter, i el marquès de Laguna de los Camelos van arribar a Palma per estudiar sobre el terreny els últims detalls per a l'establiment de l'aerolínia Barcelona-Mallorca. Aprofitaren per informar que, el Diumenge de Pasqua, Guarnieri aniria a Palma amb l'S-13 per fer vols acrobàtics a la badia de Palma.

El dissabte 3 d'abril s'envolà Guido Janello a les 10 h 20 min amb el Savoia 9 portant de passatgers els Srs. Armando Pont, germà del marquès de la Laguna, i el pilot Joaquín Cayón, que amararen a Palma a les 13.15 h. Era el segon viatge. Dinaren al Gran Hotel amb els membres d'Hereter i els mallorquins que els esperaven. Després del dinar, a dos quarts de tres, Guarnieri portà a volar el marquès del Palmer i Joaquim Gual de Torella, propietari del diari *Última Hora*. Acabat el vol pujaren els dos viatgers, s'envolaren a dos quarts de cinc i realitzaren un vol tranquil, encara que la boira va fer que es desviessin una mica i la manca de combustible els féu amarar a l'altura de Badalona. Uns pescadors que feinejaven els veieren amarar i avisaren a Talleres Hereter, que féu enviar un remolcador, que el portà fins al port.⁵³⁰

El divendres 9 d'abril de 1920, a les 15.30 h, quan l'hidroavió Savoia S-9, pilotat per Guarnieri, estava iniciant el seu vol amb dos passatgers, un cop tret l'aparell de l'aigua i quan volava a mig metre d'altura, se li creuà una barca de rem amb dos capellans fent un passeig pel port. Guarnieri, per evitar l'impacte, realitzà un viratge pronunciat i tocà l'aigua amb una ala, i això provocà que l'aparell fiqués el morro, la qual cosa li va fer donar una volta de campana i els tres tripulants quedaren sota l'avió dins de l'aigua, lligats als seients pels

⁵²⁸ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 72; LV 21/03/1920; MD 25/03/1920.

⁵²⁹ LV 23/03/1920.

⁵³⁰ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 81, 84-85; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 23-28, LV 04/04/1920; LUH 3 i 5/04/1920.

cinturons de seguretat. Aconseguiren descordar els cinturons i sortir a la superfície, on els recollí una barca que estava a prop del lloc i que els portà al moll Catalunya. Els tres tripulants tenien contusions i acabaren completament xops.⁵³¹

El 7 de juny, quan els mallorquins ja no esperaven veure el tercer vol, van veure arribar el Savoia S-13 a les 17 h 20 min pilotat per Guarnieri, que portava el mecànic Fité i el torero Frog, el qual, en arribar a Barcelona, havia perdut el vaixell que havia d'agafar per fer una corrida a Palma. Davant aquest incident demanà a Guarnieri que el portés i, després de fer-se pregar, ho va aconseguir, i pogué així participar en la cursa de braus.

L'hydroavió es guardà sobre una barcaça i es tapà amb una lona per protegir-lo de la humitat fins al 10 de juny, en què féu un breu vol acrobàtic. El dia 12 tornà a Barcelona amb l'hydroavió, ja que l'11 féu mal temps.⁵³²

Un dia abans que Guarnieri tornés de Mallorca, l'11 de juny, amarava al port de Barcelona el pilot francès Sadi-Lacointe amb el capità Coli i un mecànic, procedents de Bizerta, Tunísia, amb l'hydroavió Nieuport Sumbeau, amb el qual havien participat en el concurs d'hydroavions de Mònaco.

Aprofitant l'estada a la ciutat d'aquests importants aviadors, el R.A.C.C. els convidà el dissabte 12 a un dinar a les seves instal·lacions.

El dia 18 els pilots de Talleres Hereter Canudas, Cayón i Colomer; el Sr. Vicente Bosch, en nom del R.A.C.C., i coneguts esportistes acomiadaren la tripulació francesa, que s'enlairà a les 13 h 22 min després de sortir del port en direcció a França.⁵³³

28.1.2.1 - Concurs postal

Finalment, el 8 de juliol es publicava a la *Gaceta de Madrid* la Reial ordre per la qual es creaven tres rutes postals: Barcelona-Mallorca, Màlaga-Melilla i Sevilla-Larraix.

D'aquesta RO és interessant veure uns paràgrafs de la seva motivació:

⁵³¹ LUH 9 i 10/04/1920, ABC 09/04/1920

⁵³² BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 87-88, HD 05/07/1920.

⁵³³ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 75; LV 19/06/1920; MD 17/06/1920, St 19/06/1920.

«El 18 del pasado mes de marzo, una casa constructora de material de aviación realizó con éxito las pruebas oficiales de comunicación aérea por hidroavión entre los puertos de Barcelona y Palma de Mallorca.

Con ocasión de este suceso, todas las fuerzas vivas de ambas regiones han manifestado públicamente por medio de la Prensa y en mensajes recibidos de sus organismos locales, por el gobierno, el deseo y la necesidad en que se veían de una comunicación más rápida que la marítima que hoy une a la capital barcelonesa con las Islas Baleares».

I segueix argumentant que Catalunya és el mercat principal dels productes balears i on resideixen familiars i amics.

També afegeix les següents dades: el correu aeri rebaixa el temps de transport entre 12 i 24 hores entre les dues capitals i fins a 40 amb Madrid.

L'article 7 de la RO autoritzava a Correus publicar el plec de condicions per al concurs, que sortí a la *Gaceta de Madrid* el 23 de juliol de 1920 i al *Diario Oficial de Correos* del 24 de juliol.

Els elements bàsics del concurs eren:

- Que els ports disposessin de les instal·lacions aèries en ambdues capitals amb les condicions requerides.
- Una expedició diària realitzada amb hidroavions de buc central amb una velocitat de 170 km/h i una càrrega útil de 300 kg.
- Disposar de sis aparells per fer la ruta i els recanvis i motors necessaris.
- El preu màxim que es pagaria seria de 5 ptes./km per viatge realitzat.

Talleres Hereter no es presentà al concurs, que quedà desert, i deixà les Balears sense l'esperat enllaç aeri.

L'escull fou que Talleres Hereter considerava insuficient la subvenció oferta, marcant un preu mínim de 8,50 ptes./km, fent una comparació amb les quantitats ofertes en altres països.

En abandonar el projecte de línia postal, deixaren l'hangar al moll Catalunya, contravenint les condicions de la concessió. Per aquest motiu, dos oficis de la direcció del port de 14 d'octubre i 23 de desembre de 1920⁵³⁴ demanaven i

⁵³⁴ MMB(fAPB), caixa 818, carpeta H 1580 – O1.

exigien que es desmuntés l'hangar construït. En resposta de 14 de febrer de 1921, Talleres Hereter diuen que ho faran tan aviat com puguin. Amb data 25 del mateix mes, l'empresa havia deixat buit l'hangar,⁵³⁵ i es tancà així l'expedient en qüestió.

28.1.3 - Primeres aerolínies espanyoles

28.1.3 - Aero Marítima Mallorquina

El 5 de febrer de 1921 arribà a Palma Manuel Colomer, del Grup Monteys, amb el seu avió Aviatick B-1,⁵³⁶ desmuntat a les bodegues del vaixell *Rey Jaime I*, per fer vols de bateig i de turisme per l'illa.

Un cop muntat i provat l'avió a l'hipòdrom de Sant Macià (Marratxí), el dijous dia 9 Colomer va fer els primers vols davant de públic i va poder comprovar que el terreny era just per operar-hi. Cercant on poder fer els vols, visità la finca de Son Sant Joan, on el 14 ja va fer els primers vols, en els quals portà els periodistes Srs. Santos Esquivia, del *Correo de Mallorca*, i José Agustin i Fernando Tous, de *La Última Hora*. Els escrits dels periodistes i el boca-orella féu que força mallorquins desitgessin volar. Al terreny de Son Sant Joan no s'hi arribava fàcilment, ja que no era prop de Palma i calia anar-hi en transport públic.

Tot volant, Colomer va veure que Son Bonet era un camp més ben comunicat. Demanà autorització per operar-hi als enginyers militars que l'empraven per fer-hi maniobres. I no només va obtenir l'autorització, sinó que també li donaren facilitats. Passà a ser operari a partir del 25 de febrer i féu força vols amb passatgers.⁵³⁷ La quantitat de vols fets va requerir desmuntar el motor, i es va trobar que calia canviar un pistó, que fou demanat a La Hispano Suiza. El motor va arribar a Palma el 17 de març. Aquesta aturada es va aprofitar també per millorar l'habitable dels passatgers.⁵³⁸

Mentre feia els vols amb l'Aviatick, Colomer va observar que l'illa tenia força cales, des d'on es podria operar amb hidroavions, uns pensaments que

⁵³⁵ *Ibíd.*

⁵³⁶ Vegeu Annex Avions

⁵³⁷ Vegeu Annex Port 2; St 12/03/1921,

⁵³⁸ St 12/03/1921.

comentà amb aquells que l'envoltaven, entre els quals hi havia persones dinàmiques de l'illa.

D'altra banda, cal recordar que encara no feia un any que l'illa havia viscut els vols d'estudi de Talleres Hereter, vols que no seguiren en quedar desert el concurs per concedir una línia postal Palma-Barcelona, la qual apropava l'illa a la península. Fou com deixar sense la mel a la boca els mallorquins, que ja es veien podent anar a Barcelona en una hora i mitja, ciutat que tenia enllaç aeri amb França i el Marroc. Aquests elements exposats van fer que es convoqués una reunió el 19 de març al Círculo Mallorquín, a la qual assistiren empresaris, comerciants, persones amb professions liberals i membres de la noblesa local. El Sr. Villalonga Olivari explicà als assistents que, partint de l'èxit dels vols de Colomer, es podia passar a fer-ho amb un hidroavió, amb una empresa mallorquina i que podia ser rendible, perquè ja s'havien fet números. També s'apuntava com a segon pas establir un enllaç aeri amb Barcelona per acabar portant-hi passatgers.

Aquell mateix dia es constituí l'empresa que es diria Aero Marítima Mallorquina, amb un capital social de 200 accions de 500 pessetes per poder adquirir un hidroavió. Contractaren Manuel Colomer perquè els assessorés en l'elecció de l'aparell.

A mitjan abril Colomer suspengué els vols amb l'Aviatic B-1 i presentà la dimissió al Grup Monteys. Trilla deixà l'avió guardat a Son Bonet i marxà a Barcelona, on Monteys i ell parlaren amb Canudas perquè anés a l'illa i fes els vols compromesos, proposta que acceptà el pilot català.

El 28 de març es realitzà una reunió d'accionistes als locals de la societat Las Minas en què s'escollí el primer consell d'administració,⁵³⁹ s'estudià una oferta d'un hidroavió Macchi i es decidí enviar a Itàlia Colomer amb el Sr. Fernando España per veure si l'aparell s'ajustava a les seves necessitats. Acabada la Junta es decidí construir a començaments de maig un hangar al port per allotjar-hi l'aparell que s'adquirís.⁵⁴⁰

⁵³⁹ Presidit per Joaquín Gual de Torrella i els membres de la Comissió Executiva, formada per Enrique Fernández de Córdoba, Fernando Pou, José Tous Ferrer i el secretari, Bartolomé Bestard.

⁵⁴⁰ MD 28/04/1921.

A finals d'abril, a Colomer i el Sr. España s'hi afegiren els *sportsmen* mallorquins Srs. Ramón Villena i Bernardo Serra. Anaren tots plegats a Mònaco per veure hidroavions, ja que s'hi feia la cursa d'hidroavions Copa Schneider.

Canudas arribà a Palma a mitjan abril, complí els compromisos adquirits, féu alguns vols més i, del 26 a 30 del mateix mes, féu una volta a l'illa acompanyat dels Srs. Trilla i Bestard. A continuació tornà a Barcelona.⁵⁴¹ Segons Canudas, el passatger era Felipe.

Arribats a Itàlia, Colomer, España i els dos *sportsmen* anaren a Sesto Calende (llac Maggiore), al nord del país, on hi havia la fàbrica d'hidroavions SIAI i la seva escola de pilots d'hidroavió, en què Colomer, en quinze dies, obtingué la seva habilitació. Llest l'hidroavió Savoia S-16,⁵⁴² volat i acceptat per Colomer, s'enlairaren el 22 de maig de 1921 amb els dos *sportsmen* mallorquins en direcció a San Remo, on amararen després d'1 h i 55 min de viatge i d'haver recorregut 250 quilòmetres. L'endemà volaren de San Remo a Seta (França), en què cobriren els 380 quilòmetres en 2 h i 20 min. En aquest port hagueren d'esperar un dia perquè les condicions atmosfèriques no els deixaven seguir fins a Barcelona, situada a 300 quilòmetres de distància, que cobriren el dia 25 en 1 h i 55 min. Un cop amarats a Barcelona, anaren a atracar al costat del contratorpediner *Audaz*, on foren convidats a pujar i els oferiren un sopar com a reconeixement del recorregut fet.⁵⁴³

Colomer restà uns dies a Barcelona i assistí a un sopar en honor seu organitzat pel R.A.C.C. pel vol fet i el dia 27 s'envolà en direcció a Mallorca, on l'esperaven amb ànsia per poder començar amb els vols, però es veié obligat a donar mitja volta per problemes amb el motor. Solucionat el problema, l'1 de juny cobrí la distància fins a Mallorca en 1 h i 20 min. Aquest vol el va fer en companyia dels Srs. Costa i Vicente Cayuela, ja que els Srs. Villena i Siena tornaren a l'illa pels seus propis mitjans.⁵⁴⁴

El dimarts 31 de maig, a les 17 h, es realitzà una festa d'aviació al port de Mallorca, a la qual van assistir autoritats civils, militars i eclesiàstiques, així com

⁵⁴¹ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 95-103; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 31-34; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 84 -88; MD 28/04, 26/05/1921, St 01/07/1923.

⁵⁴² Vegeu Annex Avions.

⁵⁴³ LV 2 i 8/06/1921.

⁵⁴⁴ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 111-115; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 40; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 91; LV 2 i 8/06/1921; MD 23/06/1921; St 04/06, 20/08/1921.

també un gran nombre d'empresaris i membres de la noblesa local. El canonge de la catedral de Palma, el Sr. Antonio Sancho, beneí l'hidroavió arribat a l'illa, que fou batejat com a *Mallorca*.

Tal com havia previst la companyia, a part dels vols amb passatgers per l'illa també se sol·licità la presència de l'hidroavió a les festes de Ciutadella i Maó, i féu també recorreguts a demanda sobretot a l'illa de Mallorca. No consta que en fes cap a la Península.⁵⁴⁵

En el Desastre d'Annual, que donà peu al conflicte al Protectorat espanyol al Marroc, s'hi implicà l'Aviació Militar i va fer que la Junta de l'Aero oferís al ministre de la Guerra l'hidroavió amb el seu pilot. No hi ha constància que l'oferta fos acceptada.

L'èxit dels vols⁵⁴⁶ amb l'hidroavió *Mallorca* va portar a convocar una Junta General per al 15 de juliol de 1921 al Teatre Líric de Palma, presidida pel Sr. Jerónimo Pou, per tractar sobre la conveniència d'establir una línia aèria comercial Palma-Barcelona i cercar els elements necessaris per dur-ho a terme, ja que aquest nou projecte requeria augmentar el capital social i, com que per fer-ho calia com a mínim la presència de les dues terceres parts de les accions i no hi eren, es trobà una fórmula per poder decidir. També s'informà dels detalls de l'adquisició del *Mallorca* i sobre els vols realitzats per Colomer. José Tous i Ferrer va proposar que s'acordés gestionar amb el govern una subvenció per a l'aerolínia i ampliar el capital un cop obtinguda la concessió de la línia aèria.

En la següent assemblea de l'Aero, del 27 de juliol, s'acordà enviar una instància al ministre de Governació⁵⁴⁷ perquè convoqués un nou concurs per adjudicar la línia postal. També es nomenà com a director gerent el Sr. José Tous en substitució del Sr. Fernández Córdoba. El 6 d'agost es lliurà l'esmentada sol·licitud i, el 27 del mateix mes, notícies oficioses assenyalaven que el govern convocaria el concurs.⁵⁴⁸

Al mes de setembre es féu públic que Colomer estava treballant, com a projecte propi, en la construcció d'un hidroavió al taller d'automòbils Ripoll, que

⁵⁴⁵ LV 09/06/1921, MD 25/08/1921, St 04/06/1921.

⁵⁴⁶ St 20/08/1921.

⁵⁴⁷ LV 01/09/1921.

⁵⁴⁸ LV 18/09/1921.

havia d'anar equipat amb dos motors Hispano Suiza amb capacitat per a sis passatgers, dos tripulants i 400 kg de càrrega. Aquest aparell portaria el nom de *Ramón Llull*.⁵⁴⁹

A mitjan setembre de 1921, la Dirección General de Correos y Telégrafos convocà l'esperat concurs.⁵⁵⁰ El 4 d'octubre l'Aero Marítima Mallorquina hi presentà la seva proposició. Tot i que també s'hi va presentar C.E.T.A., el 15 de novembre arribà a Palma la notícia de la concessió de la línia Palma-Barcelona.

Mentre es realitzaven tots els passos i se n'esperava el resultat, Colomer seguia amb els vols amb l'hidroavió Mallorca, alhora que seguia treballant en el *Ramón Llull*.

En paral·lel, com que l'Aero tenia un director provisional, convocà per al 9 d'octubre de 1921 Junta General extraordinària d'accionistes per tractar la dimissió del consell d'administració en vigor, i nomenà una nova Junta⁵⁵¹ per afrontar la nova etapa. Pocs dies després donà la distribució de càrrecs.

Ràpidament es feren els passos necessaris per poder posar en funcionament la línia en tres mesos, segons marcaven les condicions de la concessió. Contractaren pilots d'hidroavió italians, ja que tots els pilots d'aparells marítims espanyols eren militars, i deixaren a punt per operar les instal·lacions a Mallorca i Barcelona.

El desembre de 1921, veient l'empresa que en tres mesos la línia no podria començar a operar, demanaren una pròrroga de tres mesos al govern i, al mateix temps, adquiriren hidroavions Macchi i Savoia.

A finals de 1921, l'Aero Marítima Mallorquina sol·licità a l'autoritat portuària de Barcelona un espai de 15 x 24 m al moll de Ponent per instal·lar-hi un hangar per al servei de la companyia. L'obtenció de l'autorització es prolongà fins a l'agost de 1922, en un procés llarg i feixuc.⁵⁵² Mentre a Palma l'interès local per tenir la línia facilitava el tema d'autoritzacions al port de la ciutat, s'aixecaren els hangars, el taller per al manteniment dels aparells i rampes per entrar i sortir de

⁵⁴⁹ LJD 18/04/1922.

⁵⁵⁰ St 26/11/1921.

⁵⁵¹ Vegeu Annex Port 2.

⁵⁵² MMB (fAPB), caixa 46, carpeta 11; LV 30/12/1921.

l'aigua a la zona coneguda com es Jonquet. Les instal·lacions quedaren com una autèntica hidroescala.

Alhora també es contractaren els pilots italians Alessandro Passaleva, Renato Spada, Giovani Bosco i Cesare Tizzi, més Colomer. Tizzi, que també era mecànic, va formar el grup de mecànics locals amb Alejandro Duró, Tomeu Darder i Guillem Coll. Zanetti i Umberto Guarnieri realitzaren ocasionalment vols per a la companyia. Àngel Orté, pilot civil espanyol d'hidroavió, s'incorporà a l'Aero el 1922.

Arribats els quatre hidroavions, tres Macchi M-18 i el Savoia S-16 *Mallorca*, que ja hi era, s'inaugurà la línia el diumenge 19 de març de 1922 davant la Junta de l'Aero Marítima i autoritats.⁵⁵³ Es procedí a beneir, als hangars del port de Palma, els hidroavions⁵⁵⁴ Macchi M-18 *Miramar*, matrícula M-AAAH,⁵⁵⁵ *Ibiza*⁵⁵⁶ i el *Barcelona*, que tenia la matrícula M-AGGG.⁵⁵⁷ Després feren volades amb els nous aparells les autoritats assistents a l'acte.

El 20 de març vencia el termini per posar en funcionament la línia i, tot i que no havien arribat a l'Aero les saques de correu, es decidí iniciar-ne el recorregut. El Macchi M-18 *Ibiza*, pilotat per Colomer amb Tizzi, s'envolà a les 10.45 h i arribà al port de Barcelona a les 12.30 h.⁵⁵⁸ L'incompliment de certes normes imposades pel concurs va fer paraitzar la línia fins a complir els requisits, de manera que s'ajornà l'autorització pertinent fins al 4 d'abril de 1922, data en què s'autoritzà a començar a operar.⁵⁵⁹

28.1.3.1.1 - Inauguracions

El dissabte 8 d'abril de 1922, s'envolà Colomer amb Tizzi a l'*Ibiza* en direcció a Palma i a les 15 h feren el mateix, des de Palma, Passaleva amb Duro en

⁵⁵³ Vestit de gentilhome l'administrador del Real Patrimonio, Excelentísimo Sr. Enrique Sureda; en representació del rei, el bisbe de Mallorca; el capità general, Sr. Heredia; el governador militar, Sr. Chaltier; el governador civil interí, Sr. Lastre; l'alcalde Sr. Fons; el vicepresident de la Diputació Sr. Vidal Valls de Padrinás, el president de l'Audiència, Sr. La Sala; el comandant de Marina Sr. Sbert; el delegat d'Hisenda, Sr. Pascual, i regidors de l'Ajuntament de Palma. (Vegeu BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 139.)

⁵⁵⁴ LV 17/03/1922.

⁵⁵⁵ BOGNTA N 12, LV 21/03/1922

⁵⁵⁶ No s'ha trobat la matrícula.

⁵⁵⁷ BOGNTA N 12, LV 21/03/1922

⁵⁵⁸ LV 21/03/1922.

⁵⁵⁹ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 133-146; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 41-46; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 97; LV 19/03/1922; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

direcció a Barcelona, tot i que Colomer no hi havia arribat i hauria d'haver-ho fet. A mesura que corria el temps i no es tenien notícies de Colomer, la preocupació es va anar apoderant de l'Aero.

El mateix dia a les 22 h arribà al port de Barcelona el pailebot *Margarita Taberner* portant el mecànic Tizzi, que havien trobat al mar enfront de la desembocadura del Llobregat, agafat a les restes de l'hidroavió. Arribats al port començà a organitzar-se la recerca de Colomer, que no fou localitzat.⁵⁶⁰

L'accident va provocar la immediata suspensió del servei per la Dirección General de Comunicaciones fins que es pogués garantir la seguretat dels vols.

Mentre s'esperava rebre de nou l'autorització per operar, arribà Àngel Orté, procedent del port de Barcelona amb el seu hidroavió Macchi L-3 M-AAAI,⁵⁶¹ que ingressà a l'Aero. Dies abans del 19 d'abril, arribà a Palma el Savoia S-16 bis, que substituïa el Savoia que es va perdre en el viatge de lliurament, batejat com a *M Colomer* en record del pilot perdut, amb la matrícula M-AHAA.⁵⁶²

Finalment, la *Gaceta de Madrid* publicava el 16 de maig de 1922 la RO que autoritzava l'inici de la línia.⁵⁶³

El 21 de juny s'envolà a les 10 h del port de Palma el Savoia S-16 bis M-AHAA *M Colomer*, pilotat per Passaleva amb Spada i el mecànic Duro, que amarà al port de Barcelona a les 11.40 h i hi tornà a la tarda. S'inicià un període de vols amb molta regularitat, tal com es pot veure en el quadre de l'annex Port 3.

El 15 d'agost s'envolava el *Barcelona* en direcció a Palma i, quan ja veien l'illa, varen tenir un problema de motor. El pilot Bosco va amarar a alta mar enfront de Sóller, amb un mar en calma. Pilot i mecànic es disposaren a esperar a ser localitzats, ja que en aquells anys no es portava ràdio. Veient que ningú els localitzava, posaren en marxa el motor a poques voltes navegant en direcció a Sóller, i entraren al port unes seixanta hores després de l'amaratge d'emergència. Mentrestant, a terra tothom ja s'esperava el pitjor. Localitzats els pilots, i ja que els hidroavions tenien quasi tots algun problema i estaven en espera de solucionar-los, la companyia decidí l'1 de setembre demanar un

⁵⁶⁰ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 147-157; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 44-49, 122-123; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 98; LJD 18/04/1922; LV 19 i 21/03, 9 i 11/04/1922; MD 10 i 18/04/1922; HD 15/04/1922; St 15/04/1922; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁵⁶¹ BODGNTA N12, <www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.htm> [Consulta: 26 novembre 2013].

⁵⁶² BODGNTA n 12, LV 19/04/1922

⁵⁶³ Ministerio de Fomento, RO de 10 de maig de 1922; LV 17/05/1922.

marge de tres mesos al govern per trobar aparells indicats i poder acomiadar els pilots italians que no volien volar, ja que no es fiaven de les reparacions, i poder tornar a operar.⁵⁶⁴

Si mirem el quadre dels vols,⁵⁶⁵ podem veure que durant els dos mesos aproximats d'operacions es produïren diferents incidències,⁵⁶⁶ l'última de les quals fou la del 15 d'agost, que féu parar les operacions temporalment per refer-se i poder continuar en condicions.

La manca de liquiditat per a les 400 accions que quedaren sense vendre's en crear la línia amb Barcelona va fer que l'empresa fes una recerca de capital cap a l'estranger.

Com a resultat de la recerca, el 30 de setembre de 1922 arribà a Palma el Sr. Pierre Canbris, director comercial de la Compagnie Aérienne Française, per entrevistar-se amb la directiva de l'Aero Marítima. Les converses no arribaren a bon port.⁵⁶⁷

A finals d'octubre, passà per Palma Beppo de Massimi, director administratiu de de les línies Latécoère, i mantingué una llarga conversa amb el Sr. José Tous, director de l'Aero Marítima. Després, acompanyats de membres del Consell Administratiu, realitzaren una visita a les instal·lacions del port.

Com a resultat de les converses, el 10⁵⁶⁸ o el 25⁵⁶⁹ de novembre anà a Mallorca Pierre-Georges Latécoère, que va adquirir les 400 accions que l'Aero tenia en cartera, i obtingué d'aquesta manera el control real de l'aerolínia.⁵⁷⁰

28.1.3.2 - Altres vols

L'1 d'agost de 1920, a un quart d'una s'envolava del port de Barcelona el Savoia S-13, pilotat per Guarnieri i que portava de passatgers Josep Canudas,

⁵⁶⁴ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 165-173; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 50-55; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 99; LJD 17/08/1922; LV 16, 17, 18 i 24/08/1922; MD 16/09/1922; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁵⁶⁵ Vegeu Annex Port 3.

⁵⁶⁶ LV 12, 16, 23 i 26/07, 12, 16 i 18/08/1922.

⁵⁶⁷ BUADES SOCIAS, Miquel; *op. cit.*, p. 173; LV 03/10/1922.

⁵⁶⁸ BUADES SOCIAS, Miquel; *op. cit.*, p. 173.

⁵⁶⁹ RULLÁN FRONTERA, Ramón; *op. cit.*, p. 54.

⁵⁷⁰ BUADES SOCIAS, Miquel; *op. cit.*, p. 173; CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 99; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 53-54; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 97; LV 15/09/1922; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

Co de Triola i Foyé. Volaren seguint el litoral, gaudint de l'espectacle de veure la Costa Brava des de l'aire, i amararen a la badia de Cadaqués una hora més tard. A la població foren rebuts per la colònia estiuenca i els habitants de la població, entre els quals hi havia Víctor Rahola i el doctor Guitart, que els convidaren a dinar a casa dels Rahola. A la tarda, després de dinar els portaren a recórrer les cales de la zona en barca. A les 18 h 38 min s'envolaren de nou de la bella població i amararen a Barcelona a les 19 h 28 min.⁵⁷¹

L'hidroavió Savoia S-9, que va tenir l'accident al port de Barcelona el 9 d'abril de 1920, un cop reparat i guardat a Talleres Hereter, fou baixat a l'aigua al port per volar fins a Mallorca el 26 de juny de 1921, pilotat per l'italià Humberto Guarnieri, amb la intenció de fer vols de bateig a l'illa, on es trobà amb Manuel Colomer, que feia els vols amb el Savoia S-16 per a l'Aero Marítima.⁵⁷²

El 28 de juliol de 1923, amararen al port de Barcelona dos Macchi 18 provinents de Palma, amb la matrícula M-ADAD,⁵⁷³ pilotat per Àngel Orté⁵⁷⁴ amb el mecànic Coll, i l'altre tripulat pels germans Andreu i Jordi Parera, els quals anaren al local de la Penya per saludar els seus amics i anunciar-los que donaven la volta a la Península.

El dia 30 s'envolaren del port prenent direcció a l'Ebre, en què arribaren a prop de Móra la Nova, i seguiren el riu fins a Saragossa, on amararen davant l'estupefacció pels vianants que passejaven a la vora del riu. Carregaren combustible i s'envolaren de nou el dia 31 de juliol, seguint riu amunt fins a Miranda de Ebro, on amararen per fer omplir tot el dipòsit i repassar els motors. Tornaren a l'aire per sobrevolar la serralada que separa Vitòria de Bilbao i amararen al seu port.⁵⁷⁵ Des d'aquí anaren seguint la perifèria de la Península

⁵⁷¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 77; LV 03/08/1920. Tot i que Canudas diu que el vol va ser amb el Savoia S-16, ni les dades donades pels diaris ni la manca de cap referència sobre l'arribada d'un Savoia S-16 permeten afirmar que fos l'altre aparell, el Savoia S-13, l'hidroavió emprat.

⁵⁷² MMB (fAPB), caixa 818, carpeta H 1580 – O1; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 42-43.

⁵⁷³ VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 67; <http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.html> [Consulta: 8 abril 1923].

⁵⁷⁴ Àngel Orté es va fer pilot d'hidroavió a començaments del 1922 a Varese (Itàlia). Treballà de pilot a l'Aero Marítima Mallorquina i el 1923 creà una escola de pilots d'hidroavió a Felanitx (Mallorca), on amb un Macchi 18 formà com a pilots els germans Parera i Josep Gomila.

⁵⁷⁵ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 112; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 67; LV 29/07/1923; LJD 30/06/1923; MD 10/08/1923; *Heraldo de Aragón* 31/07/1923.

en vint-i-quatre escales,⁵⁷⁶ uns 4.000 quilòmetres recorreguts en 33 h i 40 min de vol real, més un centenar d'hores de vol portant uns sis-cents passatgers en les diferents poblacions visitades.⁵⁷⁷

El 26 de març de 1924 Àngel Orté i Andreu Parera amararen al port de Tarragona, on el dia 27 volaren amb el periodista Fuen Mayor i els Srs. Alfredo Santeliz i Ricardo Guasch. El dia 30 sobrevolaren l'acte militar de la jura de bandera, a la ciutat de Tarragona, fent evolucions i llançaren flors i banderetes espanyoles.⁵⁷⁸

L'1 d'abril Orté i Parera tancaren la volta en amarar a mig matí al port de Barcelona, on restaren uns dies, en els quals el 4 d'abril la Peña informà els seus socis que qui volgués volar l'altre diumenge en hidroavió s'hi apuntés a les oficines del club. El dissabte dia 5 la Peña féu sopar en honor dels dos pilots pel gran vol realitzat i la seva tasca de divulgació de l'aeronàutica.

El diumenge 6 d'abril, abans de les nou del matí, els dos petits s'envolaren del moll Barcelona i feren evolucions sobre el port. Amararen tot seguit per començar els vols amb els trenta-sis socis de la Peña apuntats⁵⁷⁹ i algun passatger no soci, però necessitaren volar matí i tarda per poder-los fer tots, davant del públic que es concentrà al moll Barcelona.⁵⁸⁰

⁵⁷⁶ Barcelona, Saragossa, Bilbao, Hondarribia, Sant Sebastià, Santander, Gijón, Ribadeo, Ferrol, la Corunya, Vilagarcía, Marín, Vigo, Lisboa, Ayamonte, Isla Cristina, Huelva, Sevilla, Cadis, Màlaga, Almeria, Cartagena, Alacant, València, Castelló, Tarragona i Barcelona.

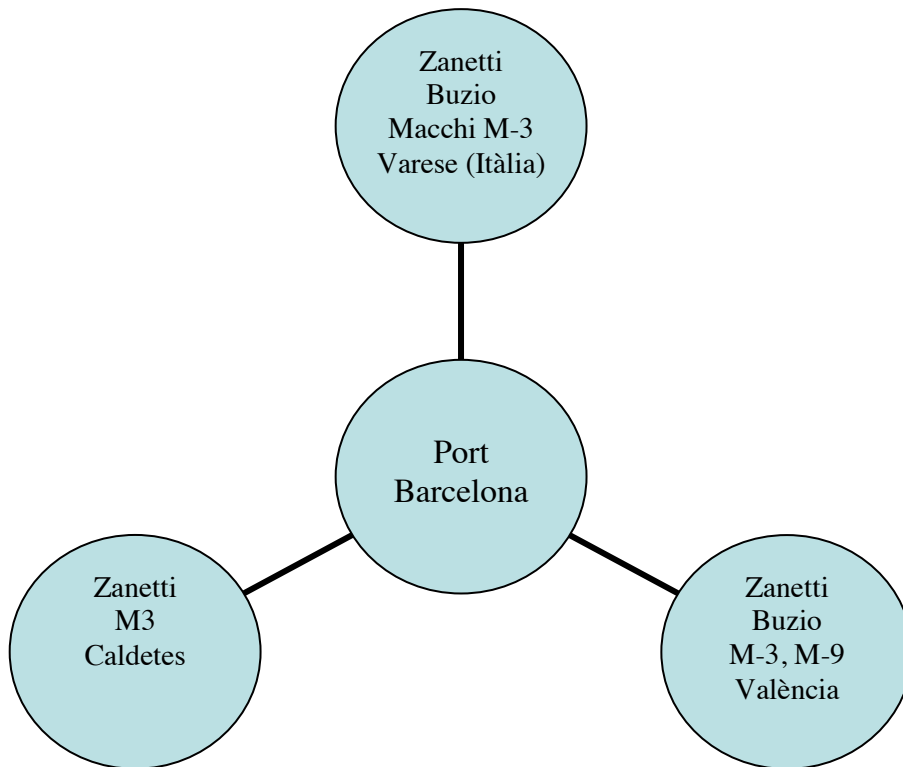
⁵⁷⁷ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 122.

⁵⁷⁸ *Diario de Tarragona* 28/03, 01/04/1924.

⁵⁷⁹ Josep Casacuberta, Luis Pineda, Antonio Zapico, Manuel Sancho, Francisco Serriñá, Josep i Antoni Montanyà, Baptista Ciuraneta, Luis i Gabriel Salisachs, Hernán Palay, Alberto Borrás, Josep Sugrañes, José Reixach, Laureano Marcé, Plácido Montoliu, José Vila, José Mas, Ramón Soler, José López, Jaime Giralt, Luis Mingarro, José Trilla, Francesc Lluch, Alberto Pallarés, Joaquín Xin, José Andreu, Luis Lasarte, Agustí Puig, Ramón Bassols, José Sabaté, Tomás Batlló, Fernando Llacer, Josep Sanllehí, Josep Foix i José Baigal.

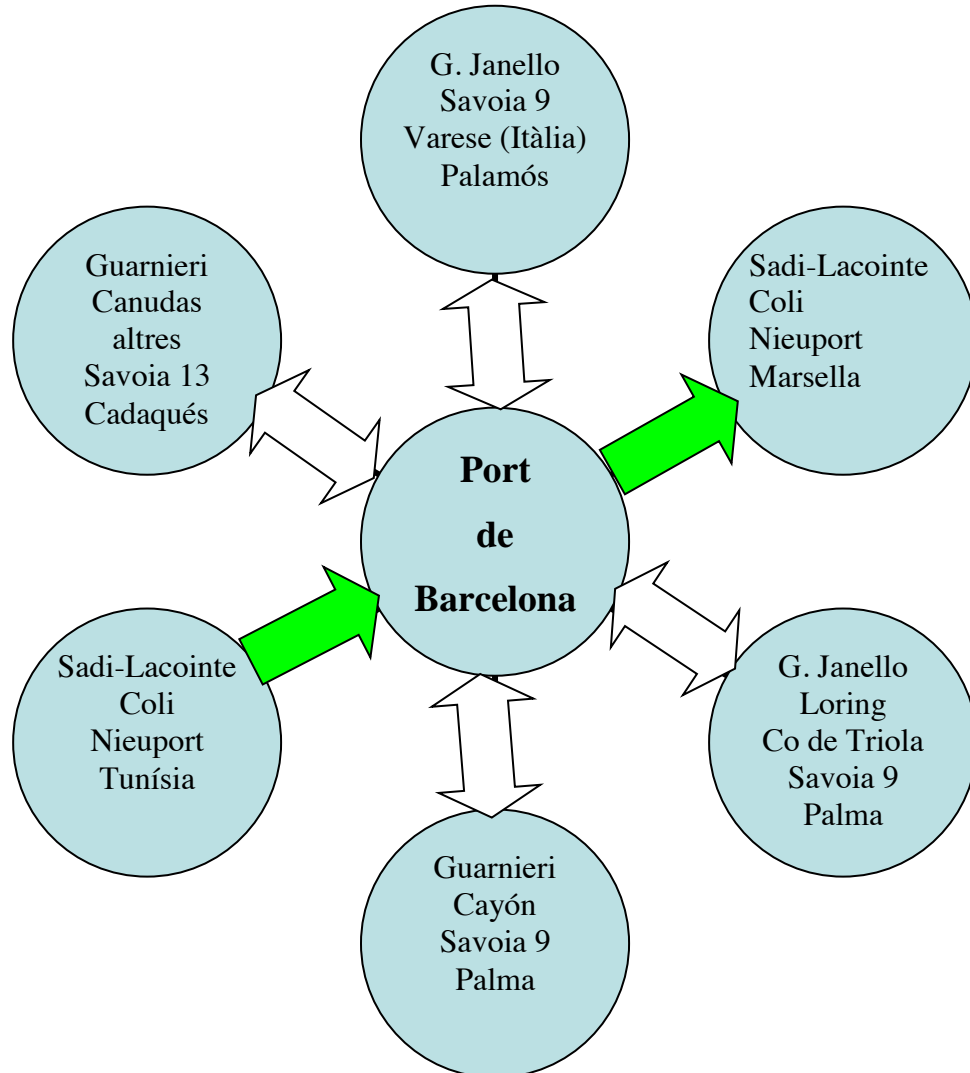
⁵⁸⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 122-123; LV 3 i 9/04/1924; LV 3, 4 i 9/04/1924; MD 4 i 9/04/1924.

28.1.4 - VOLS AL PORT I DES DEL PORT L'ANY 1919



Hidroavió Macchi M-3 davant drassanes Minguella (fotografia: revista *JP4 Mensile di Aeronautica*)

28.1.5 - VOLS AL PORT I DES DEL PORT L'ANY 1920



El Savoia S-9 baixant-lo a l'aigua al port de Barcelona per volar a Mallorca (fotografia: *Stadium*)

28.2 - PORT MILITAR

El mes d'abril de 1921, pocs dies després d'arribar el contratorpediner *Audaz* a Barcelona, començaren a presentar-se tots els alumnes de l'EAN. Com que l'EAN només existia en teoria, el creuer *Princesa de Asturias* embarcà els membres de l'escola i aquests s'allotjaren al contratorpediner *Audaz*, al transport de guerra *Almirante Lobo*, segons el que hi havia al port, i al creuer *Río de Plata*⁵⁸¹ a partir de la seva arribada.⁵⁸²

El *Plata*, un creuer amb unes calderes que ja no podien ser reparades però amb un buc en bones condicions i que estava atracat la base de Ferrol, fou preparat per ser remolcat fins el port de Barcelona.

El dia 17 de juliol sortí de Ferrol l'expedició formada per l'*Español N.º6* (vaixell que procedent de l'Índia quedà internat a Vigo el 1914, fou transferit al govern espanyol en concepte d'indemnització per les pèrdues sofertes per les navilieres espanyoles pels torpedinaments dels submarins alemanys durant la Primera Guerra Mundial) [*sic*], que remolcà el *Plata*, acompanyats per l'*Audaz*, que havia navegat fins al port de partida cinc dies abans. Arribaren al port de Barcelona el 6 d'agost i atracaren al sud de l'Estació Marítima, lloc reservat als vaixells militars.⁵⁸³

Els dos avions Martinsyde F-6, un cop acabats de construir a la Martinsyde Limited, foren provats en vol pel comandant Font de Mora, acceptats i enviats a Barcelona amb equips de flotadors intercanviables.

L'11 de setembre a les 17 h arribava al port el transport *Almirante Lobo*, procedent d'Anglaterra, portant dos hidroavions Flying Boat F-3,⁵⁸⁴ els quatre motors corresponents, 24 caixes d'accessoris i 2 llanxes H, que foren remolcades i atracaren al moll de la Muralla.⁵⁸⁵ En poques hores de diferència també hi arribaren el vaixell de salvament de submarins *Kanguro* i els

⁵⁸¹ D'ara endavant *Plata*.

⁵⁸² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 49-50.

⁵⁸³ *Ibíd.*, p. 64-65.

⁵⁸⁴ Vegeu Annex Avions.

⁵⁸⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 66-67; LV 13/09/1921.

submarins *Isaac Peral* A1, A2 i A3, amb motiu de la pròxima visita del ministre de Marina per comprovar l'EAN i l'esquadreta de submarins.⁵⁸⁶

L'1 de desembre l'esquadra de l'Armada espanyola feia escala al port. Mentre s'apropaven foren acomboiats pel dirigible S.C.A. 2, mentre una esquadreta de Macchi 18 i una de Savoia 16, una patrulla de Martynside, alguns Avro 504 K, un dirigible O i el S.C.A. 1 volant sobre el port i les naus.⁵⁸⁷

El 1924 es millorà l'habilitació del moll del Contradic, s'aixecaren dos nous hangars per allotjar-hi hidroavions, s'aplanà el terreny construint un camí asfaltat per traslladar els aparells als hangars i es posaren també els fonaments per aixecar-hi els nous tallers projectats que s'havien de construir a continuació i al costat dels hangars recentment muntats.

Al primer hangar s'hi instal·là la infermeria amb l'oficina, els pallols i la fusteria. El *Rio* fou remolcat fins al moll del Contradic, i atracà al costat del *Cocodrilo*, de les llanxes H i els torpediners.

Al *Rio* s'hi allotjaren la Comandància de l'EAN, la majoria d'oficials destinats a l'Escola i els alumnes dels cursos d'hidroaviació.⁵⁸⁸

L'any 1926 al moll de Costa s'hi augmentà l'aplanament dels terrenys fins al límit de la zona marítima als antics Alts Forns. En el sector del costat sud del port hi havia el propòsit de instal·lar-hi els dipòsits i els TAN.⁵⁸⁹

28.2.1 - Estructura del Ministeri de Marina

Per tal de variar l'organització en aquell moment del Ministeri (assignant a l'Estado Mayor Central les seves pròpies tasques) es creà una subsecretària,⁵⁹⁰ de la qual depenia, entre d'altres, la Sección de Material y Dirección de Aeronáutica, amb quatre negocis, dels quals el quart era l'Aeronáutica Naval.⁵⁹¹ El 25 de maig de 1924 es creà el cap de la 4a secció, en què es nomenà el contraalmirall Mogaz, marquès de Mogaz, i es nomenà cap de la Sección de Material y Aeronáutica el contraalmirall Eugenio Montero Reguera.

⁵⁸⁶ LP 13/09/1921, LV 13/09/1921.

⁵⁸⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 171.

⁵⁸⁸ *Ibid.*, p. 197-198.

⁵⁸⁹ LV 29/12/1926.

⁵⁹⁰ GM 25/05/1924; RD 24/05/1924.

⁵⁹¹ GM 07/07/1924; RD 06/07/1924.

Aquests reials decrets, junt amb el de 24 de novembre de 1924, eliminaren la División Naval de Aeronáutica, de manera que, per una banda, quedà organitzada l'EAN i, per l'altra, el *Dédalo*, que restà directament sota el comandament de l'Estado Mayor per emprar-lo quan creies oportú, però mentre no tingués accions assignades quedava a Barcelona col·laborant amb l'Escola, que el dotaria del material i personal adequat per a cada ocasió. També es creava la cadena de comandament de l'Escola, especificant les graduacions per a cada lloc.

A finals de març de 1926, Don Pedro fou nomenat Auxiliar de 4a Negociado de la Sección Central de Material, i fou rellevat com a director de l'EAN pel capità de fragata Lutgardo López Ramírez. Per cobrir la seva plaça, fou nomenat sotsdirector el capità de corbeta Vicente Castro Aguilar, que tenia el comandament del *Plata*.⁵⁹²

El 8 de juliol, el rei Alfons XIII signava un RD a Londres, on era de viatge oficial. El RD dotava el país d'un pressupost extraordinari de 3.538 milions de pessetes, dels quals 1.508 estaven destinats a Defensa, quantitat a emprar fins al 31 de desembre de 1936.

A la Marina li tocaven 877 milions i mig, dels quals 49 milions eren per a l'AN, assignats per establir bases aeronavals a Maó, Cartagena, Vigo i Barcelona.

Per instal·lacions fixes	15 milions ptes.
Per material volant	20 milions ptes.
Per forces aèries embarcades	4 milions ptes.
Per establir l'Escuela de Aplicación de la Aeronáutica Naval a Barcelona, entre material fix i volant	<u>10 milions ptes.</u>
	49 milions ptes.

Quantitats que s'havien de començar a lliurar des de l'1 de juliol de 1926.⁵⁹³

28.2.1.1 - Visita del Ministre de marina

Tal com estava previst, el dissabte 17 de setembre arribà a l'estació de tren de Passeig de Gràcia de Barcelona, en l'express de Madrid, el ministre de Marina,

⁵⁹² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 312; RO 24/05/1926.

⁵⁹³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 321-324; RD 09/07/1926.

marquès de Cortina, amb el seu seguici.⁵⁹⁴ Fou rebut per les autoritats,⁵⁹⁵ entre les quals hi havia el director de l'EAN, Don Pedro, i la comitiva es dirigí cap al creuer *Plata*, on s'allotjà el ministre els dies d'estada a la ciutat.

El mateix matí de l'arribada, a més de les visites de protocol, el ministre visità La Hispano Suiza, on fou atès pel Sr. Damià Mateu. Tot seguit s'adreçà als antics Tallers Hereter (ara Tallers de l'Armada), on s'estaven construint una sèrie de sis hidroavions Savoia S-13 i es volia continuar amb la construcció de quatre Savoia S-16.⁵⁹⁶ La fusta emprada per a aquest aparell era de pollancre i per al buc, de castanyer, una fusta de molta qualitat.

A continuació visità els terrenys de la platja de Can Tunis de les Drassanes Minguell, parcel·la de platja on hi havia naus buides i restes de construccions navals. La visió no era la millor però com que estava situada al costat del port i a la platja, tenia una bona situació i un bon preu, que la feien apta per instal·lar-hi els futurs tallers de l'Aeronàutica Naval.

Tornant al port, visità el vaixell *España N.º6*, on Don Pedro li explicà les obres que es farien segons els plànols del coronel d'enginyers de l'Armada Sr. Jacinto Vez. Estava previst que les obres duressin sis mesos, amb un cost de dos milions de pessetes. El vaixell, un cop convertit en estació transportable d'aeronàutica naval, tindria capacitat per portar tres esquadretes de sis hidroavions, cada una amb una tripulació de 400 mariners més aviadors. A continuació visità el pontó *Cocodrilo*, de la Comisión Oceanográfica.

Després de dinar al transatlàntic *Buenos Aires*, convidat per les autoritats locals, el ministre s'adreçà acompanyat d'oficials del ram a l'aeròdrom, on arribà a les 16.30 h. Entre el públic hi havia molts socis del R.A.C.C. Els oficials alumnes de l'EAN, Srs. Ramón Carranza, José Gómez, Francisco Andrada i d'altres, feren vols davant el ministre. Acabats els vols el ministre marxà del camp de vol.

A la nit el sopar fou a l'Hotel Ritz.

⁵⁹⁴ El vicealmirall segon, cap de l'Estat Major Central, Sr. Salvador Buhigas; el cap del negociat de l'Aeronàutica Naval, capità de fragata Sr. Luis Castro; el capità de fragata Rodríguez Fernández Mesa, el sotssecretari particular Sr. Miguel Gómez, diputats a Corts i mariners, el marquès de Valterra, de Huétor i de Santillán, i el vescomte de Priego, tots tinentes de navili.

⁵⁹⁵ Vegeu Annex Port 4.

⁵⁹⁶ Aparells que varen començar a construir els Tallers Hereter en fer els vols de prova de la ruta amb les Balears, amb la convicció d'aconseguir el contracte, que al final no es va signar.

El diumenge 18 a les vuit del matí començà el moviment a port amb els preparatius de l'esquadreta de torpediners i submarins, que havien arribat al port el dia 11. Primer sortí del port el vaixell de salvament *Kanguro* ple a vessar de convidats, darrere d'ell els torpediners i, a continuació, el transport militar *Almirante Lobo* amb més espectadors.

El ministre junt amb el vicealmirall Buhigas, el marquès Valdivieso, el comandant de marina Sr. Antonio de Castillo i el secretari del ministre, embarcaren en el submarí A-1 *Monturiol*, comandat pel Sr. Antonio Alonso Rivero, i es dirigiren cap la boca del port seguits de l'A-2 *Cosme García*, que portava el governador civil i la seva filla, l'ajudant del ministre i el capità de fragata Sr. Castro, cap de la secció d'aeronàutica del Ministeri de Marina, sota la direcció del Sr. Manuel Osanez. Alhora, eren seguits per l'A-3, sota el comandament del Sr. Tomás Azcárate, i de l'*Isaac Peral*, comandat pel Sr. Carancio Cone y Micano. Tots ells anaven darrere de l'*Audaz*, que arrossegava un globus captiu.

Durant pràcticament tres hores, amb un dels Avro de l'aeròdrom, pilotat per l'instructor Sr. Brown i el tinent de navili Sr. Taviel de Andrade, sobrevolaren els vaixells fent maniobres i llançant petites bombes de guix per assenyalar la posició dels submarins submergits. També va volar un hidroavió Savoia S-13 construït als Talleres de la Armada, pilotat per l'instructor Sr. Longo i el tinent de navili Flórez. Acabats els exercicis previstos els vaixells tornaren a port.

Al migdia el ministre oferí un dinar a les autoritats i comandants dels vaixells al *Plata*.

A la tarda, en un dia de bon temps, davant l'hangar de Talleres Hereter (al moll Catalunya) i davant del públic convidat, es procedí a batejar primer l'hidroavió *Español*, el primer Savoia S-13 produït als Tallers de Sant Martí i el Flying Boat F-3 *Medina Giraldo*,⁵⁹⁷ que va ser remolcat fins al moll sense estar acabat de muntar.

A la nit el ministre tornà cap a Madrid amb l'express nocturn acompanyat del seu seguici.

⁵⁹⁷ Aquest aparell va ser regalat pel Sr. Eusebio Giraldo, un industrial opulent de Medina del Campo i exdiputat de 84 anys. Va regalar a l'exèrcit aquest gran hidroavió, que li va costar 5.000 lliures.

El dilluns 19 el *Kanguro* amb els submarins i torpediners sortiren del port de Barcelona en direcció a Maó.⁵⁹⁸

Un mes més tard, el 20 d'octubre de 1921 al matí, quan encara no havia començat a funcionar l'escola d'hidroavions, l'instructor de l'especialitat Sr. Mice Longo amb el tinent de navili Sr. Ramón de Caranza volaren amb el Savoia S-13 batejat o amb el segon aparell de la sèrie. Volaren del port de Barcelona fins al port de Sant Feliu de Guíxols, on amararen després de fer un parell de voltes sobre la població. El viatge el feren en 25 minuts. A dos quarts d'una s'envolaren en direcció a Barcelona.⁵⁹⁹

Abans d'acabar l'any arribaren els dos primers hidros Macchi 18, equipats amb motor Issota Fraschini de 170 CV i destinats a l'escola d'hidroavions de l'AN.⁶⁰⁰

Un decret de 3 de gener de 1922 creava la División Naval de Aeronáutica, formada pels vaixells destinats a l'AN més el *Dédalo*.⁶⁰¹

El 8 de març arribà el vaixell *España N.º3*, que es posà al costat del *Dédalo* per tal de facilitar-hi el trasllat de material pesant. També portava una sèrie d'uns quants Avro 504, quatre Martynside i dos Parnall Panther en diferents caixes més d'altres amb els accessoris pertinents. També deixà el buc d'un Flying Boat F-3 al costat del *Plata*.⁶⁰² Al vaixell *Ballaura* arribaren a finals de març procedents d'Itàlia els dos dirigibles SCA, adquirits per 118.000 pessetes.⁶⁰³

El 1923, a més dels hangars de l'aeròdrom, també es canviaren les cobertes de lona dels hangars III i IV per cobertes metàl·liques galvanitzades⁶⁰⁴ i també es va concloure la instal·lació d'un nou hangar al moll del Contradic.⁶⁰⁵

Acabat aquest darrer hangar, s'autoritzà la construcció d'un barracó annex a l'hangar, habilitant-lo com a dependències de la base d'hidroavions, on s'instal·laren dependències de personal i com a magatzem de material d'hidros i un dispensari de primeres cures. Tenia tres metres d'amplada i estava

⁵⁹⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 68-71; HM 17 i 19/09/1921; LP 17, 18 i 19/09/1921; LV 17, 18 i 20/09/1921.

⁵⁹⁹ LV 21/10/1921.

⁶⁰⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 90; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 67.

⁶⁰¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 93-94; LV 12/01/1922.

⁶⁰² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la, *op. cit.*, p. 102.

⁶⁰³ *Ibíd.*, p. 105.

⁶⁰⁴ *Ibíd.*, p. 140-141.

⁶⁰⁵ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, *op. cit.*, p. 104.

adossat en tota la longitud de l'hangar (56 m), subdividit per envans en diferents dependències.⁶⁰⁶

Així quedava instal·lada la base d'hidroavions al moll del Contradic amb els elements necessaris per al seu funcionament. A partir d'aquell moment els hidroavions de l'Escuela, de reconeixement i els grossos com els Flying Boat tenien el seu lloc en aquest moll i dos Junkers F-13 amb flotadors. El primer va ser-hi uns mesos fins al 17 d'agost, en què va marxar cap a la Mar Chica i el segon arribà entre finals d'octubre i començaments de novembre, i passà més tard junt amb l'altre a ser de la Creu Roja.⁶⁰⁷

28.2.2 - Interessos francesos: Aero Marítima Mallorquina

Latécoère volia controlar tots els enllaços aeris amb el nord d'Àfrica perquè la seva línia Tolosa-Casablanca no tingués competència. D'altra banda, l'enllaç ràpid amb Algèria estava en el seu programa inicial, pel pes econòmic de la colònia i el comerç amb la metròpoli. Per aquest motiu estava interessat en l'enllaç fins a Mallorca i de l'illa fins a Alger, després de fracassar el ramal Casablanca-Rabat-Fes-Orà.

El 27 de novembre de 1922, Latécoère adquirí a la fira d'aviació de París sis avions amfibis Lioré et Olivier H 13⁶⁰⁸ i sis trimotors Caudron C-61,⁶⁰⁹ als quals es va col·locar sota la panxa de l'aparell un gran calaix amb capacitat per a 5.200 litres, com a precaució en cas d'amaratge d'emergència.⁶¹⁰

Per tal de poder instal·lar les antenes de ràdio a les bases de Barcelona i Palma, tal com era necessari per col·locar als ports i als aparells equips de radiofonia i TSH, el 30 de gener de 1923 se sol·licitaven les autoritzacions pertinents a les autoritats portuàries,⁶¹¹ treballs que s'acabaren a finals d'abril.

⁶⁰⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 144-145.

⁶⁰⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 172; IHCA, *op. cit.*, p. 133; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 86-87; MD 09/11/1923; St 15/11/1923.

⁶⁰⁸ Vegeu Annex Avions.

⁶⁰⁹ Vegeu Annex Avions.

⁶¹⁰ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 99; *Le Fanatique de l'Aviation*, núm. 161, abril 1983.

⁶¹¹ MMB (fAPB), caixa 818, carpeta H 1580.

El 7 de març va arribar a Palma el primer amfibi Lioré et Olivier H 13 Núm. 21, M-ABAB,⁶¹² procedent del port de Barcelona, que aterrà a l'aeròdrom de Son Sant Joan perquè la premsa i les autoritats poguessin veure de prop l'aparell. L'amfibi estava pilotat per Archille Enderlin, amb el mecànic Abel Gauthier, i va ser la primera tripulació francesa a arribar a Mallorca des que foren acomiadats els tripulants italians, substituïts per francesos des de que la companyia va ser controlada per la C.G.E.A.⁶¹³ Vuit dies després es portà en vol l'aparell fins a les instal·lacions del port, pilotat per Enderlin i amb el mecànic Pintado.⁶¹⁴ El següent amfibi a arribar de Barcelona, pilotat per Bourgeois i el cap de línia Tchauville, ho féu el dilluns 12 portant a bord els equips radiofònics per instal·lar-los a Son Sant Joan i als hidroavions.⁶¹⁵

L'endemà, amb intenció de provar els aparells i els equips de radiofonia, s'envolaren Enderlin i Bourgeois amb el Macchi M-18 *Barcelona* per sobre del port, amb intenció de fer-ho després amb els *Menorca* i *Miramar*, però el governador civil prohibí els vols i hagueren de parar.⁶¹⁶ Finalment el 23 de març s'autoritzaren els vols de prova.⁶¹⁷

Paral·lelament, l'Ajuntament de Marsella i el Consell General del departament de Boques del Roine demanaren i consideraren bàsic un enllaç aeri directe de Marsella a Alger, primer via Barcelona i després vols directes a partir de l'1 de gener de 1924.⁶¹⁸

El tercer Lioré et Olivier H 13 M-ACAC⁶¹⁹ arribà a Mallorca el 3 d'abril de 1923, pilotat per Enderlin i amb el mecànic Pintado.⁶²⁰ En aquell moment l'Aero Marítima disposava dels tres Lioré et Olivier H 13, amb les matrícules M-ACAC, M-AEAE i M-ABAB,⁶²¹ més dos Macchi M-18 *Menorca* i *Miramar*, tots amb equips de TSH i radiofonia provades en vol. També tenien dues gasolineres

⁶¹² <www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.htm> [Consulta: 3 gener 2014]. A part d'aquest cas, entre les dues pàgines de matrícules consultades i alguns llibres, no coincideixen els números de construcció i es desquadren les dades sobre quin aparell porta una matrícula o altra. Per tant, només faré servir les matrícules.

⁶¹³ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 179; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 97; LV 07/03/1923; LUH 08/03/1923.

⁶¹⁴ LUH 16/03/1923.

⁶¹⁵ *Ibid.* 13/03/1923.

⁶¹⁶ *Ibid.* 14/03/1923.

⁶¹⁷ *Ibid.* 24/03/1923.

⁶¹⁸ LV 17/05/1923, MD 12/03/1923, LUH 16/03/1923.

⁶¹⁹ <www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.htm> [Consulta: 3 gener 2014].

⁶²⁰ LUH 04/04/1923.

amb equip de radiofonia. A més a més, als dos punts de sortida i arribada hi havia dos colomars amb trenta parelles de coloms en cada punt. També tenien tres Savoia S-16 en reparació per tenir-los en reserva.⁶²²

Arribats els amfibis a Mallorca, on disposaven de l'aeròdrom de Son Sant Joan i el port, calia tenir un lloc a Barcelona on poder allotjar els aparells. Obtingueren l'autorització de l'AN d'emprar les seves instal·lacions al port de Barcelona a partir del 12 de maig del 1923.⁶²³

El 16 de maig Latécoère s'enlairà de Marsella a les 3 h 46 min en direcció a Barcelona, on aterrà en el Breguet 14, que feia aquesta ruta tres hores després. Paral·lelament s'envolà de Tolosa un trimotor Caudron C-61 tripulat pel pilot Enderlin, el radiotelegrafista Munar i el mecànic Gauthier fins a l'aeròdrom francès de Barcelona, d'on sortiren amb l'amfibi Lioré et Olivier H-13 cap a Mallorca. El Caudron hagué de restar a Barcelona per problemes en un motor, mentre s'envolava del port de Barcelona el Lioré et Olivier H-12 M-ABAB, que portà Latécoère a Mallorca. Des d'aquí s'enlairaren de nou a les 11.45 h en direcció a Alger, on amararen a les 14 h 40 min. En el darrer tram, el radiotelegrafista Munar anà comunicant cada cinc minuts amb Palma, donant constantment la posició fins a arribar a la costa africana.

Aquest viatge era molt important per a Latécoère, que volia convèncer les delegacions franceses de la colònia perquè aprovessin subvencions complementàries a les donades per l'Estat francès, i obtingué una subvenció de 700.000 francs anyals per al tram Alger-Palma.

Solucionats els problemes del Caudron a Barcelona, s'envolaren de l'aeròdrom francès en direcció a Palma. Enderlin pilotava l'aparell, acompanyat de Daurat i Pranville. A mig camí un dels motors es parà i després un altre; sorprenentment, quan Enderlin començà la maniobra per amarar a prop d'un vaixell de càrrega, els motors funcionaren un altre cop, i tornaren a Barcelona, però el problema es repetí més d'un cop. Aquests trimotors foren descartats de la ruta.

⁶²¹ VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 78; <www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.htm> [Consulta: 3 gener 2014].

⁶²² BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 181; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 55.

⁶²³ MMB (FAPB), caixa 818, carpeta H 1580.

L'endemà tornà l'amfibi amb la mateixa tripulació, sense Latécoère. Aquest cop s'envolaren d'Alger a les 9.30 h amb un fort vent. En el trajecte connectaren per ràdio amb dos vaixells que veieren, en un vol bastant mogut per tempestes, pluja forta, vent i boira, motiu pel qual perderen la ruta i amararen a Portocolom. Poc després cobriren el recorregut fins a Palma en un vol curt.⁶²⁴

Finalment, el 4 de juny de 1923 arribà a Palma el telegrama de Madrid que autoritzava a operar la línia Barcelona-Mallorca, però sense poder dur correu.⁶²⁵

Com que es preveia començar a operar la ruta Mallorca-Barcelona, els preus dels bitllets per passatgers eren 75 pessetes per viatge en un sentit i 125 pessetes el d'anada i tornada.

El dia 6 de juny s'inaugurà la línia, en què l'amfibi Lioré et Olivier H 13 Núm. 21 sortí de Palma a les 12 h, pilotat per Enderlin, amb el mecànic Gauthier i el radiotelegrafista Munar, i arribà a Barcelona a les 14 h. A la tarda el vol de tornada s'enlairà a les 17 h i arribà a Palma a les 19 h, portant de passatgers els Srs. Beppo de Massini i Pranville. Per consultar els vols d'aquesta ruta, vegeu la pàgina següent.

Veient que pocs passatgers adquirien bitllets per viatjar a la Península, s'oferiren una sèrie de bitllets a periodistes perquè escrivissin sobre els viatges, que es frenaren el 30 de juny a l'espera de l'autorització per portar correu, ja que sense aquesta subvenció la ruta no era viable.

Com que passava el temps i no es deia res sobre el correu, l'1 d'agost s'envolaren dos amfibis sense autorització en direcció a Barcelona, on aterraren a l'aeròdrom de Latécoère.

A partir d'aquí, una sèrie de maniobres fetes pels representants francesos a l'empresa portà la seu d'aquesta firma a Barcelona i, veient que no es podia portar correu amb subvenció, simplement deixaren d'operar la línia, i mantingueren la propietat de les instal·lacions al port de Mallorca.

⁶²⁴ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 99; BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 180-181; RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 55; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 98; *Le Fanatique de l'Aviation*, núm. 161, abril 1983; LJD 04/06/1923, LV 17 i 18/05/1923.

⁶²⁵ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 183, RULLÁN FRONTERA, Ramón *op. cit.*, p. 56; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 98; LUH 05/06/1923; LV 07/06/1923.

El Boletín Oficial de Correos de 30 de gener de 1924 publicava la RO de 16 de gener del mateix any, que suspenia la concessió del correu definitivament.⁶²⁶

VOLS DE L'AERO MARÍTIMA MALLORQUINA FRANCESA⁶²⁷
JUNY DE 1923

DIA	AVIÓ	TRIPULACIÓ	PASSATGERS	HORARIS
6	LeO H-13 N. 21	P. Enderlin M. Gautier R. Munar	Massini Pranville	12:00 – 14:00 17:00 – 18:50
9	LeO H-13 N. 22	P. Clerc M. Le Chat R. Munar	Petit	08:00 – 09:50 13:40 – 15:30
12	LeO H-13 N. 21	P. Enderlin M. Gautier	J. Agustín F. Tous	08:00 – 09:50 14:20 – 16:10
14	LeO H-13 N. 22	P. Clerc M. Le Chat	J. Campins J. Campins	08:00 – 10:00 14:30 – 16:00
16	LeO H-13 N. 22	P. Clerc M. Le Chat	A. Munar A. Castañoldo F. Marcel J. Sampere	08:00 – 10:00 17:00 – ¿¿¿¿
19	LeO H-13 N. 21	P. Enderlin M. Pintado R. J. Brotat	E. Vives A. Verd S. Esquirios	08:00 – 09:30 Torna a causa del mal temps
21	LeO H-13 N. 22	P. Clerc M. Viguet R. Munar	B. Guerrero R.L.Mora	10:15 – 12:00 17:15 – 19:15
23	LeO H-13 N. 22	P. Clerc M. Le Chat R. Hermoso	J. Puntí F. Reich A. Pujol	09:55 – 11:40 14:45 – 16:45
26	M-18 Barcelona	P. Bourgois M. Soudaloe		08:00 – 09:30 14:00 – 15:40
28	M-18 Menorca	P. Petit M. ¿¿¿¿		08:15 – 09:50 16:40 – ¿¿¿¿
30	LeO H-13 N. 23	P. Bourgois M. Pintado R. Hermoso		08:00 – 10:00 16:15 – ¿¿¿¿

Llegenda: LeO H-13 = amfibi Lioré et Oilivier H 13, N. = Es refereix al número de producció, M-18 = Macchi M-18, P= pilot, M = mecànic, R = radiotelegrafista.

⁶²⁶ BUADES SOCIAS, Miquel, *op. cit.*, p. 184-190, RULLÁN FRONTERA, Ramón, *op. cit.*, p. 56; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 98-99; LJD, núm. 98-99, gener 1923; MD 13/07/1923.

⁶²⁷ Quadre fet entre el periòdic *La Última Hora* i el llibre de Ramón Rullán.

28.2.3 - BASE D'HIDROAVIONS

28.2.3.1 - Escuela de la Aeronáutica Naval

A començaments d'any el tinent de navili Flórez i els oficials alumnes Tavial de Andrade, Carranza, Montis, Gómez Caballos, Cervera, Esteban i Duran –que havien acabat les pràctiques amb l'Avro 504, tot i que els faltava fer el viatge i les proves per obtenir el títol de pilot d'avió (uns exàmens que no es farien fins a començaments del 1923)–, continuaren la seva instrucció de vol amb hidroavions Macchi 18 amb motor italià.

Per fer les classes de vol, els hidroavions eren remolcats per botes de l'EAN, que portaven l'instructor, alumnes, mecànics i personal de maniobra. Arribats a davant del port, s'engegava el motor de l'aparell amb instructor i alumne a bord, i l'aparell buscava la millor direcció per envolar-se, evitant en la mesura del possible el canal del port, mentre una llanxa H vigilava els vols.⁶²⁸

A mitjan febrer es nomenaren els 20 alumnes pilots i 24 alumnes mecànics formant la 2a promoció de personal subaltern.⁶²⁹

El 21 de febrer dos Macchi 18 volaren al matí fins al port de Tarragona, on a la tarda arribà l'*Audaz*. Volaren cada dia fent vols de pràctiques i a certa distància del port per fer el control de contraban, sempre amb el suport del contratorpediner, i tornaren a la base el diumenge 26, seguits l'endemà per l'*Audaz*.⁶³⁰

Els dos primers Macchi 18 es guardaven sobre el moll Catalunya, on es pujaven amb una ploma, en la que fou la primera base provisional, a prop de l'hangar de Talleres Hereter. Quan el 8 de març arribaren dos Macchi 18, amb motors Hispano Suiza de 150 CV, pilotats per Guarnieri i Magnini, es guardaren junt amb els altres dos aparells. Poc després d'arribar, el 14 d'abril, Magnini començà a donar doble comandament a un caporal i set mariners. També es

⁶²⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 97-98.

⁶²⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 95; Annex Port M2.

⁶³⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 90-91; *Diario de Tarragona* 22, 24, 25, 26 i 28/02/1922; *Tarragona* 22, 26 i 28/02/1922; *La Veu de Tarragona*.26/02/1922

feien volar els Savoia 13, però sempre amb instructors, ja que no eren fàcils d'enlairar.⁶³¹

En marxar el *Dédalo* el 30 de juliol de 1922, quedà l'instructor Magnini amb sis mariners, que volaven sols amb l'Avro, i havien de fer els vols d'escola amb els hidroavions Macchi 18 amb instructor.⁶³²

La pressa per actuar al Marroc va fer que hi marxessin els pilots i mecànics sense tenir els títols corresponents, tema que solucionà Don Pedro quan tornà a Barcelona el vaixell *Dédalo* amb els seus aparells. Ell elaborà la normativa a seguir per obtenir els títols oficials pertinents, que quedà plasmada en el document publicat el 17 d'octubre de 1922.

En començar l'any 1923 s'havien incorporat a l'EAN els alumnes de la 2a promoció menys els tinents de navili Carlos Antón y Palacios i Ricardo Casas, que no havien passat el reconeixement mèdic. Un cop fet, Casas fou nomenat alumne d'aerostació ja que no assolí el nivell requerit com a pilot d'avió.⁶³³

En arribar el *Dédalo* al port de Barcelona provinent del Marroc, amb els tinents de navili Montis i Esteban, el primer fou nomenat instructor d'hidroavions (en substitució del capità Magnani, que va cessar com a instructor) i el segon s'encarregà de dirigir la formació dels Aprendices de Aeronáutica.

A partir del febrer de 1923, els pilots de la 1a promoció que no havien fet les proves d'examen de vol feren les proves reglamentàries, consistents en un viatge port Barcelona – Tarragona – Sant Carles de la Ràpita – port de Barcelona i una prova sobre l'aeròdrom.

El 22 de febrer el tinent de navili Taviel de Anadrade féu el viatge amb un Savoia 16, però com que no va poder tornar el mateix dia per l'estat de la mar, repetí la prova amb èxit el 29 de maig. Dos dies abans ho feia amb èxit el tinent de navili Carranza amb un Savoia 16 bis. El 18 del mateix mes féu la prova amb èxit el subaltern Pérez Carreño amb el mateix model d'hidroavió, i el dia 19 li tocà el torn al Mestre Otero, que va volar amb un Macchi 18, i va haver de repetir el viatge el 24 de maig, sense incidents.⁶³⁴

⁶³¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 91.

⁶³² *Ibíd.*, p. 117.

⁶³³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 135; *Aérea*, núm. 6, novembre 1923.

⁶³⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 147-148.

Com a resultat de la proposta formulada per Don Pedro de dotar de personal l'AN, es nomenaren vint-i-sis alumnes per a la 3a promoció de mecànics en vol. Finalment entre l'11 de maig i el 7 de juny de 1923 obtingueren el títol de pilot i l'habilitació d'hidroavió set oficials.⁶³⁵

L'1 de gener de 1924 a la base hi havia onze hidroavions en vol,⁶³⁶ quinze pilots⁶³⁷ i vint-i-vuit mecànics.⁶³⁸

A primers d'any els oficials de la 3a promoció (els alumnes Cellier, Segalerva, Galán, García Charlo, Aguilera i Vara), un cop acabat el curs amb l'Avro 504 K, començaren la formació amb hidroavions al port amb el tinent de navili Montís com a instructor.⁶³⁹

A partir de l'11 de gener va ser baixa de la División Naval de l'EAN el contratorpediner *Audaz*. D'altra banda, a finals de gener s'hi incorporaren els torpediners Núm. 13 i 4.⁶⁴⁰

Els alumnes pilots de l'últim curs seguien la seva formació en aparells d'escola i ja estaven a prop de la solta. Els de 2n i 3r curs, a finals de gener de 1924,



Base d'hidroavions, Moll del Contradic
Fotografia: MNMCFH

⁶³⁵ Els tinents de navili González, Ceballos, Montes, Carranza, Taviel de Andrade i Cervera, i l'alferes de navili Durán y Esteban. (Vegeu GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 149.)

⁶³⁶ Hi havia en vol tres Macchi 18 d'escola i dos d'exploració, un Savoia 13, tres Flying Boat i dos Avro 504 amb flotadors, més quatre Macchi 18 i tres Savoia 16 bis en reparació. (Vegeu GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 181.)

⁶³⁷ Volaven com a pilots els tinents de navili Montís, com a instructor; Carranza, Antón i els alferes de navili Esteban, Fernández de la Puente i Arbolí, i com a subalterns Planas, Pérez Carreño, Freire, Cholvi, Alba, Rodríguez, Domínguez, Calviño i Lobato. (Vegeu GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 181.)

⁶³⁸ Dels F-3: Conesa, Aneiros, López, Giménez, Filgueira, Darmaculleta, Vives, Viade i Roselló; dels Savoia 16 bis: Befán, Pérez, Martínez i Poveda; dels Savoia 13 i 16, Bendala, i dels Macchi 18: Calaza, Díaz, Fíguls, Irueta, Bustundy, Álvarez, Serrallonga, Navarro, Couceiro, Pérez, Luarda, Lozano, Hernández i Martínez. (Vegeu GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 181.)

⁶³⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 198.

⁶⁴⁰ *Ibíd.*, p. 181-182.

volaven en els aparells d'exploració Macchi 18 i Flying Boat F-3, fent tots ells algunes de les proves reglamentàries que també feren l'alferes de navili Arbolí i el tinent de navili Antón féu totes les proves.

Aquell mateix mes l'alferes de navili Fernández de la Puente causà baixa a petició pròpia de l'especialitat en no ser capaç de volar a més de 300 m d'altitud. El tinent de navili Núñez de la Puente féu el mateix després de quatre mesos de baixa per malaltia

A finals de gener, en disposar l'AN dels crèdits necessaris per adquirir 12 hidroavions de bombardeig Supermarine Scarab, una RO de 4 de febrer de 1924⁶⁴² nomenava la comissió d'adquisició, que el mateix mes es desplaçà a Anglaterra, Londres i Southampton per concretar els termes d'adquisició dels esmentats aparells i el material complementari, entre el qual hi havia dotze estacions de ràdio. Els avions s'adquiriren per emprar-los al Marroc i es decidí que els anés a recollir el *Dédalo*.⁶⁴³

Els dies 7 o 8 de febrer volaren sobre el port, la mar i Barcelona aparells Macchi 18 i Savoia 16 bis de l'EAN. Realitzaren pràctiques els tinentes de navili Montis, Díez, Domínguez, Longo i Arbolí i els mecànics Planas i Barrego.⁶⁴⁴

El 8 de març féu el viatge establert, des de la base d'hydroavions del port de Barcelona fins a Sant Carles de la Ràpita, el tinent de navili Arbolí portant de passatger el mecànic Bosch per tal d'obtenir el títol de pilot d'hydroavió. L'amaratge fet en arribar al port de Barcelona, en què resultà amb ferides lleus el mecànic, fou violent i es perdé un flotador.

Els subalterns Carcellés i Calviño feren els viatges els dies 9 i 10, i l'11 el tinent de navili Díaz Domínguez. Els vols s'efectuaren amb Savoia 16 bis, emprant un temps d'unes tres hores. Aquests pilots pertanyien a la 2a promoció del seu rang.⁶⁴⁵

L'Avro 504 L (versió de l'avió amb flotadors) es mantingué en vol emprat pels pilots d'hydroavió que tenien la solta, fins que el 17 de març, pilotat pel subaltern Carcellés, quedà fora de servei per un accident d'amaratge.⁶⁴⁶

⁶⁴² GM 07/02/1924; *Tarragona* 08/02/1924.

⁶⁴³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 182-183.

⁶⁴⁴ LV 09/02/1924.

⁶⁴⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 198; *Tarragona* 9, 11 i 12/03/1924.

⁶⁴⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 200.

En les seves importants maniobres, l'esquadra anglesa al Mediterrani va fer escala a les Balears el 12 de març. S'havien previst enviar en vol a les Illes un parell de Flying Boat F-3, dos Macchi 18 i un dirigible O, però les males condicions atmosfèriques van fer que s'anul·lessin els vols.⁶⁴⁷

El 6 de juny de 1924 l'esquadra italiana que portava el rei i el seu seguici es trobaren amb l'espanyola a l'altura de les illes Columbrets per anar plegats al port de València.

El dia anterior sortí de Barcelona una esquadreta de sis Savoia acompanyats per vaixells gasolinera que amararen a la badia dels Alfacs, on feren nit. L'endemà s'envolaren dirigint-se a les esquadres, que sobrevolaren i escortaren fins al port valencià, i tornaren després als Alfacs. Al port amarà el Savoia 13 bis pilotat pel tinent de navili Esteban amb el mecànic Serrallonga, que xocaren amb una escullera i destrossaren l'aparell. Per sort, els seus tripulants en sortiren il·lesos.

El mateix dia 6 de juny de 1924 a primera hora del matí amararen davant del dic del Morrot dos hidroavions de l'armada italiana, els quals després de complimentar l'autoritat marítima feren combustible i s'enlairaren a les 13 h en direcció a València.

Aquell mateix dia a la matinada s'envolà de l'aeròdrom el dirigible O-2, pilotat pel tinent de navili Guillem, que es dirigí cap a les dues esquadres. Les sobrevolà i tornà a l'aeròdrom, on arribà a les 15.30 h. També s'envolà un Flying Boat F-3, que féu igual que el dirigible.

El dia 7 els Savoia tornaren a la seva base.

El dia 10 arribaren al port de Barcelona les dues esquadres i el capità general del departament de Cartagena. A la tarda el dirigible O-2, tripulat pels tinent de navili Julio Guillén i Francisco Carrasco, volà sobrela capital catalana des de les 18.30 h fins a la posta del sol. L'endemà arribaren a Barcelona en tren els reis d'Itàlia i el seu seguici a les 10.30 h. Alguns avions de l'EAN sobrevolaren l'estació de tren.⁶⁴⁸

El 10 de juliol de 1924, l'EAN participà en la festa a Arenys de Mar de celebració del centenari del veler *Virgen del Mar*. El dirigible O i dos hidroavions

⁶⁴⁷ *Ibíd.*, p. 198.

⁶⁴⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 204-205; LV 6, 7, 11 i 13/06/1924.

volaren sobre la platja i després de fer diferents evolucions sobre la costa tornaren a la seva base.⁶⁴⁹

El 5 d'agost sortiren del port de Barcelona els torpediners Núm. 4 i 13 i les llanxes H Núm. 2 i 3 cap a Tarragona i la badia dels Alfacs per donar suport als vols que havien de fer els alumnes en els dies següents.

El dia 22 al matí diversos alumnes de l'EAN volaven amb Macchi 18, fent les pràctiques establertes, quan l'hidroavió pilotat pel mariner Leoncio Hernández, a uns 200 m d'altura a unes dues milles de la costa va caure violentament a l'aigua. En veure-ho, una barca de pesca s'apropà al lloc i aconseguí recollir el pilot, que portaren al camp d'aviació del Prat. El pilot resultà ferit amb l'húmer trencat, mentre el mar engolia l'aparell.⁶⁵⁰

El 17 de setembre s'envolà de la base d'hidroavions una esquadrilla de sis Savoia 16 bis, amb ordres d'incorporar-se al *Dédalo* al Marroc. Manava la unitat el tinent de navili Montis, amb els pilots alferes de navili Aguilera i Vara i els subalterns Freire, Planas i Pérez Carreño i amb els mecànics Alegría, Fuentes, Ramos, Bosch i Befán.

Feren el vol a 500 m d'altura i anaren el primer dia fins a València en 2 hores i 40 minuts, el dia 18 feren València-Almeria en 3 hores i el 19 Almeria-Ceuta en 2 hores i 50 minuts. En el segon tram l'aparell pilotat per Planas i amb el mecànic Bosch amararen per parada de motor. El mecànic solucionà el problema i seguiren camí fins a arribar a Almeria.⁶⁵¹

El 19 de novembre el Macchi 18 que feia vols de pràctiques, pilotat pel mariner José Piñer Jiménez portant el mecànic Ruffiño Pérez Aria, s'estavellà poc després de les 11.30 h al terrat d'una casa del passatge d'Escudillers, on per fortuna en aquell moment no hi havia ningú, però moriren els tripulants de l'aparell.⁶⁵²

L'11 de desembre i dies successius uns quants alumnes del curs d'hidroavions feren el vol d'examen de Barcelona a la badia dels Alfacs.⁶⁵³

⁶⁴⁹ LV 11/07/1924.

⁶⁵⁰ LV 6 i 23/08/1924.

⁶⁵¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 211.

⁶⁵² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 220-221; LV 20/11/1924.

⁶⁵³ *Diario de Tarragona* 11/12/1924.

Com cada dia que el temps ho permetia els hidroavions de l'EAN s'enlairaven fent pràctiques. El 19 de gener, en el moment d'envolar-se una esquadreta de sis Savoia 13 bis per fer un vol en formació, l'aparell que seguia el cap, pilotat pel Mestre Molina, tallà motor perquè l'aparell li baixava cap al moll del Contradic. Llavors l'hidroavió que anava darrere, pilotat pel caporal Chilvi, no va poder evitar que un dels flotadors del seu aparell xoqués amb l'ala superior de l'aparell que el precedia, i es precipità violentament cap a l'aigua. Amb l'impacte, el pilot es donà un fort cop al cap contra el parabrisa de la cabina i perdé la vida, mentre que a l'alumne mecànic Ramos, que l'acompanyava, l'impacte l'envià a l'interior del buc de l'aparell i resultà il·lès.⁶⁵⁴

Entre els aparells que feien pràctiques el 10 de febrer, l'Avro 504 L, M-NOAE, pilotat pel caporal Manuel Carceller Garcia portant al caporal mecànic Juan Varela realitzaren evolucions sobre la ciutat i el port. A les 12.15 h, quan es dirigien cap a el canal del moll del Morrot, a cent metres d'altura l'avió s'estavellà contra l'aigua davant el moll de Balears. L'aparell quedà malmès, els tripulants rescatats per la llanxa de pràctiques del port amb el mecànic il·lès i el pilot amb ferides lleus. Les restes de l'aparell foren remolcades a l'hangar del Morrot per la gasolinera H Núm. 3.⁶⁵⁵

Al mes de març s'adquiriren tres Macchi M-18 amb motor Issota Fraschini de 160 CV, a un preu unitari de 25.000 pessetes, com a aparells d'escola.⁶⁵⁶

A l'abril de 1925 l'EAN disposava de 27 hidroavions,⁶⁵⁷ 14 en estat de vol i la resta en reparació o mancats de motor.

Aquest any foren nomenats pilots d'aviació i hidroaviació els alferes de navili Cellier, García Charlo, Galán, Aguilera i Díaz Domínguez amb antiguitat de desembre de 1924.⁶⁵⁸

La casa Supermarine oferí a l'EAN sis aparells de bombardeig (com els que ja disposava) a mitjans de gener per lliurar en poc temps si es feia ràpidament la

⁶⁵⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 238; LV 22/01/1925.

⁶⁵⁵ LV 11/02/1925.

⁶⁵⁶ RO 21 i 31/03/1925.

⁶⁵⁷ 7 avions Savoia 16 bis de reconeixement i bombardeig lleuger, 5 Savoia 13 bis de reconeixement ràpid, 4 Macchi 18 i 1 Avro 504 L d'escola, 6 Supermarine de bombardeig, 4 F-3 d'exploració i bombardeig. (Vegeu GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 247-248.)

⁶⁵⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 250.

comanda. Com que l'experiència de l'adquisició l'any anterior dels dotze Supermarine de bombardeig s'allargà excessivament, es posà com a condició per fer la comanda que es lliuressin abans del 15 de maig, marge de temps que la constructora no podia assolir, acabant així aquesta possibilitat.

Perduda aquesta ocasió, calia trobar un altre material per disposar de la mínima potencia ofensiva necessària. S'envià els capitans de corbeta Espinosa de los Monteros a França i els tinentes de navili Duran a Itàlia i Carranza a Anglaterra⁶⁵⁹ per estudiar quins aparells podien interessar i proposar-los com a possibles. Després d'estudiar i comparar diferents models es decidí adquirir sis hidroavions italians Macchi 24.⁶⁶⁰ Signat el contracte, els dos primers arribaren el 15 de i els dos últims el 31 maig de 1925. Amb aquests aparells es creà la 2a esquadrata de bombardeig.⁶⁶¹

Paral·lelament al procés d'adquisició dels Macchi es començà preparar els hidroavions⁶⁶² per embarcar al *Dédalo* o deixar-los a punt per participar en el projectat desembarcament a Alhucemas.

A mitjan maig de 1925, els cinc oficials que havien fet el curs amb l'Avro 504 K començaren els curs d'hidroaviació amb els instructors tinent de navili Montís i l'italià Longo durant el juny i juliol.⁶⁶³

El divendres 22 de maig, s'envolà a les 9.15 h el Macchi 18, M-NMOB, pilotat pel tinent coronel d'artilleria de l'armada portant el mecànic Miguel García de la Casa. Uns quinze minuts després de l'envol, volant sobre Barcelona, va caure en barrina sortint disparat el mecànic a la vegada que s'estavellava l'aparell al carrer Almogàvers, davant del núm. 41. Moriren els dos tripulants.

Aquest accident a la ciutat de Barcelona, que no era pas el primer, va fer que l'alcalde de la ciutat, Baró de Viver, exigís que els avions no sobrevolessin la ciutat.⁶⁶⁴

⁶⁵⁹ R.O. 08/03/1925, GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 240; LV 04/06/1925; *Aérea*, abril 1925.

⁶⁶⁰ Vegeu Annex Avions.

⁶⁶¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 239-247; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 90-91.

⁶⁶² A més a més dels sis Savoia 16 bis i Supermarine, que estaven llestos per ser embarcats, s'hi havien afegit tres Macchi 18 i tres F-3 per si calia emprar-los.

⁶⁶³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 236.

⁶⁶⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 253-254; LV 23/05/1925.

El Diario Oficial de la Marina, a començaments de juny publicava la relació dels 44 hidroavions en servei amb les respectives matrícules.⁶⁶⁵

Amb data 1 d'octubre de 1925 es donà per acabat el contracte com a instructor d'hydroaviació al tinent de navili italià Ulises Longo.⁶⁶⁶ En lloc seu fou nomenat instructor el tinent de navili Arbolí.⁶⁶⁷

Amb motiu de l'arribada d'una esquadra anglesa a les Balears, el 10 de febrer de 1926 s'envolaren una parella de Macchi 24 en direcció a Palma. L'endemà feren una volta a l'illa, el 12 van fer un vol fins a Los Alcáceres. Tornaren el 13 a l'illa. El mal temps els va retenir a Mallorca fins que el dia 23 volaren fins Maó. El 24 sortiren direcció Barcelona. L'aparell M-NMLC hagué d'amarar per parada d'un motor a unes 30 milles de Barcelona. Fou vist i remolcat fins al port pel vaixell *Comercio*, de la Compañía Trasmediterránea.

A començaments de març de 1926, els oficials de la 4a promoció, menys els alferes de navili Ceano i Mayano, que es recuperaven de ferides per accidents, passaren a fer el curs d'hydroaviació sota la direcció dels professors tinent de navili Montís i l'alferes de navili Cellier, volant en Macchi 18 i Savoia 16 bis.

A mitjans de mes els alumnes ja volaven sols i el dia 18 començaren les proves d'examen fent l'habitual viatge entre el port Barcelona i la badia dels Alfacs i Tarragona-Barcelona, en un vol d'unes tres hores.⁶⁶⁸ Obtingueren el títol de pilots d'hydroaviació amb data 15 de gener els cinc oficials⁶⁶⁹ que feren la prova.

El 27 de març s'envolaren en direcció a Huelva quatre Macchi 24, en dos grups de dos, per assistir a l'arribada dels tripulants del *Plus Ultra* a bord del creuer argentí *Buenos Aires*. L'esquadreta era dirigida pel tinent de navili Taviel de Andrade amb set oficials.⁶⁷⁰ El viatge es feia fent escales a Los Alcáceres i La Carraca. En arribar a Peníscola, la parella dirigida pel tinent de navili Carranza, veient que les condicions meteorològiques empitjoraven, féu mitja volta. En arribar a la badia dels Alfacs l'aparell pilotat pel tinent de navili Carranza

⁶⁶⁵ Vegeu Annex Port 6.

⁶⁶⁶ RO 25/09/1925.

⁶⁶⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 281.

⁶⁶⁸ *Ibid.*, p. 303-304.

⁶⁶⁹ Alferes de navili Manuel Alemán de la Sota, Barrera, Llera, De la Guardia.

⁶⁷⁰ Els pilots Carranza, Arbolí i el Mestre Molina, i els segons pilots i observadors, els alferes de navili Alemán, Barrera, De la Guardia i Llera.

s'estavellà. El Maestre Molina aterrà a prop. Tragueren de l'aigua les restes de l'aparell i els seus tripulants, tots més o menys ferits, que portaren a terra per rebre atenció mèdica.

L'altre parella de Macchi 24 féu escala a Alacant i Los Alcáceres, on arribà l'endemà. L'aparell del Maestre Molina més l'enviat des de Barcelona continuaren viatge fins Los Alcáceres. L'1 d'abril de 1926 seguiren tots junts fins a Huelva, on arribaren el dia 4. El dia 5 s'envolaren els Macchi 24 per sobrevolar el *Buenos Aires* i vaixells de la comitiva fins a l'interior del port junt amb el centenar d'aparells de l'Aeronáutica Militar. En amarrar l'aparell pilotat per l'Alferes Llera capotà i s'incendià restant amb cremades la seva tripulació.

En envolar-se els tres hidroavions restants, el pilotat pel tinent de navili Andrade s'estavellà contra un vaixell i quedà avariàt. Es desmuntà l'aparell i s'envia a Barcelona. Els altres dos arribaren a Sevilla i el dia 11 s'envolaren fins Los Caños. En envolar-se el dia 16 volaren fins Los Alcáceres. El dia 20 en envolar-se en direcció a Barcelona l'aparell pilotat pel tinent de navili Arbolí va sofrir avaries. L'aparell fou desmuntat i enviat a Barcelona on només arriba un Macchi 24 en vol el dia 26.⁶⁷¹

El dilluns 19 d'abril, a les 12 h, arribaren a la base la delegació de militars portuguesos que eren a Barcelona des del dia 16. Foren rebuts pel capità de navili Adriano Pedrero, el director de l'EAN i diversos tinents de navili, que els mostraren un Supermarine i més tard en una llanxa van recórrer l'avantport i el port. De tornada a la base visitaren els hangars i en un d'ells els oferiren un àpat fred. A les 20 h agafaren el tren cap a Madrid.⁶⁷²

El 25 de maig de 1926 a les 9 del matí s'envolaren del moll del Morrot tres Supermarine per realitzar exercicis de perfeccionament. Mitja hora més tard volant a setanta metres de l'aigua, en fer un viratge tancat, l'aparell pilotat pel tinent de navili Esteban i el mecànic Domínguez s'estavellà, i s'ensorrà l'aparell amb els seus tripulants. A les 21 hores s'aconseguí treure l'aparell de l'aigua amb el pilot al seu lloc. El mecànic va ser dipositat pel mar a la platja de Mataró el 16 de juny. L'endemà de l'accident es procedí a l'enterrament del pilot.⁶⁷³

⁶⁷¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 305-309; LV 30/03, 01/02/1926.

⁶⁷² LV 15 i 20/04/1926.

⁶⁷³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 310-311; LV 26/05, 17/06/1926

L'1 de juny s'envolaren els Supermarine M-NSAE i M-NSAA pilotats pel tinent de navili Luis Sellier i el Maestre Manuel Freire. Sobrevolaren els cuirassats alemanys *Schleswig-Holstein* i *Hannover* i els creuers *Amazona* i *Nympha* durant la seva entrada al port. Els vaixells van romandre a Barcelona sis dies.⁶⁷⁴

Amb data 1 de juliol a la base del contradic hi havia 25 hidroavions, dels quals 5 eren Macchi 18, manats per l'alferes de navili Arbolí, que tenien assignats els mecànics Maestre P. Pérez, els caporals Fíguls i Varela i els especialistes Ardiaca, Roig Escartín i Iglesias; els Savoia 16 bis, manats per l'alferes Cellier, tenien assignats el Maestre Befón i els mecànics Martínez, Camacho, Puig López i Rodríguez; l'esquadreta de Supermarine, manada pel tinent de navili Montis i com a segon l'alferes de navili Barrera, tenia assignats els mecànics Díaz, Proveda, Martín, Martínez, Vergelí, Maldonado, Morrillo, Navarro, Oliver i Mainar; els Savoia 16 bis, manats pel tinent de navili Cellier i de segon Llera; l'esquadreta de Savoia 13 bis, manada per l'alferes de navili García Charlo i de segon De la Guardia, tenien assignats els mecànics Núñez i Pagés. L'esquadreta de Macchi 24 tenia assignats els mecànics Aneiros, Ramos, Bosch, Lagos, Ferrer, Arce, Carreras, Martínez i Domínguez.

El 8 de juliol a la tarda s'envolà la patrulla de Dornier J Wal, que havien vingut a Barcelona per participar en la rebuda de Gallatza, que arribava en vaixell.⁶⁷⁵

El 19 de juliol es feren unes maniobres davant la costa de Barcelona i el Garraf en què participaren dos dirigibles, un O i un S.C.A., que volaven com a sentinelles. Localitzada la flota, donaren l'alerta i la direcció de l'EAN féu sortir els Macchi 18 i Supermarine, que simularen atacs a les naus. Acabat l'exercici, tornaren a la base, i xocaren a l'aire els caces pilotats pels tinent de navili Duran i García Charlo. El primer va perdre la vida, mentre que el segon va poder fer un aterratge d'emergència a la platja. L'endemà Duran va tenir un funeral amb gran pompa.⁶⁷⁶

Procedent del Perú arribà a Barcelona el 16 d'agost de 1926 el tinent de navili de l'aviació naval del país sud-americà Sr. Calvo Segarra, enviat pel seu

⁶⁷⁴ LV 02/06/1926.

⁶⁷⁵ LV 09/07/1926.

⁶⁷⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 313-321; LV 20/07/1926; *Aerea*, juliol 1926.

govern per estudiar l'aviació naval espanyola per aplicar al seu país els avenços de l'AN espanyola.⁶⁷⁷

El Sr. Francesc Cambó es trobava a la costa de Dalmàcia quan fou avisat de l'empitjorament de la salut de la seva mare. Tornà ràpidament gràcies al cortès oferiment del govern italià, que va posar a la seva disposició un hidroavió militar Savoia 16 ter, que pilotat pel tinent de navili Sr. Constantino Nigra i el mecànic sergent Vene arribà el 21 d'agost a les 11.45 h a la base d'hidroavions de Barcelona, on fou rebut per amics íntims, el director de l'EAN (Sr. Lutgardo López), el Sr. Gabriel Rodríguez i altres oficials.⁶⁷⁸

Els últims dies de 1926 reberen els seus títols de pilots d'aviació i hidroaviació vuit oficials.⁶⁷⁹

28.2.3.1.1 - Altres vols

El 15 de novembre de 1923 amarà un Dornier J Wal,⁶⁸⁰ que portava la matrícula M-MWAF, segurament el darrer de la comanda de sis aparells feta per l'Aeronàutica Militar, de pas cap a la seva base a Los Alcázares (Múrcia).⁶⁸¹

El 15 de setembre de 1924 féu escala a la base d'hidros del port de Barcelona el primer dels sis Dornier J Wal d'una segona comanda, adquirits per l'Aeronàutica Militar, procedent de Pisa, San Remo i Barcelona, que continuà via illes Columbretes, cap de la Nau, Cartagena, cap de Gata i Nador, on hi havia la base d'hidroavions d'aquest model al Marroc.⁶⁸²

El 26 de gener de 1926 amarà un Dornier J Wal de l'Aeronàutica Militar al costat del *Plata*. L'aparell venia de Palma amb una tripulació de sis oficials⁶⁸³ en un vol d'exploració fotogràfica des de la base de Los Alcáceres. Es van

⁶⁷⁷ LV 17/08/1926.

⁶⁷⁸ LV 22/08/1926.

⁶⁷⁹ El 15 de gener els alferes de navili Alemán, Barrera, Llera, Guardia (J.L.); amb efecte 12 d'agost l'alferes de navili Ceano i amb antiguitat 24 de juliol, els tinentes de navili Taviel de Andrade, Gómez Ceballos i Durán. Recordem que Duran va participar en el vol del *Plus Ultra* i va perdre la vida el 19 de juliol.

⁶⁸⁰ Vegeu Annex Avions

⁶⁸¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 119; WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 96-100.

⁶⁸² WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 97; LV 16/09/1924.

⁶⁸³ Burguete, Ibarra, Montís, Llorente, Cailak i Ortiz.

quedar a Barcelona uns dies i van continuar el viatge a la seva base amb escales a València i Alacant.⁶⁸⁴

El 25 de maig a les nou del matí s'envolaren del moll del Morrot tres Supermarine per realitzar exercicis de perfeccionament. Mitja hora més tard, quan volaven a setanta metres de l'aigua, en fer un viratge tancat, l'aparell pilotat pel tinent de navili Esteban i mecànic Domínguez s'estavellà i s'ensorrà amb els seus tripulants. A les 21 hores s'aconseguí treure l'aparell de l'aigua amb el pilot al seu lloc. El mecànic va ser dipositat pel mar a la platja de Mataró el 16 de juny. L'endemà de l'accident es procedí a l'enterrament del pilot.⁶⁸⁵

Amb data 1 de juliol a la base del Contradic hi havia 25 hidroavions, dels quals cinc eren Macchi 18, comandats per l'alferes de navili Arbolí i que tenien assignats els mecànics Maestre P. Pérez, els caporals Fíguls i Varela i els especialistes Ardiaca, Roig Escartín i Iglesias; els Savoia 16 bis, manats per l'alferes Cellier i que tenien assignats el Maestre Befón i els mecànics Martínez, Camacho, Puig López i Rodríguez; l'esquadreta de Supermarine, dirigida pel tinent de navili Montis i com a segon l'alferes de navili Barrera, que tenien assignats els mecànics Díaz, Proveda, Martín, Martínez, Vergelí, Maldonado, Morrillo, Navarro, Oliver i Mainar; els Savoia 16 bis, manada pel tinent de navili Cellier i de segon Llera; l'esquadreta de Savoia 13 bis, comandada per l'alferes de navili García Charlo i de segon De la Guardia, que tenien assignats els mecànics Núñez i Pagés, i l'esquadreta de Macchi 24, que tenia assignats els mecànics Aneiros, Ramos, Bosch, Lagos, Ferrer, Arce, Carreras, Martínez i Domínguez.

El 19 de juliol es feren unes maniobres davant la costa de Barcelona i el Garraf en què participaren dos dirigibles, un O i un S.C.A., que volaven com a sentinelles. Localitzada la flota donaren l'alerta i la direcció de l'EAN féu sortir els Macchi 18 i Supermarine, que simularen atacs a les naus. Acabat l'exercici, tornant a la base, xocaren a l'aire els caces pilotats pels tinent de navili Duran i García Charlo. El primer hi va perdre la vida, mentre que el segon va poder fer

⁶⁸⁴ LV 28/01/1926.

⁶⁸⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 310-311; LV 26/05, 17/06/1926.

un aterratge d'emergència a la platja. L'endemà Duran va tenir un funeral amb gran pompa.⁶⁸⁶

28.2.3.2 – TALLERS DE L'AERONÀUTICA NAVAL

Aquests tallers, encarregats de fer el manteniment i la construcció del material volant, estaven formats el 1921 pels antics Tallers Hereter de Sant Martí, part dels tallers de la fàbrica Elizalde i, en part, la fàbrica de motors de La Hispano Suiza.

Als antics tallers de Talleres Hereter, a Sant Martí, es construïren els bucs dels primers sis Savoia S-13 i s'acabaren la meitat de les ales, perfils i travessers dels avions. Començaren a lliurar els set aparells en construcció el setembre de 1921.

Als molls i a l'estació ferroviària, el material acumulat als hangars s'anava sumant al material que anava arribant d'Anglaterra i Itàlia, tenint present que l'aeròdrom es trobava a 18 quilòmetres del vaixell i els tallers. En plena ciutat era molta la feina que requeria traslladar el material al seu lloc adient.⁶⁸⁸

L'arribada del *Plata* i la seva dotació va permetre que anés funcionant l'escola, encara que no hi havia prou personal per dedicar-se a les tasques d'anar aixecant els equipaments necessaris.

Els primers dies de gener de 1922, els 5 capatassos i els 78 operaris de l'EAN passaren a formar part de les drassanes de l'Armada.⁶⁸⁹

Al matí l'autobús de l'EAN portava els alumnes pilots i mecànics als antics tallers, els tornava per dinar i feia dos viatges més a les dues i les sis de la tarda. La resta del dia i entre hores aprofitava per anar traslladant material a l'aeròdrom del Prat.

En acabar el varador de l'hangar III a Can Tunis, una llanxa va remolcar l'F-3 M-NFBA. Després s'hi vararen dos Savoia 13, dos Macchi 18 i un Savoia 16,

⁶⁸⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 313-321; LV 20/07/1926; *Aérea*, juliol 1926.

⁶⁸⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 135

⁶⁸⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 94; LV 05/01/1922.

que deixaren el moll Catalunya. Mentrestant, a Talleres Hereter es construïen cinc Savoia 16.

A les tasques de muntatge dels F-3 i Savoia 16 també hi assistien els oficials alumnes que no tenien vol per anar coneixent els aparells. A mitjan febrer es portà per terra el segon F-3 i el tercer arribà al març.

A mitjan març de 1922 s'havia instal·lat un sistema de punteria per bombardejar en un Macchi 18 i un Savoia 16 i també una màquina fotogràfica en un altre Macchi 18, ja que hi havia pressa per deixar llest el material i entrenats els pilots per actuar al Marroc. En aquest sentit, l'1 d'abril es feren pràctiques de bombardeig.

El 4 d'abril Don Pedro, davant d'una bona oferta, féu una compra per a sis Macchi 18, que arribaren a Barcelona: el dia 23 dues unitats, un altre el 24 d'abril, dos més el 5 de maig i el darrer el dia 7.⁶⁹⁰

El 10 d'abril el vicealmirall Buhigas, segon cap de l'Estat Major Central i director general d'Aeronàutica, arribà a Barcelona en visita d'inspecció. Comprovà l'estat de la construcció de les instal·lacions a Can Tunis i dels hidroavions Flying Boat F-3 A i B, acabats i a punt de vol. També visità el *Dédalo* i l'aeròdrom.⁶⁹¹ Quan marxà l'estació transportable d'aeronàutica naval el 30 de juliol, quedà al capdavant dels TAN el tinent de navili Espinosa de los Monteros amb quatre mecànics per a l'EAN ja que la resta anaven en vaixell.⁶⁹²

El 29 de novembre arribà a Barcelona el mecànic anglès Sr. Blackclock, contractat per muntar els set hidroavions F-3 que quedaven pendents. A aquest mecànic se li anà renovant el contracte fins al 1925.⁶⁹³

Amb l'informe fet pel tinent de navili Cervera sobre l'aparell Blackburn Swift, després de veure'l volar tant amb rodes com amb flotadors, l'AN n'adquirí dos amb els recanvis corresponents. Els aparells arribaren desmuntats a Barcelona. A la primera quinzena d'octubre ja estaven llestos per volar i al novembre feren els primers vols.⁶⁹⁴

⁶⁹⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 97-100.

⁶⁹¹ *Ibid.*, p. 100.

⁶⁹² *Ibid.*, p. 112.

⁶⁹³ *Ibid.*, p. 123-125.

⁶⁹⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 136, 153-154; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 81-82.

Retornat el *Dédalo* a Barcelona després de la seva actuació i la dels hidroavions que portava, calia fer una revisió en profunditat dels avions, per les inevitables males condicions de manteniment, pel fet de dormir sovint a la intempèrie, per operar en mar oberta i pels cops rebuts en carregar-los bombes i moure'ls amb la grua. S'enviaren els Macchi 18 i els Savoia 16 als tallers per fer-los les revisions necessàries i es modificà també el buc dels Savoia 16 bis per fer-los més mariners i perquè no patissin tant en les curses d'envol.⁶⁹⁵

A primers de març es digué a Don Pedro que l'adquisició d'una esquadreta d'avions torpediners s'havia d'ajornar a l'any vinent, ja que el 1923 només hi havia pressupost per adquirir els Blackburns, quatre Macchi 18 i un torpediner.⁶⁹⁶ Aquell mateix mes milloraren les instal·lacions per provar motors, afegint-hi els de 450 CV, i davant la falta d'espai per guardar-los un cop arranjats es construï un petit local de 14 x 5 metres que feia la funció de magatzem.⁶⁹⁷

El 17 d'octubre els tinentes de navili Rafel Espinosa de los Monteros y Bermegillo i José Maria Gómez Moreno foren designats per al curs de construccions aeronàutiques a l'école Supérieure d'Aéronautique et de Constructions Mécaniques a París per començar el curs el novembre de 1923.⁶⁹⁸

Per tal de seleccionar el model d'amfibi més adequat com a aparells de bombardeig, el 24 de desembre de 1923 es reuní la Junta Tècnica per emetre un informe assenyalant quins aparells eren adequats. Pràcticament un mes més tard l'esmentada Junta va emetre un informe indicant que l'amfibi més adequat era el Supermarine Scarab i que se n'havien d'adquirir dotze aparells.⁶⁹⁹

L'1 de gener de 1924, hi havia tres Macchi 18, un Savoia 16 bis, quatre Savoia 13 i dos Flying Boat F-3 en reparació, als quals calia afegir-hi els següents

⁶⁹⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 136.

⁶⁹⁶ *Ibid.*, p. 141.

⁶⁹⁷ *Ibid.*, p. 153-154.

⁶⁹⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 167-168; *Aérea*, núm. 6, novembre 1923.

⁶⁹⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 162-166; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 88-89.

hidroavions amb els bucs i ales trencats: tres Savoia 16, dos Savoia 16 bis, quatre Flying Boat F-3 i un Macchi 18.⁷⁰⁰

A mitjan març s'amplià el contracte de lloguer, abans que caduques l'existent, fins a tres anys i un mes i s'augmentà en tres acres el terreny per un preu de 4.000 pessetes anyals, ja que es creia que en aquest temps ja disposarien de tallers en locals propis.⁷⁰¹

Com que es decidí construir una sèrie de Macchi 18, se sol·licitaren els crèdits necessaris. Un cop concedits els diners s'adquirí un aparell desmuntat en diferents parts i sense motor i el material per construir-los, alhora que es féu una comanda de motors Hispano Suiza de 300 CV. Entre els mesos de març i abril es començà a treballar en la construcció de parts de cada aparell sense perdre-hi temps.⁷⁰²

A part d'aquests aparells assenyalats també es milloraren els Savoia 16 i 13. Quan la primera sèrie de Savoia 16 bis amb motor Hispano Suiza de 300 CV feia temps que volava amb molt bon resultat, el primer d'una segona sèrie de 6 d'aquest darrer model fou posat a l'aigua el 15 de maig des dels TAN de Can Tunis. Aquesta sèrie portà les matrícules de la G a la L. Un cop acabada aquesta sèrie d'aparells, a partir del juliol es començà la construcció d'una sèrie de Savoia 13 bis. El primer d'aquesta sèrie fou portat de la platja de Can Tunis fins a la base d'hidroavions pel tinent de navili Carranza, acompanyat del mecànic, navegant com un vaixell impulsat pel seu motor.

Del model dels Savoia 13 bis n'hi havia amb doble comandament per a escola i amb comandament individual. Aquest model era difícil de fer volar ja que en els amaratges s'enfonsava i el buc no suportava els cavallets que feien freqüentment. Per aquest motiu es modificaren i només els feien volar els pilots seleccionats pels instructors.⁷⁰³

el gener de 1925, amb la necessitat d'ampliar el terreny concedit pel port de Barcelona a la platja de Can Tunis, s'autoritzava emprar el terreny entre el que

⁷⁰⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 179.

⁷⁰¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 192; LV 15/03/1924.

⁷⁰² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 199; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco; *op. cit.*, p. 105.

⁷⁰³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 202-203; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 60.

foren els Alts forns de Catalunya i la filera de llums d'entrada al port per tal d'instal·lar-hi un hangar Bessonneau, un varador i tallers per als hidroavions.⁷⁰⁴ A l'abril als Talleres hi havia 27⁷⁰⁵ aparells, dels quals 13 reparables i la resta inútils.

Pensant en la operació planificada de desembarcament a Alhucemas, s'esperava acabar la construcció de sis Savoia 13 bis i dotze Macchi 18.⁷⁰⁶

Al maig es va decidir dividir les tasques dels TAN en dues seccions. Una es destinà a la construcció i reparació d'hidroavions i l'altra secció es dedicà a electricitat, radiotelecomunicació i altres serveis de l'Escola. El director inspector fou el director de l'EAN i el cap dels TAN, un cap o oficial especialitzat.⁷⁰⁷

Al mes de setembre es prorrogaren per un any els contractes a l'instructor de mecànics i motors, l'anglès Sr. Gallagher, i a l'instructor d'aviació i muntador Sr. Harry A. Brown.⁷⁰⁸

Quan tornà el *Dédalo* de les accions al Marroc, en fer-se la revisió dels Savoia 16 bis, es va observar que l'estat dels aparells recomanava no tornar-los a emprar en aigües agitadaes, i es recomanà a la direcció de l'Escuela que es destinessin a fer tasques d'escola i operar com a aparell de transformació i exploració.⁷⁰⁹

I es donà per acabat el contracte amb el mecànic anglès James Gallagher, instructor de mecànics de l'EAN.⁷¹⁰

28.2.3.3 - EL DÉDALO

Acabades les obres a l'*España N.º6*, aquesta nau va rebre el nom de *Dédalo*. Aquest nou vaixell, preparat com a estació transportable d'aeronàutica, tenia la coberta de popa fins a la xemeneia destinada a la hidroaviació i la proa, a l'aerostació. La part de popa, amb una longitud de 60 m, servia per muntar-hi

⁷⁰⁴ RO 14/01/1925.

⁷⁰⁵ Sis Savoia-13, vuit Macchi 18, cinc F-3, dos Savoia 13 bis, quatre Savoia 16 bis, un Avro i un Spowit. (Vegeu GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 248.)

⁷⁰⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 249.

⁷⁰⁷ RO 01/05/1925; GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 253.

⁷⁰⁸ *Ibíd.* 25/09/1925; p. 248.

⁷⁰⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 293

⁷¹⁰ *Ibíd.*, p. 327.

els aparells i neta d'obstacles, en teoria, podia servir per envolar-s'hi els Parnall Panther. Tot i que no es va provar mai, també tenia instal·lada una grua amb capacitat per moure els hidroavions més grans i una capacitat per dur de 20 a 25 hidroavions, que podien anar mig muntats a les cobertes inferiors, i tenia un gran ascensor per pujar-los a la coberta superior, on eren acabats de muntar i dipositats a l'aigua per la grua.

La part de popa del vaixell destinada a l'aerostació disposava d'espai suficient per portar dos dirigibles S.C.A. i dos globus captius AP. Com que el vaixell portava un pal d'amarratge per a dirigibles, podia navegar amb un dirigible amarrat al pal i l'altre preparat al seu habitacle en una coberta inferior. Una bateria de bombones de gas hidrogen i una petita fàbrica de gas asseguraven el proveïment dels aeròstats.⁷¹¹

Un cop acabades les obres d'adaptació a la seva nova tasca, calia provar el vaixell, cosa que es va fer el 26 d'abril de 1922. Es féu a la mar a les 8.15 h, portant a bord el director de l'EAN, Don Pedro Cardona; el coronel d'enginyers de l'Armada Sr. Jacinto Vez; els comandants dels *Plata*, *Audaz*, i els oficials de l'Escuela. Darrere de l'estació transportable d'aeronàutica sortiren de port l'*Audaz* i les llanxes H-2 i 3 en direcció sud. En arribar a l'altura del riu Llobregat, a quatre milles de la costa, el *Dédalo* va maniobrar perquè el dirigible S.C.A., que estava volant sobre el comboi, realitzés les maniobres oportunes per quedar amarrat al vaixell, una maniobra realitzada sense problemes. Un cop feta la maniobra, el vaixell va deixar anar el dirigible S.C.A., que va tornar al seu hangar de l'aeròdrom.

En arribar el vaixell a l'altura de les costes del Garraf va donar mitja volta i tornà al port després de la primera navegació.⁷¹²

Després d'aquesta sortida de port, considerada de prova, els Talleres Vulcano de Barcelona lliuraren el mes de maig el *Dédalo* a l'EAN.⁷¹³

Abans de sortir a fer el primer viatge d'instrucció, del 16 al 20 de maig embarcaren al vaixell tots els oficials, subalterns, pilots i un cert nombre de mecànics de la promoció, a més de tres Flying Boat F-3, sis Macchi 18, quatre

⁷¹¹ *Revista General de Marina* (d'ara endavant RGM), maig 1922.

⁷¹² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, RAFAEL de la; *op. cit.*, p. 106; LV 25, 26 i 27/04/1922.

⁷¹³ RHN, núm. 85.

Savoia 16 i tres Savoia 13, amb tot el material complementari pertinent. El dia 20 sortí de port fins a la boia del Llobregat, on recollí el dirigible S.C.A., que guardà al seu habitacle.

El dia 25 al capvespre el *Dédalo* sortí cap a València. L'endemà a les 12 parà motors i baixà a l'aigua dos Macchi 18 i dos Savoia 16, que junt amb el dirigible S.C.A., pilotat pel tinent de navili Sierra, anaren directes fins a València. A les 17 h hi entrava el vaixell, que va restar al port fins al dia 30 a la tarda. Durant aquells dies els hidroavions feren vols envolant-se i amarant al port de la ciutat. El dia 30 sortí el vaixell en direcció a Cartagena, on restà fins al dia 26 de juny. Aquells dies volaren tots els tipus aparells que portava, fent exercicis de bombardeig i vols en formació. En un d'aquests vols el Flying Boat F-3 A féu un mal amaratge i quedà avariada la carcassa de l'avió, el qual fou enviat per tren a Barcelona.

El 26 de juny anaren fins a Santa Pola, on seguiren fent vols d'entrenament fins que tornaren a Barcelona, el 16 de juliol.⁷¹⁴

El 30 de juliol de 1922, el *Dédalo* sortí de Barcelona portant una esquadreta de Macchi 18, un altre de Savoia 16 i un cert nombre de Savoia 13 en direcció a Cartagena, on acabaren d'equipar-se amb el material necessari per a les tasques a realitzar al Marroc.

Seguint ordres arribà el 2 d'agost a Ceuta. Els seus hidroavions realitzaren 123 vols, 36 dels quals de bombardeig, a la vegada que el dirigible feia uns quants vols de reconeixement i un de bombardeig, fins que el 13 de novembre l'AN realitzava les últimes operacions, i tornà via Màlaga, Almeria, Cartagena, Alacant, València i Tarragona. Els hidroavions i el dirigible volaren en tots els ports, on el vaixell restà obert a visites del públic.

El 29 de novembre arribaren en vol a Barcelona, procedents de Tarragona, sis Macchi 18 del *Dédalo*, on amararen a les 12.30 h. A les 16 h arribava en vol el dirigible S.C.A., que aterrà i fou desat al seu hangar, i més tard el *Dédalo*.⁷¹⁵

El 31 de gener de 1923 quedaren nomenats els cinquanta joves⁷¹⁶ de la 1a promoció d'Aprençades de Aeronáutica, que haurien de nodrir les escales de

⁷¹⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 106-108.

⁷¹⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 112-119; Diario de Tarragona 30/11/1922; LV 24, 28, 29 i 30/11/1922.

subalterns. Embarcaren al *Dédalo*, on quedà constituïda l'Escola fins que el 1924 passaren al pontó *Cocodrilo*.

El 16 de juny de 1923, sortí el vaixell fondejant a l'avantport per carregar-hi material. L'endemà el *Dédalo* i l'*Audaz* amb les llanxes H-3 i 4 partiren en direcció a Menorca amb nou Macchi 18 muntats i un dirigible S.C.A. ple de gas llest per envolar-se. Entraren a Maó el dia 18 a dos quarts de tres de la tarda i fondejaren a la cala Figuera. Baixaren un hidroavió a l'aigua, que sobrevolà la ciutat i rodalies.

El dia 20, després de dipositar un dels hidroavions a l'aigua, s'envolà pilotat pel tinent de navili Cervera, que portava Don Pedro. Acabat el vol baixà Don Pedro i pujà en el seu lloc el comptador de navili Suárez de Tangil. L'aparell s'envolà dirigint-se a la Mola i en trobar-se sobre la contrada coneguda pels Frens, a 300 m d'altura, l'aparell entrà en pèrdua i s'estavellà amb molta violència. Perderen la vida els dos tripulants. Eren les primeres víctimes mortals de l'AN. L'endemà, els dos oficials foren enterrats al panteó familiar de Don Pedro.⁷¹⁷

El *Dédalo* i els vaixells que l'acompanyaven sortiren de Maó i entraren al port de Fornells, on fondejaren i arriaren hidroavions que feren vols. A continuació volaren fins a Maó, on amararen. Al capvespre el *Dédalo* entrà al port fondejant a la cala Figuera. La División Naval de Aeronáutica sortí el dia 27 a la tarda en direcció a Barcelona, ciutat on arribaren del 28 a mitjanit.

El 20 de juliol tornava a sortir el *Dédalo* a les 14.15 h en direcció a Menorca. Entrà a Fornells el dia 21 a la matinada i anà al cap de poques hores a Maó, on va romandre fins al 23, dia en què marxa cap a Barcelona, on entrà al port l'endemà a les 9 h.⁷¹⁸

El 18 d'agost l'estació transportable d'aeronàutica va rebre l'orde de sortir. Ho féu portant un dirigible S.C.A., un globus captiu, quatre Macchi 18, dos Savoia 16 bis i un Savoia S-13, amb la finalitat d'estudiar la ubicació de bases aeronavals, i anà en direcció a Cartagena, tal com ja havia fet a Menorca.

⁷¹⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 148-149, Vegeu Annex 19.

⁷¹⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 150-151; GUERRERO FLORES, Francisco A.; O'DONELL TORROBA, César; RODRÍGUEZ SOSA, Vicente, *op. cit.*, p. 42; *Aérea*, núm. 2, juliol 1923; LV 17, 19, 21, 22 i 25/06/1923.

⁷¹⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 152; LV 21, 25/07/1923; RGM, juliol 1923.

En arribar a l'altura de les illes Columbrets, va rebre ordres de Madrid de tornar a Barcelona per reforçar el material aeronàutic per a una propera sortida cap al Marroc. Donà mitja volta i entrà al seu port el dia 20 d'agost. Embarcà a bord fins a tenir-hi sis Macchi 18, quatre Savoia 16 bis i dos Flying Boat F-3 de bombardeig, que hi anirien en vol tan aviat com arribés de Londres el tinent de navili Montis, un dels pilots dels F-3. El vaixell entrà a Cartagena el dia 22 portant també un dirigible S.C.A. i un globus captiu,⁷¹⁹ i sortí l'endemà cap a Melilla, on entrà al port a mitjanit.

El dia 26 la intensa boira va fer que el cuirassat *España* embarranqués a Las Tres Forcadas, on es dirigí el *Dédalo* per reconèixer-hi la fondària d'aigua. Els hidroavions sobrevolaren el cuirassat, mentre que l'esquadreta de Macchi 18 feia reconeixements i bombardejava Punta Pescadores, Vélez i M'Ter, i s'envolà de Melilla, seguint els atacs el 28 i 29, alhora que el *Dédalo* col·laborava en les tasques de salvament de l'*España*.

El 6 de setembre el vaixell portahidroavions anà a Almeria, d'on tornà el dia 8, mentre que els Macchi 18 feien operacions militars. Els dies 3, 4 i 7 des de la Mar Chica amb els hidroavions Savoia 16 bis atacaren a Nador, Punta Pescadores i M'Ter.

El *Dédalo* restà a Melilla fins al dia 20, en què sortí cap al cap de Gata per esperar els dos hidroavions Flying Boat F-3, que havien d'arribar en vol des de Barcelona, però no s'envolaren a causa d'una avaria, i el vaixell tornà a Melilla., El 24 de setembre, en tenir notícies que els avions havien amarat al port d'Almeria, s'hi dirigí el vaixell. El dia 30, mentre els grans hidroavions volaven cap a la Mar Chica, el *Dédalo* tornà cap a Melilla.

De l'1 al 15 d'octubre el vaixell portahidroavions va navegar per la zona del cap de Tres Forcas i el 17 sortí cap al cap de Gata per donar suport al vol dels Flying Boat F-3, que tornaven cap a Barcelona, pilotats pels tinentes de navili Montis i Carranza, que s'envolaren de la Mar Chica el dia 18 per arribar a la seva base l'endemà, on arribà el *Dédalo* el dia 25.

⁷¹⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 155-177; LV 21/08/1923.

Els Macchi 18 volaren els dies 7, 16, 21, 23 i 24 de setembre fent vols de reconeixement i bombardeig i sobre l'*España*. A l'octubre volaren pràcticament cada dia.

El dirigible S.C.A 2 que duia el *Dédalo* realitzà vols d'exercici i missions de guerra amb un total de vint vols, en els quals invertiren 30 hores i 5 minuts.

Durant aquesta campanya només hi va haver un accident, el 7 de setembre, però la seva tripulació no patí lesions.⁷²⁰

El 15 de novembre sortí el portahidroavions en direcció a València a les 9 del matí. Un cop fora del port fou sobrevolat pel dirigible O-1, que realitzà maniobres sobre el vaixell. Després tornà al seu hangar de l'aeròdrom dels mariners.

L'endemà entrà el vaixell al port de València, on hi havia l'esquadra espanyola, que havia de sortir el mateix dia cap a La Spezia. Al matí arribà el rei i es dirigí a visitar el *Dédalo*, on es trobà que hi havia poc personal ja que una hora abans s'havien envolat els hidroavions en formació i el dirigible. No es pogué avisar els hidroavions, en un dels quals volava Don Pedro, ja que no portaven equips de ràdio i, per tant, amararen quan ho tenien previst, de manera que en pujar al *Dédalo* el director de l'EAN es trobà que el monarca ja hi estava fent la visita.

A la nit el vaixell es dirigí cap als Alfacs. Al matí l'esquadra sortí en direcció a Itàlia, sobrevolada durant un tros pels hidroavions i els dirigibles S.C.A., els quals després s'adreçaren cap al vaixell. Mentre els hidroavions cobrien la ruta els Alfacs-Tarragona-Barcelona, menys un Savoia 16 i un Macchi 18, amararen respectivament, per problemes, a l'Hospitalet de l'Infant i Tarragona.

El *Dédalo* arribà al port de Barcelona el dia 17 a la nit i fondejà a l'avantport.⁷²¹

El 6 de desembre el portaaeronaus anà de Barcelona a la badia dels Alfacs, on havia de mantenir-se perquè els alumnes pilots fessin els viatges reglamentaris, però en persistir el mal temps i com que la nau ha via de ser a Cartagena el dia 15, es deixaren les proves per més endavant i recolliren els hidroavions, que amararen a l'Hospitalet de l'Infant i Tarragona, i tornaren a la seva base.⁷²²

⁷²⁰ *Ibíd.*, p. 155-158; LV 20/10/1923.

⁷²¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 168-170.

⁷²² *Ibíd.*, p. 159-160

El 10 de desembre de 1923, sortí el *Dédalo* de Barcelona cap a Palma, en un trajecte mogut que li provocà certs desperfectes en cert material, i arribà a la capital de Mallorca a les 15 h. El dia 13 sortí en direcció a Cartagena, on arribà a les 14 h, i fondejà al port fins al dia 17, que entrà al dic sec d'El Arsenal.⁷²³

El 12 d'abril de 1924, sortí el *Dédalo* del port de Barcelona en direcció a Southampton per recollir els amfibis Supermarine Scarab.⁷²⁴ Féu escala a Ferrol, d'on sortí el dia 22 i arribà al seu destí el dia 24.

La construcció dels amfibis anava en retard i el vol del primer aparell no es va produir fins al 21 de juny. Set dies després, el 26 de juliol, sortia el *Dédalo* de Southampton en direcció al Marroc portant a coberta els amfibis amb les matrícules de M-NSAA a M-NSAL⁷²⁵ i arribà a Ceuta l'1 d'agost de 1924.

El 3 d'agost va sortir el vaixell de Ceuta i va anar a fondejar davant de Uad Lau (Marroc) operant 4 hidroavions i el dirigible, que féu un vol de prova. Tal com era habitual a primera hora del matí es baixaven a l'aigua els hidroavions i a última hora es pujaven els aparells a coberta. El dia 4 operaren sis hidroavions, que volaren matí i tarda, i quedaren fondejats a prop de la platja. El dia 5 volà el dirigible. L'endemà al matí dos hidroavions feren un vol de reconeixement i a la tarda es bombardejà la cabila de Beni Said. Un dels de la tarda arribà remolcat per un torpediner. El dia 7, fondejat davant d'Alhucemas, es fan quatre missions de bombardeig. El *Dédalo* marxà el dia 12 cap a Uad Lau, on es queda fins al 13 fent missions de guerra, i se'n va el 14 a Puente Mayorga, on fa carbó i aigua i va a Ceuta el dia 16.

El 17 d'agost surt i va a fondejar davant de Uad Lau, i els dies 18, 19, 20, 21, 23 i 24 els hidroavions ataquen les poblacions i zones de Uad Lau, Coba Darsa, Tifaromini, Río Martín, per donar suport a les posicions espanyoles. El dirigible pren part algun dels dies en accions de reconeixement i atac. El dia 25 se'n va mar endins per aguantar millor la tempesta, però en una de les bordades a les 22 h un fort cop de mar envia a l'aigua cinc Supermarine, que

⁷²³ *Ibíd.*, p. 171-172.

⁷²⁴ *Vegeu Annex Avions.*

⁷²⁵ VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 89; <www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.htm> [Consulta: 10 febrer 2014].

es perden. En queden 2 tombats a coberta, i arriben amb dificultats a Puente Mayorga, a la badia d'Algeciras.

A començaments de setembre les accions són per protegir la retirada espanyola i els hidroavions actuen sense descans a Uad Lau, Río Martín, M'Ter. El dia 13 el dirigible surt i torna per problemes en els motors. El mateix dia i els 15, 16 i 27 ho feren a Punta Iris, Punta Pescadores, i el vaixell torna el 29 a Ceuta.

L'1 d'octubre una parella de Supermarines i un altre de Savoia 16 bis actuaren sobre la vall de Targa. Els amfibis tornaren sense problemes i el Savoia 16 bis M-NSDL, pilotat per l'alferes de navili Díaz Domínguez, fou tocat i es veié forçat a amarrar a prop de la platja en mans de l'enemic, que obrí foc sobre l'aparell, que hagué de poar una barca a l'aigua. L'observador de l'hidroavió, l'alferes de navili Vara, defensà l'avió i perdé la vida en l'acció. L'aparell fou rescatat pel torpediner Núm. 13.

El dia 3 el vaixell es mantingué a alta mar per mal temps i els dies 6, 7, 8, 9 i 11 d'octubre actuaren els hidroavions sobre Uad Lau, Alhucemas, seguint les operacions des de Ceuta (els dies 12, 14 i 15), mentre que el *Dédalo* arribà a Màlaga el dia 13, on va romandre fins al 9 de novembre. L'11, 12, 13, 14, 15 d'octubre s'actuà cobrint les retirades i evacuacions de diferents posicions.

El 17 de novembre es donaren per acabades les operacions de replegament de la Línea Primo de Rivera. El *Dédalo* abandonà Ceuta i arribà a la capital catalana el dia 27.⁷²⁶

L'11 de febrer de 1925 a la tarda sortí el vaixell de Barcelona en direcció a Cartagena, on arribà el dia 13 al matí. El 18 entrà en el dic. Fetes les reparacions i millores i després de provar-lo sortint a la mar, tornà a Barcelona, on arribà el 13 de maig.⁷²⁷

A finals de mes, el *Dédalo* es féu a la mar navegant fins situar-se a prop de Menorca amb instruccions per vigilar el vol dels dirigibles italians *Esperia* i *Nobile 1*. Per complir aquesta tasca portava un dirigible S.C.A. i alguns

⁷²⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 205-208, 210-218; LV 19/10, 20/11/1924.

⁷²⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 237.

hidroavions per si fos necessari la seva actuació i mantingueren contacte amb TSF amb Barcelona, l'aeròdrom de Ciampino i els dirigibles.⁷²⁸

En arribar al port de Barcelona el 3 de juny començaren a embarcar-hi els oficials⁷²⁹ a mesura que ho requeria l'embarcament del material al qual estaven adscrits.⁷³⁰

El 8 de juny sortí el *Dédalo* de Barcelona, sota el comandament provisional de Don Pedro⁷³¹, en direcció a Algeciras,⁷³² on arriba el dia 11 a la tarda. Fondejà a la badia i s'hi va quedar fins al mes de setembre. Durant aquests mesos els hidros del vaixell feren vols practicant el vol en formació i també pràctiques de bombardeig i d'enllaç amb els vaixells de l'esquadra amb TSF i amb plafons.

Les forces que donaren suport al desembarcament d'Alhucemas tenien prevista l'actuació de les esquadretes de Savoia 16 bis, Macchi 18, Supermarine, un dirigible S.C.A. i una de Macchi 24, que per les seves dimensions no cabia a l'interior del *Dédalo* i tingueren la seva base a la Mar Chica a les ordres del general Soriano, cap de l'Aeronáutica Militar. Aquestes forces actuaren en coordinació amb l'Aeronáutica Militar, formada per tres esquadres –vuit grups d'esquadretes terrestres i una d'hidroavions, més una de caces i una companyia d'aerostació.

França hi col·laborava amb la seva Aeronáutica Naval amb una esquadreta d'hidroavions Farman *Goliat* sota el comandament del tinent de navili París, amb base a la Mar Chica.

El 6 de setembre a les 10 del matí sortí el *Dédalo* de la badia d'Algeciras en direcció a Uad Lau, on es mantingué fora de l'abast de les bateries enemigues. Baixà a l'aigua dos Savoia i Supermarine, que s'envolaren per bombardejar els poblats i canons de Uad Lau. Tots tornaren amb impactes de fusell. El 7 de setembre tres Supermarine feren reconeixements i bombardejos a l'altura de Moro Nuevo, Axdir i la platja de Cebadilla. El dia 8 arriaren vuit hidroavions, que atacaren els objectius assenyalats. Tornaren a l'hora, carregaren bombes i atacaren les zones properes a la zona de desembarcament. El 9 arriaren cinc

⁷²⁸ *Ibíd.*, p. 256-257.

⁷²⁹ Els tinentes de navili Antón, Arbolí i Núñez, i els alferes de navili Díaz Domínguez, Galán, Cellier, Aguilera, García Charlo i Carrasco.

⁷³⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 258-259.

⁷³¹ RO 25/05/1925.

⁷³² LV 09/06/1925.

Savoia 16 bis i tres Supermarine. Aquests últims anaren a bombardejar i els Savoia, a fer correcció de tir per l'artilleria dels cuirassats. Els dies 10 i 11 no es pogué volar per l'estat de la mar.⁷³³

El 10 de setembre sortí de Barcelona l'esquadreta de sis Macchi 24 en direcció a la Mar Chica. Féu el trajecte en dues etapes, amb un temps total de 9 hores i 5 minuts de vol, comandada pel tinent de navili Taviel de Andrade, que portava d'observador el tinent de navili Guilles. L'esquadreta tenia a més a més dels indicats cinc pilots i observadors, un mecànic, cinc alumnes mecànics i cinc mariners.⁷³⁴

A la base de la Mar Chica de l'Aeronáutica Militar quedaren enquadrats a la 3a esquadra, que tenia per cap el tinent coronel Kindelan.

Els Macchi 24 feren la primera acció militar el 14 de setembre bombardejant cap Quilates i altres objectius de la badia d'Alhucemas, en què empraren bombes de 12 kg. En llançaren entre 40 i 45 per aparell, tot i que podien portar-ne 5 de 100 kg.

Entre els dies 12 i 14 el temps no va permetre al *Dédalo* baixar els seus hidroavions al mar, de manera que prestà serveis auxiliars a l'esquadra i posà els mecànics a disposició dels hidroavions de l'Aeronáutica Militar. El dia 15 un Macchi 24 pilotat pel Maestre Piedra, després d'atacar Malmensi, amarà enfront de Punta Negri per una avaria del motor. Solucionat el problema, s'envolaren fins a la base. El dia 16 el *Dédalo* entrà al port de Melilla i sortí el mateix dia cap a Almeria, on restà fins al 19, en què sortí cap a la badia d'Alhucemas.

El dia 18 els Macchi 24 bombardejaren Sidi Dris, cap Quilates i bateries del Moro Viejo. El 20 quatre hidroavions bombardejaren Tiforanin en dos vols consecutius, tot i la mar moguda, que continuà l'endemà, sense poder operar els seus hidroavions, però sí que podien els Macchi 24, que llançaren 175 bombes sobre Moro Viejo. El dia 22 de setembre s'envolà el dirigible a les 8 h i tornà dues hores més tard després d'haver bombardejat els barrancs de Malmusi, on reberen nombrosos impactes. Es baixaren tres hidroavions al mar i

⁷³³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 263-270.

⁷³⁴ Pilots: tinents de navili Carranza, Duran, Maestres Otero, Planas i Piedra. I com a observadors, els tinents de navili Guillén, l'alferes de navili Barrera, Llera, De la Guardia, Moyano i Alemán.

un trencà un flotador sense més desperfectes. La resta s'envolaren i es mantenien sempre dos aparells bombardejant. Seguia la mala mar i no es baixaren més aparells a l'aigua.

Un Macchi 24, després de bombardejar, va fer un amaratge forçós enfront de Sidi Dris, reparà l'avaria i s'envolà de nou. Hagué de tornar a amarar a cala Tramontana, on fou remolcat per un vaixell fins a la Mar Chica.

El dia 23 els Macchi 24 llançaren 159 bombes sobre els costats de les muntanyes Malmusi, Palomas i Tocasa. Els aparells del *Dédalo* no actuaren per mala mar, però el dirigible s'envolà pilotat per l'alferes de navili Carrasco, que féu un vol de reconeixement i bombardeig i llançà 15 bombes. Tant l'aeròstat com l'hydroavió reberen força trets de fusell.

El dia 25, amb mal temps, un Macchi 24 amarà per problemes. El pujaren al *Dédalo* per reparar-lo, el 26 i 27 continuà la mala mar, i baixaren el Macchi 24, que tornà a la seva base. Sense millorar el temps, el 28, remolcà un Dornier Wal de l'Aeronáutica Militar. A les 16 el Dornier aconseguí envolar-se. El 29 es baixaren dos hydroavions, que feren vols de vigilància rellevant-se cada hora. Un Macchi 24 atacà Monte Palomas i Malmusi amarant a prop del *Dédalo*, i el pujaren a bord.

El dia 30 els avions del *Dédalo* feren molts vols de suport a les operacions al voltant de Malmusi. El dirigible féu dos vols, el segon arribà al vaixell, però havia perdut força gas pels nombrosos impactes. Caigué a l'aigua i el recolliren dues barques, que sortiren a buscar-lo. Un cop pujat a bord el dirigible, es desmuntà ja que es podien arreglar les avaries amb els mitjans de què es disposava a bord.

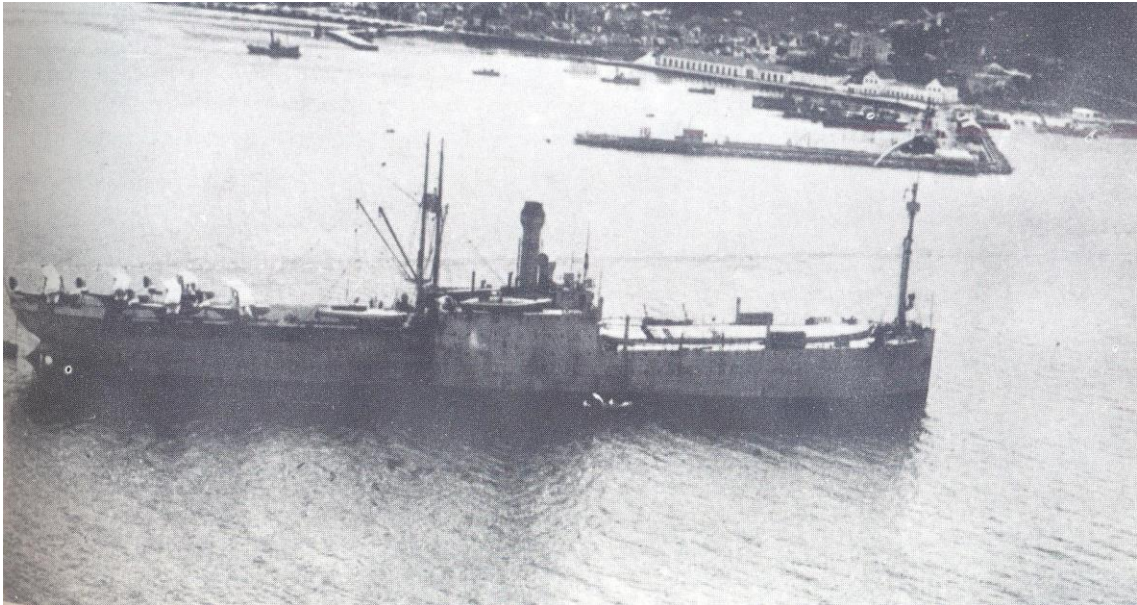
L'1 d'octubre es baixaren a l'aigua cinc hydroavions, que s'envolaren per bombardejar les posicions enemigues. A les 17.30 h el torpediner 17 portà a remolc un Savoia que havia fet un amaratge d'emergència. L'1 d'octubre el vaixell marxà en direcció a Màlaga, on arribà el 2 d'octubre a les 11 h. Baixà el Macchi 24 a l'aigua i partí cap a la Mar Chica. El *Dédalo* sortí en direcció a Barcelona, on arriba el dia 12.

Tot i que el *Dédalo* marxà cap a Barcelona, els Macchi 24 continuaren col·laborant en les operacions amb vols de reconeixement i bombardeig els

dies 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 23, 26 i 29 d'octubre. Aquesta esquadreta va volar 2.000 hores en missions de guerra.⁷³⁵

El 19 de febrer de 1926, el vaixell va anar del seu lloc habitual d'atracament a la dàrsena del Morrot fins a la d'Indústria, on hi havia les drassanes Vulcano, per fer obres de gran calat.⁷³⁶

Acabades les obres, el 9 de desembre sortí el vaixell a la mar. Provà les màquines, fondejà a l'avantport i arranjà els desajustos trobats, i després atracà al moll del Morrot. El dia 20 a la tarda es féu a la mar en direcció a Cartagena, que entrà al port el dia 22 al matí.⁷³⁷



El Dédalo fotografia: MNMFCH

⁷³⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 270-277; LV 18/09, 28/10, 01/11/1925.

⁷³⁶ *Ibíd.*, p. 303.

⁷³⁷ *Ibíd.*, p. 329.

CONSOLIDACIÓ

1927 - 1936

Des de la presa del poder per Primo de Rivera, el setembre de 1923, en què va governar a còpia de decrets, l'aeronàutica passà a dependre del Ministerio de la Guerra.

L'estiu del 1926 es publicaren les normes per a l'elecció d'aeròdroms, que es definien com a: «Tot terreny pla amb una extensió suficient convenientment arranjat perquè aereaus puguin aterrar-hi i envolar-s'hi amb facilitat i seguretat». El terreny havia de tenir com a mínim de 600 a 800 metres en totes les direccions, marcats amb una T que indiqués la direcció del vent, i un gran cercle amb el nom de l'aeròdrom a l'interior, a més a més d'una mànega de vent o un penell visible.

Si al terreny definit com a aeròdrom s'hi afegien totes o gran part de les instal·lacions auxiliars necessàries per a la navegació aèria, si estava dotat del personal per servir-les i obert a tot el trànsit aeri, aleshores es classificava com a aeroport.

El febrer de 1927 Primo de Rivera, amb les mateixes motivacions que va impulsar el vol del *Plus Ultra*, adjudicà a la Sociedad Colón Transaérea Española (empresa en la qual la Junkers alemanya havia invertit capital perquè estava ben situada estratègicament, per si es posava en funcionament) l'exclusiva del servei de dirigibles entre Espanya i l'Argentina, que incloïa l'obligació de construir a Sevilla un aeroport per a dirigibles en quatre anys.⁷³⁸

L'abril de 1927 es creà el Consejo Superior de Aeronáutica,⁷⁴⁰ presidit pel mateix Primo de Rivera i sota la direcció del general Soriano. Les taques d'aquest organisme, entre d'altres, eren: Pla de línies aèries, la classificació dels ports aeronàutics i la seva organització. La tasca més important era la coordinació de les tres aviacions (civil, militar i naval) per estandarditzar al màxim el material i la formació del personal i perquè la indústria aeronàutica espanyola produís al màxim possible.

El Consejo va impulsar la creació de l'organització Aeropuertos Nacionales, que va plantejar que juntes o patronats mixtos, formats per entitats oficials i particulars, creessin aeroports d'interès general nacionals similars a com ho feien els ports marítims.

⁷³⁸ Coordinació UTRILLA, Luis, RUEDO, Garcia, Cuartas jornadas de Estudios Históricos Aeronmáticos. Los aeropuertos españoles, Fundación AENA, Madrid 2001, pp.26-27; RD 11/02/1927 GM 15/02/1927 ministerio de Trabajo Comercio e Industria

⁷⁴⁰ RD 11/04/1927 GM 12/04/1927 Presidencia del Consejo de Ministros.

Els aeroports es classificaren com: de servei de l'Estat, de servei públic o d'interès general i particulars o privats. Els primers eren els militars, navals. Els segons estaven oberts al servei públic i podien ésser construïts per l'Estat i administracions públiques amb la cooperació d'entitats particulars.⁷⁴²

Aquest RD eliminava la Comisaría Regia, que s'havia creat per gestionar la creació de l'aeroport de Barcelona, i en quedava fora l'aeroport de la Colón Transaérea Española de Sevilla.

Es considerava urgent la construcció dels aeroports de Madrid, Barcelona, València, Sevilla, Alacant, Màlaga i Burgos, i un a Galícia i un altre a les Canàries.⁷⁴³ A més, el Consejo aprovà el juliol de 1928 el reglament de les Juntas de Aeropuertos Nacionales.⁷⁴⁴

Aquestes Informacions estan col·locades ací perquè afecta tots els aeròdroms i aeroports a Espanya.

El 1927 també és conegut com l'any 1 de l'Atlàntic. L'any en què hi hagué més intents d'unir els dos costats de l'Atlàntic amb vols directes.

Cal recordar com a referència que el 8 de maig de 1927 s'envolà de París a Nova York l'heroi de guerra (amb 45 victòries) Charles Nungesser amb el navegant Coli en un aparell Pierre Levasseur, batejat com «L'Oiseau Blanc». No arribaren mai al seu destí ni foren trobats.

El 20 de maig, quan encara es buscaven els pilots francesos, s'enlairà de Nova York un pilot del correu aeri fins aleshores desconegut, un dels pilots apuntat per al Premi Orteig, Charles A. Lindbergh, pilotant el monomotor construït a mida Ryan NX 221 *Spirit of Saint Louis*, que aterrà a París després d'un vol continuat de 33 h i 30 min. Fou el primer vol directe entre les dues capitals, i s'emportà el Premi Orteig,⁷⁴⁵ valorat en 25.000 dòlars.

Tres dies després de la sortida de Lindbergh, s'envolà Francesco de Pinedo amb Carlo del Prete i Vitale Zacchetti de Shippagan (Canadà), amb l'hidroavió Savoia Marchetti S 55 *Santa Maria II*, amb què creuà l'Atlàntic per etapes i del qual parlarem en la seva escala a Barcelona.

⁷⁴² RD 19/07/1927, GM 20/07/1927, Presidencia del Consejo de Ministros.

⁷⁴³ UTRILLA NAVARRO, Luis, coord.; *op. cit.*, p. 28.

⁷⁴⁴ RO 20/07/1927, GM 27/07/1927, Presidencia del Consejo de Ministros.

⁷⁴⁵ Premi ofert per l'hoteler americà Raymond Orteig per al primer pilot aliat que volés entre Nova York i París o viceversa. El premi s'oferí el 19 de maig de 1919 per a cinc anys i en no optar-hi ningú en aquests anys, el reedità l'1 de juny de 1925.

El 4 de juny s'enlairà de Nova York Chamberlin i Levin amb el Bellanca NR 237 *Miss Columbia*, que aterrà a Bischofrode, a 160 quilòmetres al sud-oest de Berlín en un vol de 41 h i 55 min.

El 29 de juny s'envolà de Nova York Byrd amb Acosta i Balcheni Noville en un Fokker F.VII/3m NX 20, batejat com a *Amèrica*. Arribaren a la costa francesa enmig un mar de núvols fins a París, que els feren retrocedir fins a la costa, on van fer un aterratge per manca de combustible i van aterrar al mar prop de la platja de Ver-sur-Mer. Havien recorregut 6.000 km en 40 h i 8 min.

Aquests dos últims vols també s'apuntaren a la llista per al Premi Orteig i havien de sortir abans que Lindbergh, però no pogueren fer-ho per diferents problemes.⁷⁴⁶

⁷⁴⁶ VAN HOOREBEECK, Albert, *op. cit.*, p. 34-110.

29 - L'AERÒDROM DELS MARINERS

29.1 - ESCUELA DE LA AERONÁUTICA NAVAL

El mes de gener de 1927 es va elaborar a Madrid⁷⁴⁷ el Pla Aeronaval, per tal de donar el paper que li corresponia al servei, amb els crèdits corresponents. Estava previst complir-lo en uns quants anys. El Pla es concretava en 10 punts, en els quals s'exposava el material volant a adquirir, les infraestructures a fer partint que l'AN era més que una escola i, per tant, perquè pogués fer la seva aportació a la Marina Militar.

La particularitat de l'AN, en què els oficials de la marina en aquesta especialitat per poder ascendir havien d'embarcar-se, els obligava a deixar la plaça que ocupaven i per a la qual havien fet l'especialitat. Una plaça que havia d'ésser coberta per un altre oficial. Aquest fet va comportar preveure més cursos per formar nous oficials de marina.

També calia tenir present que l'Escuela havia vingut provisionalment a Barcelona, mentre no es creava la base a San Javier, a la Manga del Mar Menor, i altres instal·lacions de nivell inferior a Menorca i Galícia.

El desenvolupament del Pla també feia que s'abandonés l'Aeroport Provisional, mentre s'estava treballant preparant l'exposició del 1929, mentre la base de San Javier encara no estigués llesta. Aquestes dues situacions van fer abandonar la idea de marxar. En paral·lel en arribar a Barcelona el projecte de marxar abandonant l'aeroport, l'Ajuntament de la ciutat i les entitats que treballaven per a la futura de l'Exposició internacional⁷⁴⁸ demanaren en entrevistes i cartes a les autoritats que no es deixés la ciutat sense l'aeroport, ja que es considerava vital.

Cal recordar que el 17 de desembre s'inaugurà la línia Madrid-Barcelona i viceversa d'Iberia, al gener següent arribava la Luft Hansa i al novembre Ala Littoria, en aquest cas al port.

Si bé a la zona del Prat de Llobregat hi havia l'aeròdrom francès, aquest era per als vols de la línia francesa, Aéropostale en aquelles dates. L'altre,

⁷⁴⁷ Van elaborar el Plan Aeronaval el director de l'EAN, el capità de fragata López Ramírez, el capità de corbeta Regalado i els tinents de navili Gómez Ceballos, Montís i Guillén, sota la presidència del contraalmirall Montagut amb la col·laboració del capità de fragata Cardona i el de corbeta Flórez.

⁷⁴⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 353-354; LV 20, 23, 25 i 27/03, 9, 10 i 12/04, 13 i 14/05/1927.

l'aeròdrom Canudas, era esportiu. Per tant, l'únic aeròdrom factible era el dels mariners que va esdevenir aeroport provisional.

29.1.1- AVIACIÓ

La manca d'aparells a l'Escuela els primers mesos de l'any i el mal estat del material en vol va comportar que es volés amb prou feines el mínim imprescindible. Aquest fet donà lloc a durs escrits entre la direcció a Madrid i el cap de l'EAN. De l'abril de 1926 al 1927 cap material volant s'havia reposat i només quedaven en vol 3 Avro en tal estat que passaven més temps als tallers que volant i els Macchi 18 quedaren inoperatius fins que el maig de 1927 començaren a sortir dels TAN els primers en construcció de la sèrie.

A finals de març es nomenà una comissió⁷⁴⁹ per seleccionar tipus d'hidroavions d'exploració i bombardeig per entrenar els pilots i per estudiar la seva adequació a la Marina espanyola. Per complir la seva tasca, la comissió visità fàbriques aeronàutiques i altres instal·lacions de diferents països.⁷⁵⁰ Feren el seu periple del 7 d'abril al 15 de maig, en què arribaren a Barcelona.

L'1 d'abril l'Escuela disposava dels següents avions:

- 4 Avro d'escola, 3 en vol.
- 2 Parnall Panther en reparació.
- 7 Martinsyde de caça, 6 en vol.
- 2 Blackburn Swift torpediners en vol.

D'aquest material es preveia que es donaria definitivament de baixa, el mateix 1927, 4 Avro i els 2 Parnall Panther.

La situació exposada queda reflectida en la relació d'hores volades amb el següent quadre:

Mesos	Hores volades
Març	55 h 46 min
Abril	54 h 30 min
Maig	64 h 11 min
Juny	71 h 01 min

⁷⁴⁹ Formada pel capità de fragata López Ramírez, el comissari Prat i els tinents de navili Gómez Ceballos i Montís.

⁷⁵⁰ França, Anglaterra, Holanda, Alemanya, Dinamarca, Suïssa i Itàlia.

Els vols van ser fets entre els 33 pilots d'avions terrestres, 15 observadors navals i 34 mecànics en vol. Aquestes dades expliquen les poques hores de vol fetes per cada pilot.⁷⁵¹

A mitjan juliol, tal com marcava el Plan Aeronaval, s'autoritza la compra d'un avió torpediner Blackburn amb equip complementari per amarrar i material de recanvi.⁷⁵²

El 25 de juliol de 1927, s'enviaren sis Aprendices de Aeronáutica i un Mestre, sota les ordres del tinent de navili Galán. Marxaren a Albacete perquè els alumnes fessin el curs de pilots a La Compañía Española de Aviación. El 14 d'octubre, acabat el curs i passades les proves pertinents, tornaren a Barcelona seguint la seva instrucció, i hi tornaren el gener següent per fer el curs de transformació a avió de guerra.⁷⁵³

Seguint el Plan Aeronaval, la plantilla de l'AN havia de ser de 107 oficials i 361 subalterns, mentre que la plantilla real era de 20 oficials i 120 subalterns. Per cobrir aquestes diferències, a mitjan novembre de 1926 foren nomenats cinc mariners per fer el curs de mecànics en vol, que esdevingueren la 7a promoció.⁷⁵⁴ A mitjan febrer es nomenaren 15 candidats per fer els estudis d'Aprendices de Aeronàutica de la 4a promoció.⁷⁵⁵ A primers d'abril s'anuncià el concurs per cobrir 32 places d'Aprendices de Aeronàutica 5a promoció.⁷⁵⁶ Al juny foren nomenats alumnes per fer el curs de dos anys d'enginyers de construccions aeronàutiques els tinents de navili Montis i Núñez.⁷⁵⁷ El 10 d'agost es nomenaren els caps⁷⁵⁸ que havien de fer el curs d'observadors navals, d'un any de durada, que començà el mateix agost. També es nomenaren els alumnes de la 8a promoció de mecànics en vol. A finals de setembre es posaren a concurs 20 places entre els alferes de navili per fer el curs d'oficials especialitzats en AN, que havia de començar l'1 de gener de

⁷⁵¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 349, 356-359.

⁷⁵² *Ibid.*, p. 352.

⁷⁵³ *Ibid.*, p. 360-364.

⁷⁵⁴ Per consultar els nomenats, vegeu Annex 41.

⁷⁵⁵ *Ibid.*

⁷⁵⁶ *Ibid.*

⁷⁵⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 352-353.

⁷⁵⁸ Els capitans de corbeta Pablo Hermida Seselle, Rafael Ramos Izquierdo y Gener, Manuel de Flórez y Martínez de la Victoria, Adolfo Contreras y Aranda, Bernardo Navarro Capdevila i Ubaldo Montojo y Méndez de San Julián.

1928. Feren la selecció de la 5a promoció d'oficials,⁷⁵⁹ que es presentà el 9 de gener a Madrid.

L'any 1927 també es prorrogà el contracte, per un any, a l'instructor de torpediners britànic Andrews.⁷⁶⁰

29.1.2 - Accidents

El 19 de setembre de 1927, durant els vols de pràctiques, a les 17.30 h, el Martinsyde pilotat pel contramestre Otero, que portava d'observador el capità de corbeta Contreras, en fer un viratge a baixa altura impactà contra un cable elèctric que tallà, i s'estavellà violentament. L'aparell quedà destrossat, l'oficial resultà mort i el pilot malferit però aconseguí recuperar-se. L'endemà, durant el recorregut de la comitiva fúnebre, fou sobrevolada per aparells de l'AN.⁷⁶¹

El 3 de novembre un avió de l'AN es veié obligat aterrar en un camp de Gavà per problemes d'alimentació de combustible. Els tripulants, ferits i amb cops, foren traslladats a l'aeròdrom.⁷⁶²

29.1.3 - Altres vols

El dilluns 26 de març va aterrar a les 18.30 h a l'Aeroport Provisional de Barcelona, procedent de Roma i Torí, un Junkers G-31. L'aparell restà al camp de vol fins al dilluns 28, en què fou acomiadat per un grapat de persones⁷⁶³ en el seu envol cap a Madrid. Allà fou presentat a les autoritats.⁷⁶⁴

Pocs dies després, el divendres 1 d'abril aterrava a Barcelona de nou el Junkers G-31 provinent de Madrid. L'endemà a les sis s'envolava en direcció a Alemanya.⁷⁶⁵

El dilluns 13 de juny a les 16.30 h s'estavellà un dels Breguet XIX al terme de Botorell pilotat pel capità Alfonso Esteban i el mecànic Jesús García,

⁷⁵⁹ Per consultar els nomenats, vegeu Annex 41.

⁷⁶⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 382.

⁷⁶¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 383-384; LV 20 i 21/09/1927

⁷⁶² LV 09/11/1927.

⁷⁶³ Vegeu Annex 42.

⁷⁶⁴ LV 29/03/1927.

⁷⁶⁵ LV 02/04/1927.

provinents de Cuatro Vientos, que venien a Barcelona a buscar el pilot italià De Pinedo. La resta d'aparells continuaren fins al seu destí.

L'endemà, dia 14, a les 9.30 h s'envolà el Breguet XIX Núm. 37 pilotat pel comandant Ortiz, que portava el pilot italià De Pinedo cap a Madrid, seguit pels números 33 i 34, pilotats pel capità Pardo i el sergent Río, respectivament, amb el sergent Morín i els tinents Morató i Roma⁷⁶⁶ com a observadors.

El 28 d'agost a les 6 h aterrava un Junkers F-13 de la UAE provinent de Königsberg. En arribar l'esperaven els Srs. Juan Huberto, representant de l'aerolínia a Catalunya, i l'agent a Barcelona José M. Condeminas. Després de fer combustible i mirar l'oli l'aparell s'envolà en direcció a Madrid.⁷⁶⁷

El dimecres 7 de setembre a la tarda aterrà un Junkers F-13 procedent d'Alemanya per anar a Madrid per a flota de la UAE. El representant de la Junkers a Catalunya i els agents de l'aerolínia convidaren autoritats i personalitats⁷⁶⁸ a veure els vols de l'aparell, en una acció de propaganda. En l'acte visitaren l'avió, que féu tres vols sobre la ciutat amb part dels convidats, mentre que dos avions de l'Aeronàutica Naval pilotats pels tinents de navili Felipe Chanelo i José Gómez Cebellos feren demostracions vistoses. El dissabte 10 el Junkers s'envolà en direcció a Madrid.

El 7 de desembre a les 15 h aterrà un trimotor Rohrbach Roland, de la companyia Iberia, provinent de Marsella, d'on arribà en un vol de 2 h i 20 min que portava el cònsol d'Espanya de la ciutat assenyalada.⁷⁶⁹

No era estrany veure passar per Barcelona avions d'Iberia i la UAE, ja que les dues companyies estaven començant a operar amb les seves rutes.

29.2 - AEROSTACIÓ

L'1 d'abril de 1927 els aeròstats de l'Escola eren:

- 2 dirigibles tipus O de 3.400 m³, desarmats
- 2 dirigibles tipus S.C.A. de 1.550 m³, un en vol
- 1 globus captiu de 1.100 m³, desarmat

⁷⁶⁶ LV 15 i 16/06/1927.

⁷⁶⁷ LV 30/08/1927.

⁷⁶⁸ Vegeu Annex 42.

⁷⁶⁹ LV 08/12/1927.

- 4 globus lliures de 900 m³, desarmats
- 1 globus lliure de 1.200 m³, armat

D'aquest material d'aerostació, desarmats, pendents de revisió, es preveia que s'hauria de donar definitivament de baixa, el mateix 1927, aquest material: 2 globus lliures, 1 globus captiu AP, 1 dirigible tipus O i un altre S.C.A.⁷⁷⁰ Aquell any no començaren els vols amb dirigibles fins al mes de maig.⁷⁷¹

Al juliol estava en vol el dirigible S.C.A. Vegem les hores de vol fetes fins al juny amb els aeròstats:

Març	1 vol en globus lliure	2 h
Abril	4 vols en dirigibles	2 h 40 min
Maig	8 vols en dirigible	6 h
Juny	25 vols en dirigible	18 h

Tots aquests vols foren fets per 3 pilots de dirigible, 34 mecànics i 15 observadors navals. Les 28 hores de vol, relacionades amb el nombre de pilots, mecànics i observadors, són, sens dubte, insignificants.

En paral·lel, a començaments de maig s'aprovà el projecte presentat pel tinent de navili Guillén per a un gasòmetre de 500 m³ ampliables, que s'instal·là a Flix i posà fi al problema d'aconseguir el gas necessari per fer volar els aeròstats.

A mitjan juliol, aprofitant la presència de submarins per a maniobres, es feren proves de localització visual d'un submarí en inversió a diferents fondàries des d'un dirigible. Aquestes proves mostraren que des d'una altura entre 75 i 100 m sobre l'aigua es veia clarament el submarí, mentre que a altures inferiors empitjorava la visibilitat. En una segona immersió del submarí, baixà fins a 15 m de fondària i restà al fons. Des del dirigible es veié bé a 10 m, mentre que a mesura que s'agafava altura s'anava veient pitjor fins que no era visible, tot i que se'l podia localitzar per les bombolles d'oli del submarí que es veien i permetien deduir la seva posició.⁷⁷²

⁷⁷⁰ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 357-360.

⁷⁷¹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval, 1921-1936*, p. 29.

⁷⁷² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 359, 357-360, 374.

Dels 34 vols que he pogut localitzar durant el 1927, segons mostra el quadre de vols del 1927 que adjunto, val la pena veure amb una mica de detall el que es va dur a terme el 6 i 7 d'octubre.

El globus Núm. 4 s'envolà a les 10 h 58 min, amb 33 sacs de llast, tripulat pels tinents de navili Casa i Núñez. Començà el vol amb vent del nord-est, passà sobre l'aigua davant de Castelldefels i entrà a terra per Garraf. El vent girà a sud-est i portà l'aeròstat a Gelida, Sant Esteve, Esparreguera, Montserrat, Monistrol i Manresa. A les 20.15 h va fer una escala de 10 m a Montclar. Seguí volant fins a les 3.30 h, en què féu una altra escala fins al dia 7 a les 6 h. El vent els portà als Pirineus i girà de direcció, i això els dugué fins a Calaf, Igualada, fins que aterrà als Monjos a les 13 h amb 5 sacs de llast. Havien volat durant 26 h i 2 min, sense descomptar-hi les escales, i van pujar fins a 3.400 m.⁷⁷³

Vols d'aerostació l'any 1927⁷⁷⁴

Data	Model	Tripulació	Pass.	Altres	N. V.
Maig	S.C.A.	t Guillén t Casas	Ot Rocha Ot Núñez HE Curt	Barcelona, zona Prat	5*
Juny	S.C.A.	t Casas	Oa Fontán Oa La Guardia ¹ m Bastida		4
Juliol	S.C.A 1	t Nuñez t Casas			5
09/07				Fan fotos maniobres aeronavals	1
Agost	S.C.A. 1	t Casas	c Contreras c Navarro c Hermida c R. Izquierdo c Flórez c Montojo	Vols d'escola en parelles habitualment	13
25/08	GII N. 4	t Casas t Fontán	Ac Hermida Ac R. Izquierdo	S'envolen a les 14.30 h Viladecans, Martorell, Montserrat Igualada	1 60 km 5,45
Setembre	S.C.A. 1		Oc Hermida Oc R. Izquierdo Oc Flórez	Fins a Molins de Rei i Gavà	2

⁷⁷³ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval, 1921-1936*, p. 47.

⁷⁷⁴ *Ibíd.*, p. 29-30.

02/09	GII		Ac Contreras Ac Montojo		1
15/09			Ac R. Izquierdo Ac Flórez	Aterren a Monistrol per tempesta	1
Data	Model	Tripulació	Pass.	Altres	N. V.
06/10	GII	t Núñez t Casas		Vol de 26 h	1

Llegenda: t = tinent de navili, O = observador, HE= habilitat de l'Escola, a = alferes de navili, m = mecànic, c = capitans de corbeta, A = alumnes, * Com a mínim, R.= Ramos, GII = globus lliure, N. V. = nombre de vols, ¹De la Guardia

El 1928 seguiren els vols fins al 6 de desembre de 1929, en què l'hangar de dirigibles es portà a la base al Mar Menor amb els aparells i pilots.⁷⁷⁵

En l'àmbit normatiu, a l'aviació comercial i particular se li obrí per a la seva utilització els aeròdroms militars i navals des del 26 de març de 1929. Aplicant la definició d'aeroport, s'anomenà «aeroport» l'aeròdrom de l'AN, en complir els requisits de la definició de la instal·lació, mentre no es construís l'aeroport de Barcelona se li donà el nom d'Aeroport Provisional de Barcelona.

29.2 - AEROPORT PROVISIONAL DE BARCELONA. TRÀNSIT CIVIL

29.2.1 - LÍNIES AÈRIES

29.2.1.1 - Interessos alemanys

En plena guerra, el 1917 l'Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (Berlín) fundà la Deutsche Luft-Reederei GmbH (DLR), amb un capital de 2,5 milions de marcs, per a l'estudi del trànsit aeri.

Poques setmanes després d'acabar la guerra, el 5 de febrer de 1919, la DLR fou la primera companyia aèria del món que començà a operar a la ruta Berlín-Weimar. Durant la permanència de l'Assemblea Nacional a Weimar, els avions s'envolaven a les 7 h i a les 13 h de Berlín Johannisthal, en què transportaven passatgers, correspondència i diaris. L'1 de març la companyia inaugurà la segona línia, entre Berlín-Johannisthal i Hamburg-Fuhlsbüttel. A l'abril seguiren les rutes a Gelsenkirchen i Warnemünde.

⁷⁷⁵ Ibid., p. 33

La companyia operava amb un parc de 71 avions militars de reconeixement, monomotors dels tipus LVG V/C VI i AEG J II, adaptats per transportar correspondència i càrrega, i podien portar també un o dos passatgers i 13 avions bimotors de «gran capacitat» del tipus Friedrichshafen G IIIa i AEG G IV, que podien carregar fins a sis passatgers amb una tripulació de dues persones i una quantitat de correu i càrrega.

La companyia Sablatnig cobrí des del 19 de març la ruta Berlín-Warnemünde. Aquell mateix mes les fàbriques d'avions Junkers Flugzeugwerke a Dessau començaren a realitzar un enllaç amb Weimar.

Des del 1920, amb subvencions de l'Estat, de les ciutats i de les cambres de comerç sorgiren en els anys següents moltes companyies d'aviació que cobriren tot Alemanya i crearen una densa xarxa de línies aèries. Hi hagué moments en què arribaren a operar 37 companyies, algunes de les quals molt petites.

El 3 d'agost de 1920, la DLR, conjuntament amb KLM i Det Danske Luftfartselskab (DDL), inauguraren la primera ruta internacional entre Copenhaguen, Malmö i Amsterdam, passant per Warnemünde, Hamburg i Bremen.

El 6 d'octubre es fundà el Lloyd Luftverkehr Sablatnig, que reunia les fàbriques d'aviació Sablatnig-Flugzeugbau Werke i la Norddeutscher Lloyd, el nucli de la línia aèria Lloyd Luftdienst GmbH, dins de la qual s'unificaren més tard tota una sèrie de companyies d'aviació i navegació, fundades amb el suport del Norddeutscher Lloyd.

Hamburg-Amerika Linie HAPAG, AEG i Luftschiffbau Zeppelin, entre d'altres, fundaren a Berlín el 27 d'abril de 1921 una societat *holding*, l'Aero-Union A.G., que tenia el control del cent per cent de la DLR. A finals d'any havia reduït la flota a 45 aparells i tenia un control parcial de la Dornier Metallbauten a Friedrichshafen i dels tallers italians Dornier a Pisa.⁷⁷⁶ El 24 de novembre es creà una nova companyia d'aviació a Berlín, la Deutsch-Russische Verkehrsgesellschaft GmbH (Deruflut), participada al 50% per la DLR, representada per la Aero-Union AG i la representació comercial de l'URSS a Alemanya. Començà l'1 de maig el servei enllaçant Königsberg amb Moscou.

⁷⁷⁶ A Pisa es construïren hidroavions Dornier per eludir les prohibicions del Tractat de Versalles.

A més a més de la DLR (que treballava el 1921 en una xarxa de línies amb una extensió de 3.095 km, amb centre radial a Berlín-Johannisthal), s'establí al voltant de la Norddeutscher Lloyd un segon grup, la Lloyd-Luftdienst GmbH, amb centre a Bremen. La participació més gran d'aquest grup la tenia el Dr. Josef Sablatnig, amb el Lloyd Luftverkehr Satlatnig.

El 31 de desembre de 1922, un Dornier Kamoet II de la DLR fou el primer avió comercial alemany que aterrà a Anglaterra, en un prat proper a Folkestone, i que inicià el 3 de maig de 1923 el trànsit aeri regular.

El 6 de febrer de 1923, es produí la fusió de la DLR i el grup Lloyd per formar la Deutscher Aero-Lloyd A.G., amb un capital de 100 milions de marcs aportats a parts iguals per l'Aero Union A.G. (com a societat *holding* de la DLR), les companyies participades i la Lloyd Luftdienst GmbH per si mateixa i les seves filials. Les societats que participaven en la fundació hi aportaven tots els valors que tenien quant a aparells, equips de fabricació, materials de recanvi i els seus drets de participació en empreses de transport aeri nacionals i estrangeres. La societat estava sostinguda per les dues grans navilieres (HAPAG i Norddeutscher Lloyd, amb 39 vaixells), la banca, 19 empreses industrials i 4 firmes comercials, i inicià el març de 1923 els enllaços amb la Fira de Leipzig.

El 8 d'octubre el ministre de transports atorgava la concessió provisional per al trànsit aeri per part de l'Aero Lloyd i Junkers al camp de Berlín-Tempelhof, adaptat provisionalment com a aeroport.

La creació de la Deutscher Aero Lloyd contribuí a racionalitzar una mica el panorama aberrant del trànsit aeronàutic alemany, però no tot el que calia, ja que Junkers continuà amb una política plenament expansiva. Els problemes econòmics derivats de l'aventura a l'URSS i l'objectiu irrenunciable de vendre avions tant sí com no havien portat el constructor a anar més enllà que els altres al preu que fos; i el preu era sempre una competència, més ferotge i cada cop més absurda perquè ni la Deutscher Aero Lloyd ni la Junkers podien viure sense les subvencions governamentals. Aquesta cursa entre les dues empreses no tenia aturador, ja que l'acció d'una d'elles portava automàticament una reacció de l'altra.

El 22 d'octubre de 1925, es fundà a Munic la Trans Europa Union, grup que agrupava sis línies⁷⁷⁷ de l'Europa central, controlades i organitzades per Junkers, que unien Suïssa, Àustria i Hongria amb Alemanya. Sobre la mateixa base s'havia fundat prèviament la Nord Europa Union, a la qual s'uniren algunes companyies⁷⁷⁸ del nord-est i de l'est d'Europa. Dins d'aquesta política de creació de línies aèries a finals de 1925 es creà a Espanya la Unión Aérea Española, amb participació de la Junkers.

El març de 1924 la Deutscher Aero Lloyd inaugurà la ruta Berlín-Dresden-Praga-Viena amb un Dornier Komet II i a l'abril, la línia Danzig-Estocolm, en què s'empraren quatre Dornier Wal amb matrícules de la D-861 a la D-864. El 5 de maig aquesta companyia, junt amb l'empresa comercial d'Hamburg Schlubach Thiener i l'SCADTA, fundaren a Berlín el Condor Syndikat, una societat d'estudis per vendre avions alemanys i crear a mitjà termini una ruta entre Colòmbia, Centreamèrica i els EUA. Amb aquesta finalitat s'enlairaren dos hidroavions Dornier Wal,⁷⁷⁹ que volaren fins a Key West, però els EUA només deixaren arribar-n'hi un i negaren la possibilitat d'obrir-hi una línia.

Davant de la negativa, el gener de 1926 feren el vol Rio de Janeiro-Porto Alegre i al setembre, Rio-Natal, un punt important per a un futur enllaç des d'Europa.

Poc després de crear-se el Sindikat Condor, Junkers envià un F-13 desmuntat a Bolívia, que hi volà el 27 de juliol per primer cop i tres dies després portà el primer passatger de pagament a Sucre. El 15 de setembre de 1924, un grup d'industrials i financers de la colònia alemanya a Bogotà crearen el Lloyd Aéreo Boliviano, que va fer el primer vol el dia de Nadal amb un Junkers F-13, batejat com *El Oriente*, entre Cochabamba i Santa Cruz.

L'octubre de 1924 un 80% de les accions de la Junkers Luftverkehr i els dos terços de la fàbrica d'avions passaren a ser propietat del Reich a causa de la seva situació financera.

Les dues grans companyies tenien una política diferent: mentre que la de l'Aero Lloyd es basava en el trànsit aeri, la Junkers Luftverker A.G. se centrava en la

⁷⁷⁷ La Junkers Luftverkehr, la Bayerische Luft Lloyd, la Rumpler Luftverkehr de Munic, l'Ad Astra de Zuric, l'Aero Express de Budapest i l'OLAG de Viena.

⁷⁷⁸ La Latvijas Gaisa Satiksme de Riga, l'A-S Aeronaut de Reval, l'Aero O/Y de Hèlsinki i les dues companyies de Danzig vinculades a interessos de la Junkers.

⁷⁷⁹ Batejats com a *Atlántico* i *Pacífico*.

venda d'avions. Pel seu costat, l'Aero Lloyd cooperava amb companyies estrangeres i operava a les seves rutes amb els avions més adequats, i la Junkers fundava companyies pròpies, amb avions Junkers. Aquestes dues formes d'operar feien que a l'Aero Lloyd la diversitat de material comportava un cost més elevat de manteniment del material, mentre que la Junkers, en tenir el material estàndard, era més econòmic.⁷⁸⁰

29.2.1.1.1 - LA UNIÓN AÉREA ESPAÑOLA (UAE)

Aquesta companyia es creà a finals de 1925 a Madrid, amb la finalitat de construir una fàbrica d'avions Junkers a Sevilla, crear línies aèries i vendre avions. Tingué com a base d'operacions l'aeròdrom de Getafe, a Madrid, i tenia la seu de l'empresa al carrer Mayor 4. Els seus accionistes eren empreses de Getafe i la Junkers alemanya, que per llei podia tenir com a màxim el 25% del capital. L'empresa alemanya aportà en aquest cas com a capital, tal com feia habitualment en totes les línies aèries en què participava, dos avions monomotors completament metàl·lics Junkers F-13 amb capacitat per a quatre passatgers.

El president de la companyia fou el Sr. Mariano Moreno Caracciolo, encara que «*como director efectivo era Erick Killinger, un antiguo conocido de Wilhelm Canaris*».⁷⁸² Entre els directius hi havia el marquès de Quintanar, Santiago Sánchez Quiñones i Francisco Savanay.

Per instal·lar la fàbrica d'avions a Sevilla, l'ajuntament cedí un espai a la devesa de Tablada, a la vegada que podia operar des de l'aeròdrom instal·lat a la mateixa devesa, on operava CETA. La fàbrica no es construï, ja que al cap de poc temps es podien construir avions a Alemanya en suavitzar-se les condicions del Tractat de Versalles. Hem de recordar també que la Junkers havia invertit en la Colón, Compañía Transaérea Española, que tenia en estudi establir vols Sevilla-Buenos Aires amb dirigibles. Comptant amb el

⁷⁸⁰ PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 31-39; *Lufthansa's Germani*, abril 1980 (número especial).

⁷⁸² DÍAZ MORLÁN, Pablo. *Horacio Echevarrieta 1870-1963: el capitalista republicano*, LID Editorial Empresarial S.L, Madrid 1999, p. 210.

funcionament d'aquesta línia es creà la línia Getafe – Alverca (Lisboa) – Sevilla per enllaçar amb la línia de dirigibles. Es programà començar amb un enllaç setmanal amb correu, càrrega i passatgers.

El 1925 arribaren els dos primers aparells Junkers F-13 amb número de sèrie 613, abans D-191, i matriculats el 16 de maig de 1925 com a M-AAJ. El primer el trobem operant el 24 de març, en un vol de Sevilla a l'aeròdrom terrestre de Melilla. He pogut comprovar que entre la dada d'arribada i de matrícula passen entre dos i tres mesos. L'altra notícia d'un Junkers F-13 la trobem en una informació de l'11 de setembre, en què es diu que arriba un Junkers procedent de Sevilla pilotat per l'alferes José Ansaldo. Des de Sevilla va operar la UAE i José Ansaldo va treballar com a pilot d'aquest model d'avió, entre d'altres. Per tant, és un F-13 de la UAE, que podia ser un M-AAJ o el Junkers F-13 número de sèrie 770, matriculat el 25 d'agost de 1925 com a M-AJAA, ja que els que tenia la Creu Roja espanyola eren en versió hidroavió i el terrestre era del 1927.⁷⁸³

Una RO de 25 d'abril de 1927 els concedeix les línies Madrid-Lisboa i Sevilla-Lisboa. Una RO de 31 de maig del mateix any es concedeix l'autorització provisional fins a final d'any per transportar correu en els Junkers G-23 i F-13. La línia aèria és catalogada de caràcter particular.

Junt amb els dos Junkers F-13 arribats el 1925, el mateix 1927 s'hi afegixen els dos G-23, que es convertiran en G-24 en fer el canvi de motors, amb les matrícules rebudes a l'abril, M-AJAJ i M-CABB. Aquest darrer aparell va ser batejat amb el nom de *Madrid*.

El dia 29 d'abril al matí a l'aeròdrom militar de Tablada (Sevilla) s'aprofita l'acte de lliurament del Trofeu Harmond al comandant Ramón Franco, amb la presència del rei, la família reial, els prínceps de Gal·les, els seus seguits, el general Primo de Rivera i altres autoritats. Després d'aquest acte el cardenal arquebisbe beneí el Junkers G-24 M-AJAJ, al qual van batejar com a *Sevilla*. Després d'aquesta cerimònia, l'aparell inicià el vol en direcció a l'aeròdrom d'Alverca (Lisboa), moment en què arribaren, procedents de Cuatro Vientos, sis Breguet XIX.

⁷⁸³ WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 133; VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 86-87; BODGNTA, gener 1929; LV 26/03, 11/09/1925; <http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_indexEUR.htm> [Consulta: 4 juny 2015].

Quan el *Sevilla* volava en direcció a Lisboa, a l'altura del poble de San Cristóbal, el pilot, José Ansaldo, va fer un aterratge per arreglar una magneto i va continuar el viatge fins a Alverca, on arribaren a les 16.30 h. L'1 de maig s'envolà el *Sevilla* amb vuit places ocupades⁷⁸⁴ a les 15.30 h en direcció a Getafe, on l'esperaven algunes persones⁷⁸⁵ i aterrà poc després de les 18.30 h, després d'haver fet unes voltes sobre la ciutat. Quedava d'aquesta manera inaugurada la línia Madrid-Lisboa-Sevilla. Durant el vol compartiren el pilotatge de l'aparell el capità aviador José María Ansaldo i el pilot alemany Morzik. El següent diumenge, el 8 de maig de 1927, es va fer el primer vol regular Madrid-Lisboa-Sevilla, i es féu el vol de tornada en trajecte invers. Aquesta ruta es faria un cop per setmana, més dos cops per setmana entre Madrid-Lisboa-Madrid. La ruta Madrid-Sevilla-Madrid s'inaugurà el 30 de novembre de 1927 i es cobrí en diferents freqüències. La primera ruta només operà durant l'any 1927 ja que en veure's que la línia de dirigibles no es posava en servei s'abandonà i quedaren les altres rutes. Operaren aquestes línies fins a la seva integració a Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A. (C.L.A.S.S.A.), amb només un accident. Un cop dins de C.L.A.S.S.A., la UAE va operar del març de 1929 al gener de 1930 la línia Sevilla-Granada, coberta amb els Junkers F-13 M-CBBA i M-CEEA, amb motiu de l'exposició Iberoamericana a Sevilla. A més a més de passatgers, es transportaven massivament flors per a l'Exposició. L'abril de 1928 es produí l'accident del Junkers F-13 M-CAAD, pilotat per Joaquín Gou amb el mecànic Mariano Álvarez, quan després de donar la volta en la ruta Sevilla-Madrid, al no van poder passar Sierra Morena tapada per núvols i boira, va perdre l'hèlix en vol però aconseguí aterrar a prop de Villa del

⁷⁸⁴ Anaven de passatgers en aquest vol inaugural el president de la UAE, Sr. Moreno Caracciolo; el marquès de Quintanar; el capità aviador Francisco Ansaldo; el tinent coronel Ferreira do Amaral; el comandant de la policia portuguesa, Sr. Cifka Duarte; el president de l'aeroclub de Porto i inspector de l'Aeronàutica portuguesa; el capità aviador Antimes Cabrita, com a representant de l'Aeronàutica Militar portuguesa; el Sr. Carlos Empis, director portuguès de l'empresa, i el redactor del *Diario de Lisboa*, Sr. Felix Correira. (Vegeu ABC 01/05/1927.)

⁷⁸⁵ Pel Ministeri d'Estat, el Sr. José Pérez Balsera, de la secció d'Aviació; els secretaris de l'ambaixada Srs. Sanz i Tovar i el comte de Torrellano; pel Ministeri de Gracia y Justicia, el director general de Presons, Sr. Calzado; per la Marina, el capità de corbeta Manuel Flórez; pel de Foment, l'inspector general de Camins, Sr. Blas Soribas; pel d'Hisenda, l'enginyer industrial Sr. Lorenzo Elps; pel de Treball, l'enginyer en cap de l'Aeronàutica Civil, Sr. Mariano de las Peñas; el director de l'Administració local, Sr. Muñoz Lorente; el secretari de la Cambra d'Indústria, Sr. Carvajal, i el comandant d'Aviació Sr. Saenz de Buruaga, i altres persones. (Vegeu ABC 01/05/1927.)

Río. L'avió quedà inservible però els tripulants i passatgers en resultaren il·lesos.⁷⁸⁶

Horaris i tarifes (juny de 1927)⁷⁸⁷

Línia	Dilluns	Dimecres	Divendres
Sortida Madrid	9 h	9 h	9 h
Arribada Lisboa	13.15 h	13.15 h	13.15 h
Sortida Lisboa			15 h
Arribada Sevilla			17.30 h
	Dimarts	Dijous	Dissabte
Sortida Sevilla			9 h
Arribada Lisboa			11.30 h
Sortida Lisboa	10.30 h	10.30 h	13.15 h
Arribada Madrid	14.45 h	14.45 h	17.30 h

Preus bitllets	Anada o tornada	Anada i tornada
Madrid-Lisboa	225 ptes.	375 ptes.
Lisboa-Sevilla	150 ptes.	260 ptes.
Madrid-Lisboa-Sevilla	320 ptes.	550 ptes.

En aquest preu hi entrava el transport de la ciutat a l'aeròdrom amb 15 kg d'equipatge. Amb sobrepès calia abonar 3,50 ptes./kg al Madrid-Lisboa i 2,50 ptes./kg al Lisboa-Sevilla.

Horaris i tarifes (octubre-desembre de 1927)⁷⁸⁸

Línia	Dilluns	Dimecres	Divendres
Sortida Madrid	10.30 h	10.30 h	10.30 h
Arribada Lisboa	14.30 h	14.30 h	14.30 h
Sortida Lisboa	10.30 h	10.30 h	10.30 h
Arribada Madrid	14.30 h	14.30 h	14.30 h

Preus: Madrid-Lisboa, 225 ptes.; anada i tornada, 375 ptes.

⁷⁸⁶ UTRILLA NAVARRO, Luís; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 24-25, 28; VINIEGRA VELASCO, Juan. *Aquella Iberia que hicimos nosotros: crónica de seis décadas*, Iberia Líneas Aéreas Españolas, Madrid 1996, p. 11-12, p. 11-12; ABC 30/04, 01/05/1927; *Aérea*, maig 1927 i 1928; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁷⁸⁷ ABC 14/06/1927; *Aérea*, juliol 1927.

⁷⁸⁸ *Aérea*, octubre-desembre 1927.

En aquest preu hi entrava el transport de la ciutat a l'aeròdrom amb 15 kg d'equipatge, amb sobrepès calia abonar 3,50 ptes./kg al Madrid-Lisboa.

Horaris i tarifes (febrer-abril 1928)⁷⁸⁹

Línia Madrid-Sevilla ***Dimarts*** ***Dijous***

Sortida Madrid	11 h	11 h
Arribada Sevilla	14 h	14 h

Línia Sevilla-Madrid ***Dimecres*** ***Divendres***

Sortida Sevilla	10 h	10 h
Arribada Madrid	13 h	13 h

Línia Madrid-Lisboa ***Dilluns*** ***Dimecres***

Sortida Madrid	11 h	11 h
Arribada Lisboa	14.30 h	14.30 h

Línia Lisboa-Madrid ***Dimarts*** ***Dijous***

Sortida Madrid	10.30 h	10.30 h
Arribada Lisboa	14 h	14 h

Preus: Madrid-Sevilla, 180 ptes.; anada i tornada: 300 ptes. Madrid-Lisboa, 225 ptes.; anada i tornada: 375 ptes.

Els mateixos horaris de juny fins a finals d'agost. Preus de promoció Madrid-Sevilla o viceversa, 90 ptes.; Madrid-Lisboa i viceversa, 112,50 ptes.⁷⁹⁰

Horaris i tarifes d'agost a desembre de 1928.⁷⁹¹

Línia Madrid-Sevilla

Surt de Madrid els dilluns, dimecres i divendres a les 11 h, i arriba a Sevilla a les 14 h.

Surt de Sevilla els dimarts, dijous i divendres a les 9 h, i arriba a Madrid a les 12 h.

Línia Madrid-Lisboa

Surt de Madrid els dilluns, dimecres i divendres a les 11.15 h, i arriba a Lisboa a les 14.45 h.

Surt de Lisboa els dimarts, dijous i dissabte a les 10.30 h, i arriba a Madrid a les 14.30 h.

⁷⁸⁹ *Ibíd.*, febrer-abril de 1928

⁷⁹⁰ *Ibíd.*, juny de 1928

⁷⁹¹ *Ibíd.* agost, novembre i desembre 1928.

Preus: Madrid-Sevilla o viceversa, 120 ptes. i Madrid Lisboa o viceversa, 140 ptes. L'excés de pes es pagava a 7,50 ptes. per cada 5 kg o fracció.

Flota d'avions de la UAE⁷⁹²

Junkers F-13 M-AAAJ i M-AJAA, arribats el 1925.

Junkers G-23, convertits a G-24 M-AJAJ, M-CABB i Junkers F-13, arribats el 1927.

Junkers F-13 M-CAAD, arribat el 1928.

Junkers G-24 M-CADA i Junkers F-13 M-CEEA, arribats el 1929.

Dades de trànsit de la UAE

1927 ⁷⁹³	Km fets	H volades	Pass.	Kg merc.	Kg correu
Juny	10.625	78 h 5 min	34	958	35,990
Juliol	16.200	123 h 15 min	110	2.641	71,5
Agost	16.091	109 h 20 min	81	1.731	169,24

Llegenda: Pass. = passatgers, Kg merc. = quilos de mercaderies

De gener a abril de 1929 en la línia Madrid-Sevilla i viceversa, es feren 86 viatges, portant 355 passatgers i 342 kg de mercaderies.⁷⁹⁴

La línia Madrid-Lisboa-Sevilla va funcionar 6 mesos i 20 dies i va transportar 1.027 passatgers i 11.620 kg de càrrega, amb una regularitat del 100%.⁷⁹⁵

Sevilla-Granada-Sevilla⁷⁹⁶

	Viatg.	Pass.	Kg merc.	S. oferts	Ocupació
03-11/1929 ⁷⁹⁷	308	458	49		
12/1929	31	27	7	124	25%
01/1930	19	19	0	76	25%

Llegenda: Viatg. = viatges, Pass. = passatgers, Kg merc. = quilos de mercaderies, S. oferts = seients oferts

⁷⁹² VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p 86 -87 i 94-95; *Aérea*, març 1928; BODGNTA, gener 1929; <http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_indexEUR.html> [Consulta: 8 juny 2015].

⁷⁹³ OFICINA DE INFORMACIÓN DEL MINISTERIO DE ESTADO, *op. cit.*, p. 143-144.

⁷⁹⁴ BODGNTA, desembre 1929.

⁷⁹⁵ *Aérea*, núm. 55, febrer 1928.

⁷⁹⁶ BODGNTA, desembre 1929, gener 1930.

⁷⁹⁷ Menys el mes d'agost.

29.2.1.1.2 - CANVIS POLÍTICS PER A ALEMANYA

Alemanya, molt limitada en el sector aeronàutic pel Tractat de Versalles i la Conferència d'Ambaixadors, anà intentant millorar la seva situació fins al Tractat de Locarno:

«La conferència es reuní a Locarno del 5 al 16 d'octubre de 1925. Hi assistiren Briand, Chamberlain, Stresemann, Vandervelde i Mussolini. En resultà la celebració d'un conjunt de tractats. El més important era el que establia una garantia mútua de les fronteres franco-alemanya i franco-belga, amb la garantia d'Anglaterra i Itàlia... Aquest tractat principal contenia com a annexos unes convencions d'arbitratge entre Alemanya, d'una banda, i França, Bèlgica, Polònia i Txecoslovàquia de l'altra»⁷⁹⁸

En el marc d'aquestes conferències cal situar el tractat comercial entre França i Alemanya, que portà, a la primavera del 1926, als acords aeronàutics establerts que autoritzaven a les línies aèries alemanyes sobrevolar França i aterrar als seus aeròdroms i aeroports. Dins d'aquests acords cal situar el més concret, que autoritzava a obrir una línia aèria entre les dues capitals als avions d'ambdues nacions. Així, el 26 de maig es realitzà el primer enllaç comercial Berlín-París amb un Junkers G-24 de la Luft Hansa, pilotat pel pilot alemany Rodschinka, mentre que l'enllaç en sentit contrari el féu el pilot francès Robin amb un Farman.

També s'aixecà la prohibició de construir avions de transport i dirigibles mentre es mantenia la prohibició de produir avions militars.

Seguint aquesta dinàmica, Espanya va signar amb Alemanya el 9 de desembre de 1927 el Conveni Comercial i el 16 del mateix mes el conveni de reciprocitat

⁷⁹⁸ DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Història universal contemporània. Relacions internacionals 1918-1945*, Edicions Universitàries Catalanes, Barcelona 1982, p. 60.

per gestionar les companyies aèries d'ambdós països, cosa que també els permetia allargar les seves línies aèries fins a les capitals.⁷⁹⁹

En un altre ordre de coses, Alemanya (que estava ben posicionada a Espanya, la UAE i Iberia) estava interessada a expandir les seves línies cap al continent americà; per tant, mirava a les Açores, Cap Verd i Madeira, posicions bàsiques per als seus interessos.

A finals de 1927 Portugal havia rebut l'oferta d'organitzar les seves línies aèries per part d'Espanya, França i Alemanya. Portugal estava mancada de recursos per finançar unes línies aèries i estava interessada en els oferiments rebuts, de manera que n'informà al govern britànic a començaments de 1928. Com que no va rebre cap resposta, el febrer de 1929 decidiren obrir un concurs públic per establir un monopoli per al seu trànsit aeri i en publicaren les bases al setembre del mateix any, en què imposaren l'obligació que la companyia que feia l'oferta fos de nacionalitat portuguesa, encara que tingués participació estrangera.

Al concurs s'hi presentaren ofertes provinents de França, Espanya i Alemanya. El febrer de 1930 el Consell Nacional de l'Aire de Portugal va seleccionar la Sociedade Portuguesa de Estudos de Linhas Aéreas (S.P.E.L.A.), que tenia al darrere l'Aéropostale.⁸⁰⁰

29.2.1.1.3 - Iberia, Compañía Aérea de Transporte

El mateix any de la creació de la companyia aèria Deutsche Luft Hansa A.G., aquesta seguia amb la vista posada a trobar el camí cap a Sud-amèrica, territori amb el qual mantenia relacions comercials i que era un dels grans objectius de la nova aerolínia. Amb aquesta intenció i amb l'autorització francesa per poder volar i fer escala a Marsella, el 7 de juny de 1926 feren el primer pas per assolir un primer objectiu (arribar a Espanya i Portugal com a punt de pas) i nomenaren Gunderico von Hirschfeld com a apoderat general de la companyia aèria perquè gestionés un enllaç Barcelona-Madrid-Lisboa com una continuació de la línia Berlín-Ginebra-Marsella.

⁷⁹⁹ OFICINA DE INFORMACIÓN DEL MINISTERIO DE ESTADO, *op. cit.*, p. 58-60; LV 05 i 14/02, 30/04, 1, 25 i 27/05/1926, 16/01, 23/04/1927; MD 21/09/1927; *Aérea*, juliol i setembre 1927.

⁸⁰⁰ DÍAZ MORLÁN, Pablo; *op. cit.*, p. 216-217.

El següent pas fou la signatura el 14 d'agost d'una proposta per a la creació d'una aerolínia amb l'industrial basc Horacio Echevarrieta. La tria d'aquest industrial es féu perquè a través d'ell es crearen empreses d'acord amb els interessos alemanys d'eludir el Tractat de Versalles i anar preparant una futura Marina Militar, i aportar a la Marina Militar espanyola elements per poder-se modernitzar. L'acord entre la casa Echevarrieta y Larrínaga i la Deutsche Luft Hansa A.G. se signà l'11 d'octubre.

Els elements més importants de l'acord eren: la companyia tindria un capital d'1.100.000 pessetes (un 51% espanyol i la resta de l'aerolínia alemanya) i per ajustar-lo a la normativa espanyola formalment Echevarrieta tenia el 76% del capital i la resta la Luft Hansa, mentre en un document privat s'ajustava a la proposta real;⁸⁰¹ l'aerolínia es diria Aero Lloyd Español S.A, i la Deutsche Luft Hansa A.G. es comprometia a facilitar els avions, motors i el material necessari segons el contracte de lloguer. El contracte fou considerat lleoní per la seva complexitat, ja que l'aerolínia espanyola havia de llogar en un futur avions Junkers, Dornier i Fokker i motors BMW i Rolls Royce.

El 2 de novembre de 1926 Gunderico von Hirschfeld va rebre poders per poder crear l'aerolínia espanyola, que el 20 de març de 1927 va canviar el seu nom pel d'Iberia, Compañía Aérea de Transporte, per tal d'evitar recels que impedissin aconseguir futurs acords amb el govern portuguès. La resta de condicions es mantenien.

El 28 de juny de 1927 es va signar davant del notari Juan Crisóstomo de Pereda y Górriz la constitució d'Iberia. Signaren Félix Rodríguez y Macías de Pavía, com a representant d'Echevarría, i Gunderico von Hirschfeld, de la Deutsche Luft Hansa A.G. El consell d'administració estava encapçalat pel director del Deutsche Bank, Kurt Weigelt; el de la Deutsche Luft Hansa A.G., Otto J. Merkel, i el del Banc Alemany Transatlàntic, Richard Welsch.⁸⁰²

El setembre del mateix any Iberia va demanar una autorització per a les línies Barcelona-Madrid-Vigo i Barcelona-Madrid-Sevilla.

⁸⁰¹ *Ibíd.*, p. 209.

⁸⁰² Completaven la llista de representants de la Deutsche Luft Hansa A.G. José Martínez de Velasco, Luis Ruiz de Valdiviay i Manuel Hernández Alcalde. Per part de la casa Echevarrieta y Larrínaga, Horacio Echevarrieta y Mauri, el seu fill Horacio Echevarrieta y Madaleno i el seu fill; Rafael Ferrer Malzarraga, mariner i director de l'oficina de Bilbao; l'advocat Félix Rodríguez; el seu apoderat, Enrique de Ocio; López Aro, responsable del seu servei jurídic, i el seu cunyat José Madaleno, director de les drassanes de Cadis. Com a director gerent es presentava Daniel de Araoz Aréjula, que era qui portava les negociacions amb la Marina alemanya, i com a delegat del consell, el Dr. Gunderico von Hirschfeld.

Per a les seves operacions a Madrid, Iberia trià l'aeròdrom de Loring, situat a Carabanchel Alto (Madrid), i a la capital catalana, l'Aeroport Provisional de Barcelona, on van arribar els trimotors Rohrbach VIII Roland I,⁸⁰³ llogats a la Deutsche Luft Hansa A.G. Poc després de l'1 de desembre el pilot alemany Kommal va fer a Carabanchel Alto els vols per obtenir els certificats de matrícula i seguretat.⁸⁰⁴

El 26 de novembre a les 16 h aterrà al Prat provinent de Marsella el Roland VIII Rohrbach I, matrícula D-999, després de 2 hores i 30 minuts de vol, portant com a passatger el comte alemany Sr. Beroldingen. Era el primer aparell i continuà el dilluns 28 cap a Madrid, on rebé la matrícula espanyola M-CBBB el 10 de desembre del 1927 per poder formar part de la flota d'Iberia.

La premsa diu que dos dies més tard havia d'aterrar un segon aparell. No he pogut constatar quin dia va arribar, però va ser abans del dia 7 de desembre, en què va aterrar el D-1124 a Barcelona a les 15 h. Una hora després arribà de Madrid un dels dos aparells amb matrícula espanyola, amb tres passatgers, que havia sortit d'origen a les 12 h 27 min. Continua viatge a Madrid l'endemà a les 13.45 h el primer i 15 minuts més tard l'altre, els quals arribaren a Carabanchel (Madrid) a les 16 h i a les 16.15 h, respectivament. L'avió recentment arribat d'Alemanya rebé la matrícula espanyola M-CCC el 13 de desembre. El dia anterior va rebre la matrícula el segon aparell, que passà de la D-1292 a la M-CACA, matrícula que com es pot comprendre es va canviar per una altra, la M-CAAC.⁸⁰⁵

29.2.1.1.3.1 - Les inauguracions

A les 8.45 h s'envolà de l'aeròdrom del Prat el Roland VIII Roland I d'Iberia, matrícula M-CAAC, en direcció a l'aeròdrom Carabanchel portant com a passatgers convidats pel seu director a Barcelona, Sr. Lutgardo López, tres

⁸⁰³ Vegeu Annex Avions.

⁸⁰⁴ DÍAZ MORLÁN, Pablo, *op. cit.*, p. 209-210; VINIEGRA VELASCO, Juan, *op. cit.*, p. 22-25; UTRILLA NAVARRO, Luis, coord. *Los aeropuertos españoles: VI Jornadas de Estudios Aeronáuticos*, Fundación AENA, Madrid 2001, p. 28-31; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 120-125; *Lufthansa's Germani*, abril 1980 (número especial); <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁸⁰⁵ BODGNTA, gener 1929; *ABC* 27/11/1927; *LV* 27/11, 8 i 9/12/1927; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

representants de la Lliga Aeronàutica de Catalunya (els Srs. Ferran Llacer, Josep Gaspar i Josep Maria Carreras), i també hi anaven la senyora i la filla del director del Banc Alemany Transatlàntic i la Srta. Busteed. El capità Kommal, de la Luft Hansa, pilotava l'aparell.

El vol anava bé però ensopegaren a Saragossa amb una tempesta de neu. En esquivar-la el pilot es trobà perdut i aterrà en un prat a Almazán (Sòria). S'orientà i tornaren a envolar-se, i aterraren a Carabanchel cap a les 14 h. L'aparell arribà amb molt de retard i encara quedaven convidats al voltant de les taules on se servia el vermut. La idea era que arribés l'avió de Barcelona, sortís l'avió de Madrid cap Barcelona i el tercer aparell M-CCCC volés fent passejos, la qual cosa hauria resultat tot un espectacle veient envolar-se i aterrar tres aparells grans.

A Madrid, en un hangar de Talleres Loring a l'aeròdrom de Carabanchel, cedit per a la inauguració oficial de la línia d'Iberia, la ruta Madrid-Barcelona es preparà per atendre els convidats i oferir-los un bon àpat fred.

A les 12 arribà a l'aeròdrom el rei Alfons XIII i les autoritats,⁸⁰⁶ que foren rebuts pel president d'Iberia, el Sr. Horacio Echevarrieta, i el director, el Dr. Daniel Araoz. Tot seguit el bisbe de Madrid batejà l'aparell M-CBBB. Acabat l'acte religiós el president d'Iberia mostrà als convidats l'avió amb les explicacions pertinents. Tot seguit pujaren a l'avió el capità d'artilleria Sr. Reixac, com a pilot, que portava un missatge de l'alcalde accidental de Madrid per al de Barcelona, Baró de Viver, i les vuit persones⁸⁰⁷ convidades al vol inaugural de la línia Madrid-Barcelona. S'envolaren a les 12.30 h i aterraren al Prat a les 16 h. A Carabanchel, un cop marxà l'avió, els convidats passaren a l'hangar i pogueren participar en els vols de l'M-CCCC i els circuits sobre el camp de vol i Madrid.

En arribar l'aparell estava esperant l'alcalde Baró de Viver, a qui li fou lliurat el missatge. Es reuniren el governador civil de Barcelona, general Milans del Bosch, els alcaldes del Prat de Llobregat i de l'Hospitalet i un membre de

⁸⁰⁶ Els ministres de Governació, Marina i Treball; el bisbe de Madrid-Alcalá; el president del Consell d'Administració d'Iberia, Sr. Horacio Echevarrieta; el general Soriano; el director general d'Aeronàutica; el coronel Kindelán; l'enginyer Sr. Loring; el director d'Iberia, Sr. Araoz; el sotsdirector de Treball, Sr. Gómez Cano; els directors de Comerç i de Comunicacions, Sr. Madariaga i Sr. Tafur; els ambaixadors de França, Itàlia, Alemanya i Portugal; el governador de la Província; el director de la Guàrdia Civil, i molts caps i oficials de l'Aviació Militar.

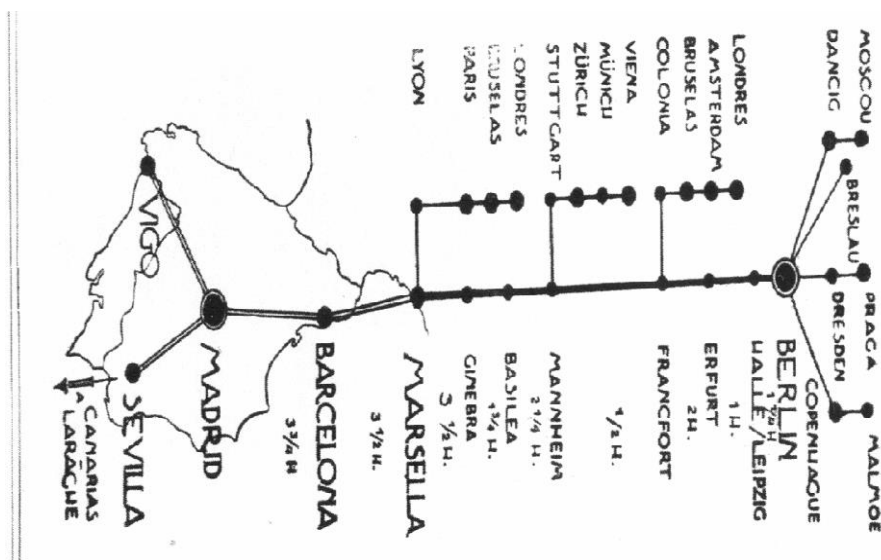
⁸⁰⁷ Dos mecànics, el Sr. Madariaga i Rimbau; Urgoiti, director d'Unión Radio; Troyano; Gascón, i els reporters gràfics Srs. Marín i Contreras.

Diputació per estudiar sobre el terreny com solucionar l'impracticable estat del camí que portava a l'aeròdrom.

La inauguració de la ruta Barcelona-Madrid es féu l'endemà per qüestions de protocol, segons indiquen les referències trobades.

El dijous 15 de desembre al matí arribà a l'aeròdrom del Prat l'alcalde Baró de Viver, acompanyat de regidors i personalitats de Barcelona⁸⁰⁸ per assistir a la inauguració de la ruta entre Barcelona i Madrid poc després de les 10 h. Foren rebuts pel director d'Iberia a Barcelona, Sr. Lutgardo López, i pel personal de la companyia, que acostaren els convidats a l'avió, arribat la tarda anterior, oferint-los tot tipus d'explicacions sobre l'aparell. Tot seguit es feren dos vols sobre Barcelona a uns quants convidats⁸⁰⁹ i a les 12 h 35 min s'envolà l'avió amb els passatgers⁸¹⁰ en direcció a Madrid. Quedà, doncs, inaugurada la ruta Barcelona-Madrid i arribaren a la capital d'Espanya a les 16 h.

El servei quedà fixat de la següent manera: l'aparell sortia de Madrid a les 8 h i arribava al Prat a les 11.30 h, i l'altre aparell sortia de Barcelona a les 12 h i arribava a Carabanchel a les 15.30 h.



⁸⁰⁸ El capità general, Sr. Barrera; el governador civil, Sr. Milans del Bosch; el diputat provincial Sr. Robert; el secretari del Govern Civil, Sr. Azcàrraga; el director de l'AN, Sr. Vicente Castro; el tinent d'alcalde Sr. Llansó; el cap superior de Policia; el canonge Dr. Puig, en representació del bisbe; l'alcalde i el secretari del Prat de Llobregat; el rector del Prat, mossèn Martí, i altres convidats.

⁸⁰⁹ En el primer vol hi anaren el general Barrera amb les seves tres filles, el comandant Sr. Fuensanta, el capità Sr. Cañas, el Sr. Antonio Robert, la Sra. Herberg i el Sr. Lutgardo López. En el segon vol hi anaren el general Milans del Bosch amb la seva filla Marichu, el Sr. Azcàrraga, la Srta. Candelaria López amb el seu germà Juan, els fills del director a Barcelona d'Iberia, la Srta. Pérez Cayetano, filla del comandant de Marina de la província; el Sr. Adalberto Sanfèliz; el Sr. Gay, i el Sr. Angel Elías.

⁸¹⁰ Capità de corbeta Sr. Maetzu, Enrique Foronda, un mecànic de la casa Loring, els periodistes madrilenys Srs. Urgoiti i Contreras i el fotògraf Sr. Marín. El pilot portava un missatge de l'alcalde Barcelona per al de Madrid.

El preu del bitllet d'anada o tornada era de 163 ptes., mentre que el d'anada i tornada era de 300 ptes.⁸¹¹

El 16 de desembre de 1927, en el ple del Consejo Superior de Aeronáutica s'aprovà el decret de línies aèries per ser sotmès a l'autorització del govern.⁸¹²

En el vol del 20 de desembre Barcelona-Madrid hi anaven de passatgers els periodistes Srs. Maluenda, Vilalta, Martínez Tomas i el porter del Real Club Deportivo Español de Barcelona Ricardo Zamora.

El 5 de gener la Deutsche Luft Hansa A.G. va fer el primer enllaç Basilea-Marsella-Barcelona, que connectava Barcelona amb les línies aèries europees, tal com mostra l'esquema gràfic de la pàgina anterior, publicat a la revista *España Automóvil y Aeronáutica*. A aquesta ruta caldria afegir-hi la línia aèria Madrid-Sevilla i Lisboa, operada per la UAE, i la francesa Aéropostal amb els seus enllaços amb França i el nord d'Àfrica, mitjançant correu, paqueteria i passatge. Si ens hi fixem, totes les rutes assenyalades eren controlades per Alemanya, menys la línia francesa.

Durant el primer mes d'operacions, del 14 de desembre de 1927 al 14 de gener de 1928, Iberia va transportar 287 passatgers en tots dos sentits, més 232 passatgers en vols circulars sobre les proximitats dels aeròdroms. La mitjana de passatgers fou de 12 per dia sobre un total de 20 places. Els avions havien recorregut 30.413 quilòmetres en 202 hores i 45 minuts de vol, a una velocitat mitjana de 150 km/h, més 1.045 km en vols circulars fets en 58 minuts i 113 quilòmetres fets en 45 minuts en vols de proves.⁸¹⁴

A partir del 15 de febrer es cobriren 2 trajectes per setmana, ja que el cost de mantenir la línia cada dia no era sostenible mentre no es rebés la subvenció sol·licitada. A partir del 26 d'abril es passà a 4 cops per setmana.⁸¹⁵

El 25 de febrer de 1928 es contractà amb Iberia el transport de correu per via aèria Barcelona-Madrid i viceversa.⁸¹⁶ El contracte es prorrogà a començaments d'agost del mateix any.⁸¹⁷

⁸¹¹ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 126-130; VINIEGRA VELASCO, Juan, *op. cit.*, p. 24-25; ABC 15/12/1927, *Aérea*, octubre-desembre 1927, BODGNTA, gener 1929, *España Automóvil y Aeronáutica*, 1a quinzena, febrer 1928; LP 15, 16 i 17/12/1927; LV 15, 16 i 17/12/1927; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁸¹² LV 17/12/1927.

⁸¹⁴ *España Automóvil y Aeronáutica*, 1a quinzena, febrer 1928.

⁸¹⁵ LV 02/02/1928; <www.europeanairlines.no> [Consulta: 8 agost 2015].

⁸¹⁶ VINIEGRA VELASCO, Juan, *op. cit.*, p. 25.

⁸¹⁷ LV 05/08/1928.

El 20 d'abril de 1928, el Roland VIII Rohrbach I, matrícula M-CCCC,⁸¹⁸ s'envolà de Madrid a Barcelona en un dia amb mal temps. En arribar a les proximitats de Venta de Muniesa (Terol), es trobà amb una boira espessa. Davant d'aquesta situació, el pilot, l'alemany Asquith Kuntle, intentà aterrar tot i tenir molt mala visibilitat del terra, i destrossà l'aparell en impactar a terra, el qual restà inservible i quedaren ferits tots els passatgers⁸¹⁹ menys un metge americà, el Sr. Luis Fulton. El pilot es va trencar alguns ossos dels braços i la cama dreta, mentre que el mecànic, Enric Schiller, es féu ferides molt lleus. La tripulació de l'avió era alemanya, com les altres, procedents de la Luft Hansa. Els ferits foren atesos a Muniesa, on quedà estavellat l'aparell a tres quilòmetres de la població i a uns dos-cents metres de la caseta del guardabarrera que hi havia al quilòmetre 49 de la línia fèrria de Saragossa a Utrillas.⁸²⁰

Iberia llogà un altre Roland VIII Rohrbach I per substituir l'aparell destruït, al qual se li donà la mateixa matrícula, però en consultar les llistes de matrícules hi ha diferències en la matrícula alemanya que portava, igual que els altres aparells,⁸²¹ tal com succeeix a l'aparell matriculat M-CAEE, que era la primera versió, la qual es diferenciava per motors més potents i altres detalls. L'altre aparell nou era el D-1338, amb matrícula M-CADD. Els dos primers tornaren a la Luft Hansa l'agost de 1928 i els altres tres, el 1929.⁸²²

Del 14 de desembre de 1927 al 31 de desembre de 1928 es transportaren 901 passatgers, 6.210 kg de correu, 2.996 kg de mercaderies i 462 kg d'excés d'equipatge.⁸²³

⁸¹⁸ L'aparell féu 16.027 km el desembre de 1927, el gener de 1928 25.080, el febrer 5.840, el març 18.340 i la part d'abril 9.000. Cal tenir present que Barcelona-Madrid i viceversa eren 525 km.

⁸¹⁹ El Sr. Ramón Buxeda, tinent d'alcalde de Barcelona; Felipe Navarro, fill del capità general; el baró de Casa Davillas de la Primera Regió; el comte de Majorada del Campo; l'estudiant mexicà Valentín Bustimbre; Josep Farré, de Guimerà (Lleida); el capità de cavalleria Daniel Suárez Pozas, i Joaquín Figueroa.

⁸²⁰ ABC 21 i 22/04/1928; LP 21 i 22/04/1928; LV 21 i 22/04/1928.

⁸²¹ Vegeu Annex 29.

⁸²² VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 97-98; BODGNTA, 1929, gener 1929; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001], <www.histaviation.com> [Consulta: 3 març 2002]; <www.europeanairlines.no> [Consulta: 23 juny 2015].

⁸²³ <www.europeanairlines.no> [Consulta: 8 agost 2015].

29.2.1.1.3.2 - Altres circumstàncies

El RD de 9 de gener de 1928 establí el Plan de Líneas Aéreas Españolas, en el qual es fixaven les bases per a la seva adjudicació i es convocava un concurs per concedir el monopoli de línies aèries subvencionades per l'Estat. L'article 1 del RD assenyalava que les línies d'interès general i d'utilitat pública que serien explotades pel concessionari serien: Madrid-Barcelona, Espanya-França, Península-Canàries, Madrid-Sevilla i Espanya-Portugal. O sigui, bàsicament les explotades per Iberia i la UAE; per tant, interessos alemanys.

El Decret era impulsat per concentrar i coordinar totes les activitats aeronàutiques en el Consejo Superior de Aeronáutica, el president del qual era el mateix president del Consell de Ministres, amb la pretensió que el sector aeronàutic quedés només en mans d'indústries espanyoles, per la importància donada a l'aviació.

Davant aquesta nova situació, pocs mesos abans de començar a operar a la línia Madrid-Barcelona i viceversa, la companyia va decidir a presentar-se al concurs amb una societat anomenada Aero Hispania, formada per empreses i bancs espanyols⁸²⁴ per tal que no se la pogués acusar de representar únicament interessos alemanys. Mentrestant, la Luft Hansa i Iberia seguien amb el projecte d'establir un enllaç d'Alemanya a Amèrica del Sud passant per Espanya. Per aquest motiu l'hydroavió alemany Dornier Wal, D-1443 Luebeck,⁸²⁵ volà de Pisa a Barcelona el dia 26, i el 29 de juny de 1928 fins a Cadis, noliejat per Iberia. Matriculat a Espanya com a M-CAEA, s'envolà de la badia de Cadis el dia 6 a les 5 h 10 min del matí cap a Gran Canària, on amarà a les 11 h 35 min després de sobrevolar Las Palmas. L'aparell anava pilotat pel comandant de l'Aviació Militar espanyola Ricardo Burguete, ja que Iberia no tenia cap pilot d'hydroavions, fent tripulació amb Juan Schiller, Josef Kaspar (pilot de la Luft Hansa) i el pilot José Gaspar d'Iberia, més el mecànic Ernst Rebrentrost i el radiotelegrafista Erwin Fahrebruch.

L'aparell féu diferents vols entre illes i el dia 12 de juliol volà fins a Cadis, on recuperà la matrícula alemanya, i retornà a Alemanya via Lisboa i la Corunya

⁸²⁴ Formada per: Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA), Compañía Española de Aviación, Elizalde, La Hispano Suiza, C.E.T.A., Ransaérea Colón, Banco Español de Crédito, Bilbao, Urquijo, Mercantil, Santander, Hispano Americano, Bauer i Compañía i Banca Arnaus.

⁸²⁵ <http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_indexEUR.html> [Consulta: 25 juny 2015].

(el dia 19 hi féu un vol amb autoritats). Continuà el seu viatge via Saint-Nazaire, Southampton i arribà a Lubeck el dia 21 al migdia,⁸²⁶ i del setembre al desembre es feren uns quants vols amb l'Arado VI amb la mateixa finalitat.

Tan sols comptem amb les dades econòmiques que mostren el compte de resultats i el balanç reduït –detallat– de situació de la firma amb data de 31 de desembre de 1928. Les despeses per a aquest exercici es xifren en 413.875 ptes.,⁸²⁷ els ingressos comercials en 80.099 ptes. i la subvenció de l'Estat en 329.263 ptes., dels quals en resulten unes pèrdues de 4.512 ptes. i una cobertura de la subvenció dels costos d'explotació de gairebé el 80%. A partir de l'any següent, Iberia s'integra en CLASSA.⁸²⁸

Tornant al procés de concessió de les rutes aèries assenyalades a una companyia concessionària, el 16 d'abril de 1928⁸²⁹ es presentaren les ofertes d'Aero Hispània i la UAE. Reunida la Junta creada per a aquesta funció, estudiaren les dues ofertes. El ponent designat per la Junta, César Gómez Lucía, redactà un informe qualificant de temeraris els dos concursants ja que considerava que feien promeses que no podien complir, tot i que les bases del concurs tenien alguns punts impossibles d'assolir.

Elevà l'informe al Consell d'Estat, que hauria d'haver-lo deixat desert, però l'interès polític per trobar un concessionari va fer que proposés que els presentats es fusionessin. La proposta fou acceptada per les dues companyies, que començaren les negociacions per crear la nova empresa. La negociació durà tot el 1928 i les concessions en vigor s'allargaren fins a tenir la nova companyia. Com a president de la nova companyia es nomenà el tinent general José Sanjurjo y Sacanell per assegurar la submissió de l'empresa al govern.

El RD de 31 de desembre de 1928 fixava un mes per a la constitució de la nova empresa i per signar el contracte per cobrir el servei durant 12 anys.

⁸²⁶ VINIEGRA VELASCO, Juan, *op. cit.*, p. 27-28; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 70-71; LV 08, 19 i 20/07/1928

⁸²⁷ VINIEGRA VELASCO, Juan, *op. cit.*, p. 30, dóna la xifra de 414.875 ptes.

⁸²⁸ DÍAZ MORLÁN, Pablo, *op. cit.*, p. 210; VINIEGRA VELASCO, Juan, *op. cit.*, p. 30.

⁸²⁹ RO de 12 d'abril de 1928.

A principis de l'any 1929 Iberia va retornar els tres aparells Rohrbach que tenia –l'M-CCCC (rematriculats), l'M-CAAD i l'M-CAEE– i va adquirir dos Junkers G-24.⁸³⁰

29.2.1.1.4 - C.L.A.S.S.A.

El 13 de març de 1929 es constituí C.L.A.S.S.A. (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A.) amb un capital social de nou milions de pessetes, repartits en 18.000 accions de 500 ptes. de valor nominal, en què hi participaren les companyies aèries espanyoles⁸³¹ més importants, la indústria aeronàutica⁸³² i potents grups financers del país, entre els quals hi havia els bancs⁸³³ de més pes.

La companyia va néixer lligada a la política econòmica de Primo de Rivera i per aquest motiu estava subvencionada, amb l'interès que en aquesta activitat, considerada de gran transcendència, s'hi reunissin interessos i recursos importants sense entrar en competència, i també eliminava la competència exterior en exigir que totes les empreses fossin espanyoles. Els socis majoritaris es repartien 12.000 accions (segons es veu en el quadre de la pàgina següent),⁸³⁴ que controlaven dos terços del total, i el terç restant, en participacions menors, anava al conjunt de la banca. De cara a fora, tots els titulars eren de titularitat espanyola, però la realitat n'era una altra de ben diferent.

Si hi parem atenció, veurem que la UAE (amb tres representants al Consell d'Administració) defensava els interessos de la Junkers; Iberia, Compañía Aérea de Transporte (amb tres més) defensava els interessos de la Luft Hansa; Jorge Loring (amb la Compañía Española de Tráfico Aéreo i en nom propi) disposava de quatre consellers, que defensaven els interessos de la

⁸³⁰ VINIEGRA VELASCO, Juan, *op. cit.*, p. 30.

⁸³¹ UAE, Iberia Compañía de Transportes Aéreos, Horacio Echevarrieta, Jorge Loring i Compañía Española de Tráfico Aéreo. (Vegeu LV 02/01/1929.)

⁸³² Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos, La Hispano Suiza, La Hispano de Construcciones Aeronáuticas, Compañía Española de Aviación, Elizalde, S.A., Santiago Sánchez Quiñones, Jorge Loring i Sociedad Española de Construcción Naval. (Vegeu LV 02/01/1929.)

⁸³³ Banco de Cataluña, Banco Hispano Americano, Banco Pastor, Banco de La Coruña, Banco Guipuzcoano, Banco de Aragón, Banco de Crédito Navarro, Banco de Vasconia, Banco de Burgos, Banca Arnús-Garí, Bauer y Compañía, Banco de Bilbao, Banco Español de Crédito, Banco Urquijo, Banco de Vizcaya, Banco de Santander y Banco Mercantil. (Vegeu LV 02/01/1929.)

⁸³⁴ DÍAZ MORLÁN, Pablo; *op. cit.*, p. 212.

Luft Hansa, ja que tenia un crèdit concedit per l'aerolínia alemanya; el general Sanjurjo (marquès del Rif i posat a davant de la companyia) era proper a la Junkers, i Aritio (conseller per a l'Hispano i La Hispano Suiza) defensava interessos alemanys. Resumint, la Deutsche Luft Hansa A.G. tenia el vot de vuit consellers i la Junkers, de quatre més. Dotze membres dels 27 del total representaven el 44%, lligats als interessos alemanys. Si tenim present que darrere de l'empresa Sociedad Española de Construcción Naval hi havia empreses britàniques, es pot dir que la meitat del Consell d'Administració de C.L.A.S.S.A. estava lligat a interessos estrangers, bàsicament alemanys.⁸³⁵

Titulars	N. accions	%
Unión Aérea Española	2.000	11
Iberia, Cía. Aérea de Transporte	2.000	11
Cía. Española de Tráfico Aéreo	2.000	11
Jorge Loring	857	5
Sociedad Española de Construcción Naval	857	5
Construcciones Aeronáuticas, S.A.	857	5
Cía. Española de Aviación	857	5
Elizalde, S.A.	857	5
La Hispano	857	5
Santiago Sánchez Quiñones	857	5

Però Ángel Viñas, citant l'ambaixador alemany a Espanya, Von Welczeck, afirma que dels 27 membres del Consell, tretze s'agrupaven al voltant de Iberia (o sigui, la Luft Hansa) i tretze més i el president del consell, al voltant de la UAE (és a dir, la Junkers). Per tant, C.L.A.S.S.A. estava dirigida directament o indirectament per interessos alemanys.

El 25 d'abril se signava el contracte, que passà a ser definitiu amb l'aprovació del RD de 25 de novembre de 1929, encara que a tots els efectes es va considerar la data oficial de constitució de la companyia el 25 de maig del mateix any, en què es féu càrrec de tots els deures i obligacions (flotes i personal) de les anteriors companyies, excepte de la ruta Sevilla-Granada de

⁸³⁵ DÍAZ MORLÁN, Pablo, *op. cit.*, p. 212-214; VINIEGRA VELASCO, Juan, *op. cit.*, p. 28-30; LV 14 i 17/04, 06/06, 02/10/1928, 02/01, 05/02, 22/10/1929; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

la UAE, que en no ser una línia subvencionada operava com a UAE. Tampoc hi entrava la Compañía Aérea Jorge Loring, que seguia cobrint la ruta Sevilla-Tetuan-Larraix, ja que l'article 25 del RD de 9 de gener de 1928 deia: «*Las líneas aéreas regulares subvencionadas actualmente por el Estado continuarán siendo explotadas por sus concesionarios*» fins a acabar el termini de la concessió per un acord aprovat pel govern amb les empreses del moment. Però sí que hi era present com a Talleres Loring.

Uns dies després de la constitució de C.L.A.S.S.A., el 24 de maig, la UAE va vendre la seva participació a Jorge Loring, que es convertí, de fet, en l'accionista principal.

La direcció de la línia aèria estava formada per: president, el general Sanjurjo, com ja hem dit; director gerent, Daniel de Araoz y Aréjula, procedent d'Iberia; director adjunt, Mariano Moreno Caracciolo, anterior president de la UAE; cap de Trànsit, José María Ansaldo, de la UAE; cap de Material, Juan Viniestra, procedent de Loring, i com a inspector de l'Estat fou designat César Gómez de Lucía, amb amplis poders.

La nova companyia tenia com a rutes principals Madrid-Sevilla i Madrid-Barcelona. Realment operava com una sola ruta amb escala a Getafe, amb una durada de 8 hores de vol més el temps de l'escala. El bitllet pel primer tram assenyalat era de 100 ptes. i per a l'altre de 125 ptes., que resultaven un 38% i un 33%, respectivament, més econòmics que el viatge en tren en cotxe lilit. Els bitllets comprats d'anada i tornada tenien un 15% de descompte. Les altres rutes foren Madrid-Biarritz, amb extensió fins a París, i Madrid-Canàries.

La ruta Getafe-Sevilla operà des del primer dia en què va volar com a C.L.A.S.S.A., i s'hi afegí més tard el tram Madrid-Barcelona. Primer amb un vol diari per setmana, menys el diumenge en cada sentit, que variava la freqüència en un tram o altre, i després va passar a ser diari a partir de l'abril de 1930. Del 15 d'octubre de 1930 a final d'any no es féu el vol Madrid-Sevilla perquè s'havia exhaurit el crèdit per al seu funcionament, però va caldre una subvenció extraordinària de 118.300 ptes. per poder realitzar al desembre 25 vols complets Madrid-Barcelona.

El 27 de maig de 1929 s'inaugurà la ruta Madrid-Sevilla, i el 20 de juny, la de Madrid-Barcelona, quasi un mes després de la inauguració de la Fira Internacional a Barcelona.⁸³⁶

L'abril de 1929 el govern ordenà estudiar l'enllaç aeri entre la Península i l'arxipèlag canari. Amb aquesta finalitat el cap del Consejo Superior de Aeronáutica en va encarregar la tasca a Ernesto Navarro, pilot i membre del Consejo, el qual s'envolà de Getafe el 21 de desembre en direcció a les Canàries amb l'avioneta CASA III⁸³⁷ M-CAGG. Un cop hi hagué arribat, realitzà vols entre les illes i tornà a Madrid, on arribà el 8 de gener de 1930 i lliurà als seus superiors l'informe pertinent el 21 de gener.⁸³⁸

La flota de la companyia la formaven els dos Junkers G-24 aportats per la UAE, un amb la matrícula M-CADA, que ja volava amb la UAE, i l'altre amb la M-CAAF, número de producció⁸³⁹ 914 *Poseidón*. El 28 i 30 de maig de 1929 aterraren a l'Aeroport Provisional de Barcelona els dos Junkers d'Iberia⁸⁴⁰ comprats, el M-CAFF n.p. 915 i el M-CFFA n.p. 929 *Flora*, per als quals es varen pagar 700.000 ptes. El Junkers G 24, M-CAFF *Aurora* s'estavellà fent un vol de prova a Getafe el 17 d'octubre de 1929. Amb els diners que es van cobrar de l'asseguradora es va adquirir el trimotor Ford 4-AT-E M-CKKA,⁸⁴¹ incorporat a la flota al febrer i matriculat el mes de maig de 1930.

El 9 de gener de 1930 el trimotor Junkers que feia la ruta Madrid-Barcelona aterrà al camp d'emergències de Belchite (Saragossa) pel mal temps i els passatgers continuaren en tren des d'Utrilla.⁸⁴² D'altra banda, a finals de mes C.L.A.S.S.A. fou autoritzada a transportar correu en avió internacional.⁸⁴³

El 15 de juliol Aéropostale inaugurà la línia París-Bordeus-Biarritz-Madrid, de freqüència setmanal, amb un Latécoère 28.⁸⁴⁴

⁸³⁶ VINIEGRA VELASCO, Juan, *op. cit.*, p. 34; LV 23/06/1929.

⁸³⁷ Vegeu Annex Avions.

⁸³⁸ LV 28 i 29/12/1929, 01 i 09/01/1930. Per consultar amb més detall aquest vol, vegeu SALAS LARRAZÁBAL, Ramón [*et al.*], *op. cit.*, p. 209-215.

⁸³⁹ D'ara endavant n.p.

⁸⁴⁰ LV 02/06/1929.

⁸⁴¹ VELARDE SILIÓ, Jaime, *op. cit.*, p. 95, 105, de les tres primeres matrícules dels G-24 n'aporta una de diferent: M-CCAF;; ARCHIVO HISTÓRICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE, Registro de Matrículas; <http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_indexEUR.html> [Consulta: 8 juliol 2015].

⁸⁴² LV 10/01/1930.

⁸⁴³ LV 29/01/1930.

⁸⁴⁴ Vegeu Annex Avions.

La ruta Madrid-Biarritz, allargada en una segona etapa fins a París, s'inaugurà el 16 d'agost de 1929 amb el Fokker VII/3m CH-160, comprat a la companyia suïssa Balair, amb matrícula espanyola M-CAHH. El pilotava José María Ansaldo i portava de passatgers Jorge Loring i Daniel Araoz. En 2 h i 30 min arribaren a Biarritz, on foren rebuts pel sotsprefecte de Baiona i l'alcalde. Es feia un vol diari en cada sentit menys els diumenges. Per reforçar la ruta s'adquirí per 120.000 ptes. el CASA Breguet 26T Limousine⁸⁴⁵ M-CHHA. De totes maneres, aquest aparell fou poc emprat. La línia funcionà fins al novembre. S'adquirí un altre Fokker per reforçar el servei i es tornà a operar de l'1 de juliol al 30 de setembre de 1930 amb la mateixa freqüència. A partir del 15 d'agost s'allargà la línia fins a París via Bordeus un cop per setmana amb *pool* amb l'Aéropostale.

El 20 de maig de 1930 s'envolà de Getafe a les 2 h el Ford 4-AT M-CKKA pilotat per José María Ansaldo i Eduardo Soriano, els mecànics Cayón i Alvarez, i Nájera com a radiotelegrafista. Els passatgers del vol van ser el director gerent de C.L.A.S.S.A., César Gómez Lucía, i Ernesto Navarro, més 200 kg de correu i premsa del mateix dilluns a la nit. Després de fer escales a Casablanca i Cap Juby, aterraren a l'aeroport de Gando de Las Palmas a les 19.30 h. El dia 22 volaren de Gando a Santa Cruz de Tenerife, on feren un vol amb 11 persones sobrevolant el Teide. En el trajecte de tornada a la Península participaren en les tasques de recerca de dos pilots militars desapareguts entre Villa Cisneros i Cap Juby. En total, hi invertiren 50 hores de vol. Aquest viatge fou el primer dels quatre autoritzats pel govern a les Canàries com a viatges de prova. Cal tenir present que la ruta tenia un tram sobre aigua de més de 300 quilòmetres i la normativa obligava a fer-ho amb un hidroavió, per la qual cosa s'adquirí un amfibi Savoia S-62 P,⁸⁴⁶ amb matrícula M-CAMM, però a causa de la poca capacitat que tenia i les baixes prestacions, cada cop que el Ford arribava a Cap Juby s'adduïa que l'amfibi tenia una avaria i el trimotor Ford seguia el viatge fins a Gando. El juliol de 1930 començaren els enllaços regulars setmanals des de Madrid i a partir d'agost des de Sevilla, que es mantingueren fins a finals de setembre.

⁸⁴⁵ Vegeu Annex Avions.

⁸⁴⁶ *Ibíd.*

Al març es detectà corrosió a l'avió i Ford en prohibí l'ús. S'aconseguí que la Ford canviés l'avió espanyol per un altre Ford 4-AT-F⁸⁴⁷ (amb certificat americà núm. 441, expedit el 10 de setembre de 1931), que fou lliurat a Espanya l'octubre de 1931 i rebé la matrícula EC-RRA el 10 de desembre.

El 13 de juny la Dirección General de Aeronáutica Civil autoritzà la companyia a realitzar quatre viatges experimentals a les Canàries portant només càrrega i correu, vols que s'havien fet el 10 d'agost amb trimotors Fokker VII 3m.

El 14 d'abril de 1931, es proclamà la República i la primera decisió fou substituir el delegat del govern, Sr. Pedro Cardona, per Antonio Rexach, el qual va cessar el cap de pilots, José María Ansaldo. El 26 de juny Daniel Araoz prengué possessió del seu càrrec de segon vicepresident i el 21 de juliol presentà la seva dimissió el president del Consell d'Administració, el general Sanjurjo.

El 25 de setembre es publicà la llei que declarava nul el contracte entre l'Estat i C.L.A.S.S.A. Els accionistes recuperaren el capital invertit, més el 5% dels nou primers mesos del 1931.

29.2.1.1.5 - Comissió gestora

Perquè les línies aèries continuessin en funcionament es nomenà una comissió gestora, que només podia gestionar les línies existents. Necessitava l'autorització del govern per allargar o modificar les rutes.

Realment només funcionaren durant el 1931 les línies Madrid-Sevilla i Madrid-Barcelona, situació que s'acabà el 8 d'abril de 1932, en aprovar les Corts, amb els béns confiscats per la comissió, la creació de l'entitat mercantil amb el nom de Líneas Aéreas Postales Españolas.⁸⁴⁸ Vegem ara els horaris i tarifes de les diferents rutes de C.L.A.S.S.A.⁸⁴⁹

⁸⁴⁷ Ibíd.

⁸⁴⁸ Canudas, Josep, *op. cit.*, p. 160-161; UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 143-144; Coordina. Utrilla Navarro, Luis, "Las compañías...", *op. cit.*, 323 -36; VINIEGRA VELASCO, Juan, *op. cit.*, p. 33-34; LV 14 i 17/04, 06/06, 02/10/1928, 02/01, 05/02, 22/10, 28 i 29/12/1929; Icaro N 29 – 31; www.histaer.org (05/02/2001).

⁸⁴⁹ Font: Elaboració pròpia partint d'Icaro N 29,30,31 i 32.

HORARIS I PREUS DELS BITLLETS**Barcelona-Madrid-Sevilla**

<u>Sortides</u>	<u>Hora</u>	(dilluns a dissabte)	<u>Arribades</u>	<u>Hora</u>
El Prat	8.30	→	Getafe	11.50
Getafe	15.00	→	Tablada	17.30
Tablada	8.30	→	Getafe	11.00
Getafe	14.00	→	El Prat	17.20

Madrid-Biarritz

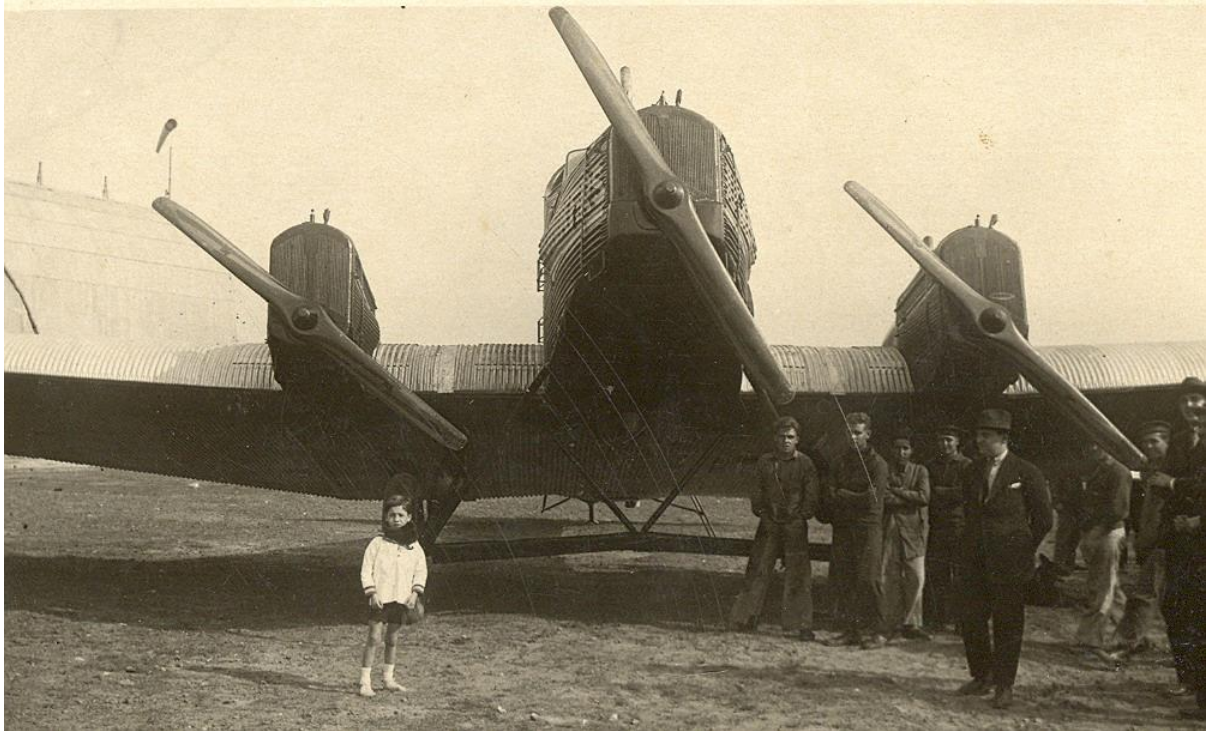
Getafe	9.30	→	Parme	13.15 hor. fr.
Parme	16.30 hor. fr.	→	Getafe	18.15

hor. fr. = horari francès

<u>Rutes</u>	<u>Bitllet senzill</u>	<u>Bitllet anada/tornada</u>	<u>Mercaderies</u>
Getafe ↔ El Prat	150 ptes.	255 ptes.	2 ptes./kg o fracció
Getafe ↔ Tablada	120 ptes.	204 ptes.	6 francs/kg o fracció
Getafe ↔ Parme	150 ptes. 450 francs	255 ptes. 765 francs	Excés pes 2 ptes./kg



També s'oferia servei de taxi aeri per fer vols a altres aeròdroms, amb les següents tarifes: monomotor, 3,50 ptes./km (5 places); trimotor, de 5,50 a 6 ptes./km (8-12 places). Per dia parat, 400 ptes. els monomotors i 600 ptes. els trimotors.



Junkers G-24, a l'aeròdrom dels mariners (fotografia: Arxiu Família Llacer)

En vols circulars (sense aterrar per veure panoràmiques) eren 450 ptes./h per els monomotors i de 700 a 750 ptes. per als trimotors, amb un mínim d'una hora i després per fraccions de 15 min.

Vegem ara els resultats econòmics del funcionament de C.L.A.S.S.A.:⁸⁵⁰

Any	N. de passatgers	Viatgers per vol	Ingressos en ptes.			Dividends repartits
			comercials	subvencions	beneficis	
1929	3.888	5,25	416.557	1.567.460	73.333	67.500
1930	4.497	4,73	602.745	2.742.758	142.997	141.937
TOTAL	8.385	5 (mitjana)	1.019.302	4.310.218	216.330	209.437

⁸⁵⁰ DÍAZ MORLÁN, Pablo; *op. cit.*, p. 214.

Els pilots de la companyia volaren:¹¹⁴

1929		1930		
Noms	Km	Km	Noms	Km
José M. ^a Ansaldo	21.120	44.473	Eduardo Lasterra	53.270
Francisco Coterrillo	92.135	101.880	Francisco Torre Marín	6.400
Joaquín Gou	98.365	82.505	Es treballava amb les distàncies:	
Pedro Tonda	96.704	113.314	Madrid-Sevilla	400
Manuel Gayoso	84.680	103.820	Madrid-Barcelona	520
Eduardo Soriano	48.920	99.070	Madrid-Biarritz	420

Vegem ara les dades de transport de C.L.A.S.S.A. l'any 1929:¹¹⁵

Rutes	Hores vol	Km	N.V.	Pass.	Kg merc.	Kg corr.
Mad.-Sev.	504 h 55 min	74.000	185	952	3.234	3,93
Sev.-Mad.	493 h 37 min	73.200	183	992	1.912	26,59
Mad.-BCN	564 h 34 min	86.320	166	958	9.726	17,56
BCN-Mad.	604 h 36 min	82.160	158	771	4.802	10,23
Mad-Bia.*	72 h 35 min	10.500	25	118	335	
Bia.-Mad.*	72 h 35 min	10.500	25	97	155	
TOTALS	2.136 h 32 min	337.080	742	3.888	20.214	48,31

*Aquesta ruta va operar d'agost a novembre amb una freqüència irregular.

Si observem el trànsit Madrid-Sevilla i viceversa és superior en 215 passatgers al de Madrid-Barcelona i viceversa. Aquesta diferència ve donada perquè va començar a operar a la línia Madrid-Barcelona 20 dies després, sense comptar-hi els diumenges, i pel fet que la ruta a Sevilla començà a operar divuit dies després de la inauguració de l'Exposició Iberoamericana de Sevilla. Aquests 30 vols de diferència tingueren una mitjana de 7,1 passatgers sobre 9 places que tenien els Junkers G-24, una mitjana superior a la normal de C.L.A.S.S.A. D'altra banda, la ruta de Barcelona portava més del triple de la càrrega que la de Sevilla, tot i tenir menys vols, mentre que la diferència de correu era positiva per a Sevilla per ben poc.

¹¹⁴ *Ícaro*, núm. 28 i 37.

¹¹⁵ Quadre publicat a *Ícaro* (núm. 26) i complementat per dades d'elaboració pròpia encreuant dades de diferents fonts.

Si comparem el trànsit Madrid-Barcelona i viceversa de C.L.A.S.S.A. i el de la Luft Hansa que enllaçà amb Barcelona des del 5 de gener amb tres vols en cada sentit per setmana, veiem que:

1929 ¹¹⁶	Luft Hansa							C.L.A.S.S.A.					
	Basilea-Ginebra-Marsella-Barcelona							Madrid-Barcelona-Madrid					
	Arribades			Sortides				Arribades			Sortides		
	N	Pas	Merc	Corr	N	Pas	Merc	N	Pas	Merc	N	Pas	Merc
23-30/05		10	4.920	63		18	607						
31-06/06		8	1.418	70		22	710						
07-13/06		5	2.225	107		8	248						
14-20/06	6	3	1.991	97	6	10	415						
21-27/06	6	10	1.596	245	6	18	578	8	42	87	7	28	191
		36	12.150	582		76	2.558						

Llegenda: N = Nombre de vols, Pas = passatgers, Merc = mercaderies en kg, Corr = correu en kg

Mentre no havia començat l'enllaç Madrid-Barcelona i viceversa, la Luft Hansa enllaçava regularment amb Barcelona amb monomotors Junkers F-24, amb els quals es van portar, del 23 de maig al 27 de juny de 1929, des d'Alemanya 12.150 kg i 2.558 kg de retorn de mercaderies per a l'estand d'Alemanya a la Fira Internacional de Barcelona. També es transportaren cap a Barcelona 36 passatgers en 24 vols, amb una freqüència de vols augmentada per la Fira i de retorn, amb el mateix nombre de vols, de 76 passatgers. Des d'Alemanya també es portaren 582 kg de correu mentre no se'n portava de retorn, ja que no hi havia l'acord corresponent cap a Alemanya, mentre que C.L.A.S.S.A., durant tots els mesos que va operar durant l'any 1929, només va transportar 48,31 kg de correu en la ruta Barcelona-Madrid-Sevilla, tal com podem veure en el quadre anterior. Del 27 de maig al 27 de juny de 1929, C.L.A.S.S.A. només va fer 8 vols d'anada a Barcelona amb 42 passatgers i 87 kg de mercaderies, i de tornada amb 28 passatgers i 191 kg de mercaderies cap a Madrid en 7 vols.

Si comparem totes aquestes dades amb els vols internacionals de C.L.A.S.S.A. cap a l'estranger, en la ruta Madrid-Biarritz es transportaren 118 passatgers i 335 kg de mercaderies cap a França en 25 vols en cada sentit, d'agost a novembre, amb una mitjana de 4,7 passatgers/vol i 13,4 kg/vol. D'altra banda, els vols de tornada portaren 97 passatgers i 155 kg de mercaderies, que fan una mitjana de 3,8 passatgers/vol i 6,2 kg/vol. Aquests vols es feren amb el

¹¹⁶ Quadre elaborat partint de les dades publicades a LV 2, 9, 16, 23 i 30/06/1929.

Fokker VIIb 3m, matrícula M-CAHH, aparell trimotor amb capacitat per a 8 passatgers. Si comparem els vols fets durant l'any 1929 amb els fets per la Luft Hansa del 23 de maig al 27 de juny, veurem que el volum de mercaderies transportades per la Luft Hansa és molt superior. Per tant, els costos i la rendibilitat de cada vol és superior en els alemanys per operar amb monomotors.

Si ens fixem en el parcial del mes i escaig que tenim documentat, dobla tot l'any els passatgers d'Espanya a Biarritz enfront d'un mes i una setmana de la Luft Hansa. En conseqüència, si mirem aquesta relació al llarg de tot l'any, també és favorable a la Luft Hansa.

Vegem ara què passa el 1930. Comencem comparant els mesos de febrer a maig entre la companyia espanyola i l'alemanya.

Si comparem les dades d'aquests quatre mesos, ja ens donen unes pautes molt concretes: el nombre de passatgers no té comparança, ja que C.L.A.S.S.A. té un gran avantatge en ser una línia dirigida al transport de passatgers, més mercaderies i correu.

Observant la Luft Hansa, veiem que bàsicament transporta mercaderies (pràcticament el doble que C.L.A.S.S.A.), tot i que fa servir monomotors,¹¹⁷ mentre que el nombre de passatgers està només entre 1 i 2 per vol a la Luft Hansa, a la qual li interessen més les mercaderies de cara al comerç que no pas els passatgers, fins al punt que es fa una línia cercant l'enllaç cap a Sud-amèrica, com veurem en el capítol dedicat a la companyia alemanya. Pràcticament és el mateix que assenyalen les dades del 1929, tot i que és en un període amb un augment del volum de trànsit: el més habitual era de tres vols per setmana en cada sentit.

Si adjuntem les dades de les línies internacionals de C.L.A.S.S.A., que només operen en el trimestre d'estiu, veurem els següents resultats.

Si comparem aquestes dades de vols internacionals de C.L.A.S.S.A., veiem que la companyia alemanya segueix aportant a Barcelona més càrrega que els vols internacionals de la línia espanyola. Quant a passatgers, C.L.A.S.S.A. segueix sent superior, tenint present que empra trimotors, i l'alemanya, monomotors.

¹¹⁷ En concret es tracta majoritàriament de Junkers F-24 i ocasionalment d'avions Messerschmitt M-20, Junkers W-33 i Junkers F-13.

1930 ¹¹⁸	Madrid ↔ Biarritz ¹				Madrid ↔ París ²			
	N.V.	Pass	Merc. kg	Correu kg	N.V.	Pass	Merc. kg	Correu kg
Juliol	43	56	470,69	3,768				
Agost	43	103	724,41	9,784	4	26	82,900	1,587
Setembre	35	91	642,46	14,14	8	41	176,650	2,251
	121	250	1837,56	27,692	12	67	259,55	3,838

Llegenda: 1 = un vol diari en cada sentit amb Fokker VIIIb 3m, 2 = un vol setmanal amb el mateix tipus d'aparell

Aquí hi hauríem d'afegir els vols que rep Barcelona diàriament d'Aéropostale procedents de Tolosa i Marsella, i els vols d'hidroavions al port de la companyia SANA amb una freqüència, segons els mesos, que va d'un vol setmanal fins a 14 vols al mes en cada sentit. El resultat és que, en vols internacionals, els aeroports de Barcelona tenen més volum que el de Madrid, tot i que Aéropostale hi fa un vol en cada sentit per setmana, emprant el Latécoère 28. Amb tot el que hem explicat, el 1931 i 1932 operen tot l'any els vols el Prat-Getafe-Tablada, tot i que tal com hem dit els dos últims mesos del 1930 només funciona la línia Madrid-Barcelona i viceversa.



Escala a Barcelona d'un dels Junkers G-24 per a UAE (fotografia: via Manel Pons)

Vegem ara, finalment, les dades globals del 1929 al 1932 en l'etapa de C.L.A.S.S.A. Els quadres i gràfiques, tal com veurem tot seguit, ens mostraran l'evolució de les línies, on comprovarem la gran evolució del trànsit de

¹¹⁸ Quadre elaborat amb les dades del Boletín Oficial de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos (BODGNTA) dels mesos indicats del 1930.

Barcelona. Vegem aquest quadre¹¹⁹ amb números de les quantitats de vols, passatgers, mercaderies i correu:

N. vols		N. vols	Passatgers	Mercaderies	Correu
	1929			Kg	Kg
324	M-B	166	958	9.726	17,56
	B-M	158	771	4.802	10,23
369	M-S	186	952	3.234	3,93
	S-M	183	992	1.912	26,59
50	M-Bi	25	118	335	
	Bi-M	25	97	155	
	1930				
456	M-B	240	1.344	15.479	148,763
	B-M	216	1.089	13.394	
			340	658	11,721
444	M-S	241	1.048	10.145	104,469
	S-M	203	1.112	11.303	
			265	681	17,909
88	M-Bi	46	130	1.580	27,692
	Bi-M	42	61	817	
			56	471	3,768
8	S-C	4	24	315	488,503
	C-S	4	20	195	
			88	2	
12	M↔P	12	67	260	3,838
	1931				
667	M-B	334	1.890	47.847	4.827,58
	B-M	333	1.797	22.011	
658	M-S	330	1.357	12.682	2.278,90
	S-M	328	1.329	12.362	
	1932				
165	M-B	83	262	7.756	14.200
	B-M	82	422	4.610	
168	M-S	85	265	3.365	5.747
	S-M	83	257	3.065	
3409					

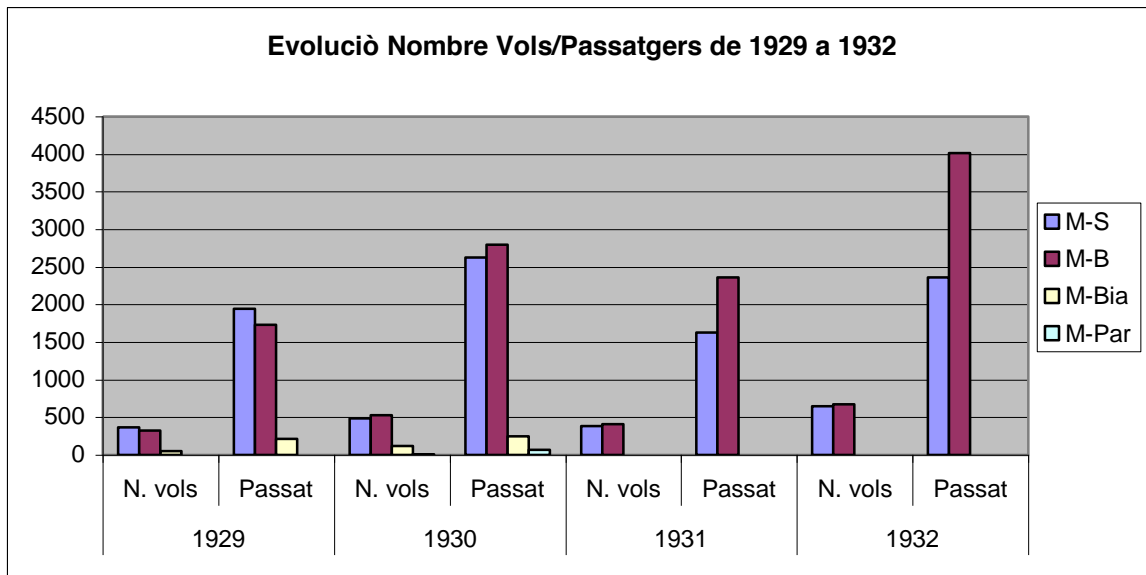
Llegenda: M-B = Madrid-Barcelona, M-S = Madrid-Sevilla, M-Bi = Madrid-Biarritz, M-P = Madrid-París, S-C = Sevilla-Canàries

Per tal d'ajudar a veure les evolucions durant els anys, hem de tenir present que les dades van del maig de 1929 a l'abril de 1932.

¹¹⁹ Elaborat amb les dades de la revista *Ícaro* del febrer de 1930 al gener de 1931. Com que hi falta el juliol de 1930, hi he afegit les dades globals del mes sense dividir-se en un sentit i l'altre de cada ruta l'any 1930. El correu també s'ha posat en les dades globals d'un sentit més l'altre i les dades també. Aquestes dades globals són extretes del BODGNTA.

Perquè sigui més entenedor, primer veurem la relació de vols en cada sentit i el volum de passatgers en la primera gràfica. Per entendre-la millor hi afegirem un quadre de dades sobre la mitjana matemàtica de passatgers, mercaderies i correu per vol, ja que no podem saber quins dels diferents models d'aparells s'empraren en les rutes, ja que no està especificat, llevat dels primers mesos; per tant, es fa la mitjana matemàtica. Els aparells en servei tenien una capacitat d'entre 8 i 11 passatgers.

Aquesta gràfica ens mostra de forma ben clara l'augment progressiu del nombre de passatgers cap a Barcelona i des d'aquesta ciutat, menys l'any 1929, sempre superior als destinats a Sevilla. També hi veiem el poc volum de passatge en els enllaços internacionals i a les Canàries des de Madrid i Sevilla.



M-S = Madrid-Sevilla, M-B = Madrid-Barcelona, M-Bia = Madrid-Biarritz,
M-Par = Madrid-París



Quadre de les mitjanes matemàtiques:

N. vols		N. vols	Passatgers	Mercaderies	Correu
1929				Kg	Kg
324	M-B	166	5,70	58,59	0,105
	B-M	158	4,80	30,30	0,064
369	M-S	186	5,10	17,38	0,021
	S-M	183	5,40	10,44	0,145
50	M-Bi	25	4,70	13,40	0
	Bi-M	25	3,80	6,20	0
N. Vols 1930		N. Vols	Passatgers	Mercaderies	Correu
456	M-B	240	5,50	63,96	0,351
	B-M	216	5,50	67,98	
444	M-S	241	4,34	42,09	0,275
	S-M	203	5,47	55,67	
88	M-Bi	46	2,82	34,34	0,357
	Bi-M	42	1,45	19,45	
8	S-C	4	6,00	78,75	61,06
	C-S	4	5,00	48,75	
12	M↔P	12	5,58	32,44	0,479
N. vols 1931		N. vols	Passatgers	Mercaderies	Correu
667	M-B	334	5,60	43,25	6,42
	B-M	333	5,39	66,10	
658	M-S	330	4,11	38,43	3,46
	S-M	328	4,05	37,68	
N. vols 1932		N. vols	Passatgers	Mercaderies	Correu
165	M-B	83	3,15	93,44	86,06
	B-M	82	5,14	56,21	
168	M-S	85	3,11	39,58	34,200
	S-M	83	3,09	36,92	

Llegenda: M-B = Madrid-Barcelona, M-S = Madrid-Sevilla, M-Bi = Madrid-Biarritz, M-P = Madrid-París, S-C = Sevilla-Canàries

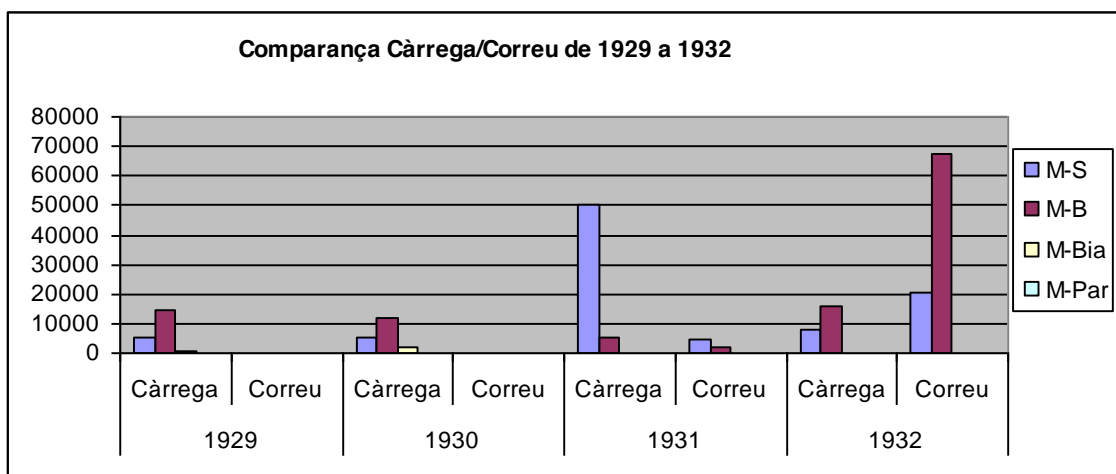
Aquest quadre ens mostra de forma ben clara que l'oferta de places era molt superior a la demanda. També hem de considerar que el preu del passatge només estava a l'abast de les classes benestants. Si mirem les mercaderies veiem que la ruta Madrid-Barcelona porta més càrrega que la inversa, mentre el correu és molt baix fins al 1932, que comença a pujar.

Un dels motius d'aquest fet és que des de Barcelona es podia anar directament a Marsella, Gènova i Roma des del port. També es podia anar directe a Tolosa i Marsella i en direcció a Alger amb enllaç a Alacant o Casablanca amb Aéropostal des de l'aeròdrom francès, així com anar amb la Luft Hansa via Marsella i Lió cap a Suïssa i Alemanya, ruta que permetia fer

enllaços cap a Anglaterra i cap a l'oest d'Europa. Aquesta capacitat de connexió era molt superior a la de Madrid, que només tenia la ruta cap a Biarritz i/o Bordeus i París per fer els enllaços. També a mesura que s'anaven fent els vols i l'índex d'accidents era baix, augmentava la confiança, junt amb la rapidesa, que portava les mercaderies en poques hores o dies a la seva destinació, la qual cosa ajudava a la circulació de les mercaderies i el negoci.

Vegem ara l'evolució de mercaderies i correu en la següent gràfica,⁶⁴⁹ on podem veure que, mentre que el volum de les mercaderies és clar des dels començaments, el correu és pràcticament imperceptible fins al 1931, tot i que es cobrava una subvenció per km/kg, la qual cosa ens fa pensar en la manca de confiança de l'avió per enviar documentació, tot al contrari de les mercaderies. Queda clar el gran volum per a Barcelona, amb força diferència respecte a les altres destinacions. Pràcticament no hi són visibles les rutes internacionals de C.L.A.S.S.A. i la de les Canàries. Aquí podem afegir-hi les connexions internacionals de Barcelona que ja hem comentat. Totes les dades queden reafirmades pel quadre de les mitjanes matemàtiques, tot i cal assenyalar que la càrrega de correu és propera a la càrrega comercial en la línia de les Canàries, resultat ben lògic.

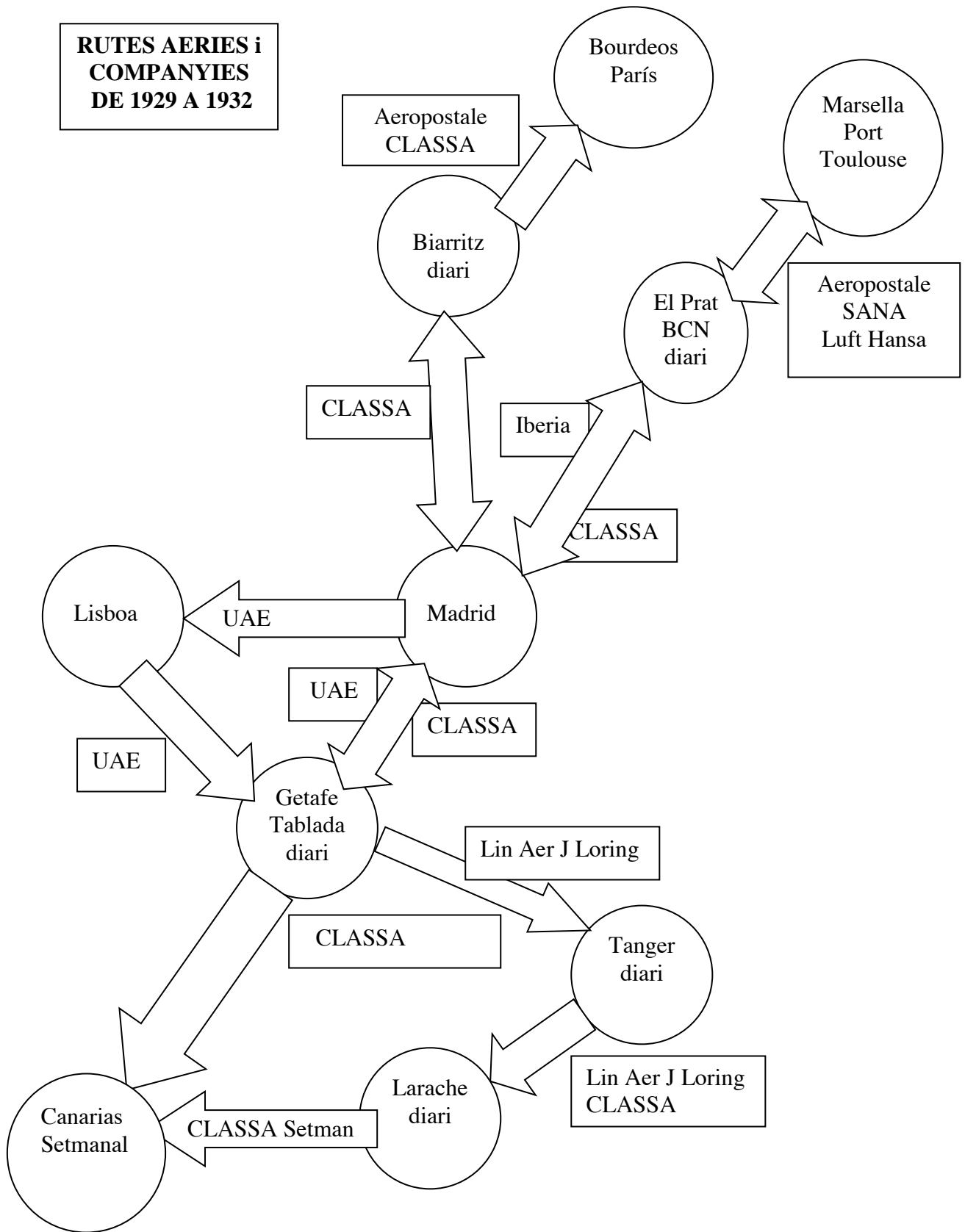
En la seva història, C.L.A.S.S.A. va volar amb quatre Junkers G-24, quatre Fokker VII/3m, dos Ford 4-AT, un CASA/Breguet 26 T i un Savoia 62 P.⁶⁵⁰



⁶⁴⁹ Elaborada amb les dades de la revista *Ícaro* del febrer de 1930 a l'abril de 1932 i el mateix període del BODGNTA. Com que *Ícaro* no va publicar les dades del juliol de 1931, he emprat els globals del juliol del BODGNTA, així com les dades de correu no publicades a la revista.

⁶⁵⁰ Vegeu Annex 29, i per als models d'avions, vegeu Annex Avions.

M-S=Madrid-Sevilla, M-B=Madrid-Barcelona, M-Bia=Madrid-Biarritz, M-Par=Madrid-París



29.2.1.1.6 - DEUTSCHE LUFT HANSA A.G.

Un cop ja adquirides les accions de la Junkers, el govern alemany avisà que l'1 de gener de 1926 suspendria el pagament de subvencions a les dues grans línies aèries si no s'unien creant un consorci que esdevindria l'única companyia aèria en rebre els ajuts. Després d'unes dures negociacions entre la Junkers i l'Aero Lloyd per fixar la participació que corresponia a cadascuna, el 6 de gener de 1926 a l'Hotel Kaiserhof de Berlín es realitzà la cerimònia fundacional de la nova societat: la Deutsche Luft Hansa A.G., emprant com a emblema la grua, hereua de l'Aero Lloyd, i els colors blau i groc, distintius de la Junkers.

A l'assemblea constituent, el 15 de juny, s'augmentà el capital de 50.000 a 25 milions de marcs i les accions quedaren distribuïdes entre el govern i les aerolínies.⁶⁵¹

La nova companyia anava més enllà del món aeronàutic, i esdevingué el sistema de transport que havia d'afavorir unes relacions comercials que afectaven tota l'economia alemanya, tal com mostrava el seu Consell d'Administració, amb seixanta-dos seients, on hi havia persones rellevants, igual que en els càrrecs tècnics.⁶⁵²

Alemanya, situada geogràficament al centre d'Europa, era la cruïlla, en forma de creu, coneguda com a «la creu d'Europa», amb dos eixos: un nord-sud d'Escandinava fins a Itàlia i Espanya, mentre que d'oest a est era l'encreuament de la línia Londres-Moscú. Per assolir aquest objectiu, calia superar els problemes polítics a partir del Tractat de Locarno, el 1925, que va donar pas a un tractat comercial entre França i Alemanya, al qual seguiren acords de reciprocitat d'enllaços aeris entre França i Alemanya. L'aviació civil, la qual podia sobrevolar territori francès, realitzà el primer enllaç aeri entre Berlín i París, en ambdós sentits, el 26 de maig de 1926. La Luft Hansa

⁶⁵¹ El govern alemany, el 20,8%; els governs dels *länder* i ajuntaments, el 19%; la Deutsche Aero Lloyd amb els seus associats, el 27,5%, i els socis de Junkers Luftverkehr, incloent-hi el mateix Hugo Junkers, el 32,7%.

⁶⁵² Emil Georg von Strauss, el president del Consell d'Administració, pertanyia al Deutsche Bank, igual que el Dr. Kurt Weigelt, del Banc Nacional; Martin Wronsky, de la Deutsche Petroleum; Otto Julius Merkel, de la Deutsche Aero Lloyd, i Erhard Milch, de la Junkers. Com a gerent comercial fou designat Walter Luz, de la Zeppelin, i el baró Carl August Freiherr von Gablenz, com a cap del moviment aeri de la Junkers. També s'hi incloïen persones no lligades al món de l'aviació, com Konrad Adenauer, alcalde de Colònia aquells dies.

emprà en el primer enllaç un Junkers G-24 i en sentit contrari, les Lignes Aériennes Farman.

La fusió dels dos grans consorcis i divuit línies locals alemanyes va reunir un total de 156 aparells de 19 tipus diferents,⁶⁵³ 494 motors de 17 tipus i un grapat d'instal·lacions. Per poder emprar tot aquest material tan divers i fer funcionar totes les instal·lacions amb objectius concrets i complementaris, calgué parar fins al 6 d'abril per organitzar i posar en dansa la nova Luft Hansa.

Primer es posaren en funcionament 8 rutes i dues setmanes després la majoria de les rutes previstes. L'Estat subvencionava les rutes internacionals i els *länder* i o ajuntaments locals, fent que tinguessin connexió amb les internacionals.

Les tasques de la Luft Hansa venien definides per tres punts:

1. Connectar Alemanya amb els centres econòmics més importants d'Europa, amb col·laboració de les línies aèries estrangeres.
2. Unir les ciutats més importants d'Alemanya amb la xarxa aèria europea.
3. Connectar Alemanya amb els països fora d'Europa amb els quals es mantenia relacions comercials, en particular amb l'Amèrica del Nord, Sud-amèrica i l'Orient llunyà.

A més d'aquests punts concrets, la presència als aeroports europeus d'avions alemanys era una manera de «mostrar el pavelló», el que abans feien les marines militars, a la vegada que es feia propaganda de la indústria alemanya i del prestigi del país.

Les característiques dels avions, la manera de volar en contacte visual amb el terra i la necessitat de llum feien que tot el que es guanyava volant ho guanyés el ferrocarril en la parada nocturna. Si a això hi afegim que on era realment rendible i superior l'avió era en les llargues distàncies amb pocs punts d'escala, aquest fet va portar a cercar la fórmula per volar de nit.

Mentre a Europa els països havien de repartir els seus pressupostos aeronàutics entre l'aviació civil i militar, a Alemanya només es podia fer en

⁶⁵³ Sense comptar el tipus d'aparells més petits i alguns dels models, els més importants en servei foren: els Albatros, monomotor i bimotors, el Dornier Merkur, el Focke Wulf, els Fokker II i III i el Fokker-Grulich III, els Junkers F-13 monomotors, el Dornier Wal, els Rohrbach Rocco bimotors, el Rohrbach Roland, els Junkers G-24 i G-31 trimotors i el Dornier Super Wal quadrimotor. Per a més informació d'aquests aparells, vegeu Annex Avions.

aviació civil, cosa que va fer que els inconvenients del Tractat de Versalles a mitjà termini es gressin a favor d'Alemanya, que abocada al sector civil obtingué bons aparells, bons tècnics i pilots ben formats.

La Luft Hansa, per dur a terme els seus objectius, inaugurà l'1 de maig de 1926 la primera ruta en vol nocturn,⁶⁵⁴ transportant passatgers en la ruta de Berlín a Königsberg, que reduí el temps de vol fins a Moscou a 15 hores. Dos dies després s'obrí la ruta Szczecin-Estocolm, coberta amb hidroavions en 5 hores, i també el 26 del mateix mes, tal com ja hem dit a la ruta Berlín-París.

Així mateix, amb els nous acords s'impulsà el disseny de nous avions a Alemanya, i mentre en aquesta dècada es produïen els Grans Vols –la majoria a la recerca de prestigi per a pilots, avions i països, i fets com a mínim amb el suport de les aviacions militars–, Alemanya només podia fer vols que aportessin la possibilitat de noves rutes, com el vol començat la nit del 23 al 24 de juliol de 1926 a Tempelhof. S'envolaren els Junkers G-24, matrícules D-901 i 903, comandats per Wintfeld i el Dr. Knauss en direcció a Pequín, on arribaren el 30 d'agost després d'haver recorregut 10.000 km i resoldre infinitat de problemes.

El 1927 s'inauguraren noves rutes com la de Berlín a Viena passant per Dresden i Praga, i s'allargà la ruta Malmö-Berlín passant per Copenhaguen. L'11 de juliol s'inaugurà el servei germano-noruec Berlín-Szczecin-Copenhaguen-Göteborg-Oslo cobrint els trams de mar en Dornier Wal i Junkers G-24/See. El 5 d'agost s'inicià la ruta Munic-Salzburg-Klagenfurt-Venècia, després de signar el conveni de trànsit aeri amb Itàlia. El 13 d'abril un trimotor Rohrbach Roland va volar de Berlín a Milà i va tornar el mateix dia. La ruta es faria en *pool* amb la italiana Avio Linee Italiane (ALI). El 13 d'agost Lufthansa i els Ferrocarrils del Reich signaren una col·laboració per transportar mercaderies.

El 14 de desembre de 1927 Iberia inaugurà la línia Madrid-Barcelona, que en els seus orígens havia d'allargar-se fins a Marsella-Ginebra per enllaçar amb

⁶⁵⁴ El setembre de 1923 la Compagnie Franco-Roumaine inaugurà el vol nocturn en el tram Belgrad-Bucarest, en la ruta París-Constantinoble.

Alemanya, però la lentitud de la posada en funcionament féu que només es quedés fent Madrid-Barcelona i viceversa.⁶⁵⁵

A finals del 1926 la Luft Hansa ja operava en 57 aeroports alemanys i 15 d'estrangers, amb els següents volums de trànsit:⁶⁵⁶

	1926	1927
Km volats	6.141.479 ⁶⁵⁷	9.208.029
Passatgers	56.268	102.681
Càrrega kg	258.464	641.186
Equipatge kg	385.945	921.921
Correu kg	301.945	479.806

Si observem les dades veurem que el pes de l'equipatge dels passatgers és superior a la càrrega de pagament i el correu, cosa que era habitual en aquella època.



⁶⁵⁵ PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 43, 62-63; *Lufthansa's Germani*, abril 1980 (número especial); *Ícaro*, núm. 9; <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

⁶⁵⁶ Dades publicades a *Ícaro*, núm. 3.

⁶⁵⁷ Segons *Lufthansa's Germani*, abril 1980 (número especial) són 6.537.434.

El 1927 la Luft Hansa tenia 140 pilots i cada un d'ells volà 80.000 km, i dos més 500.000 km. Els mesos d'hivern, amb menys vols, s'aprofitaven per impartir cursos de vol nocturn i a cegues, en què es formaren 21 pilots, 19 com a capitans per a grans vols i 2 per a viatges més curts.⁶⁵⁸

29.2.1.1.6.1 - L'enllaç amb Barcelona

Després de signar el conveni comercial entre Espanya i Alemanya el 9 de desembre de 1927, el 16 del mateix mes es feia el mateix amb el conveni de reciprocitat per operar amb les companyies aèries⁶⁵⁹ d'ambdós països.

Com que per aquelles dates els avions alemanys ja podien volar fins a Marsella, la Luft Hansa decidí fer ella mateixa l'enllaç amb Barcelona, i deixà per a Iberia el tram entre la capital catalana i Madrid.

El 5 de gener de 1928, poc després de les 10 h, començaren arribar a l'Aeroport Provisional de Barcelona els convidats⁶⁶⁰ a la inauguració de l'enllaç de la Luft Hansa i feren els honors als convidats la direcció de la companyia alemanya i d'Iberia.⁶⁶¹

A l'aeroport hi havia un Junkers G-24 i un Rohrbach Roland, que no pararen de fer vols sobre la ciutat portant durant el matí 200 convidats.

A dos quarts d'una s'enlairà en direcció a Marsella un Junkers G-24 de la Luft Hansa, que portava el cònsol d'Alemanya i els Srs. Bianchi, Campos i Welsch. Des d'aquell moment quedà establerta la línia Barcelona-Marsella-Basilea-Berlín, línia 12a, que anunciava un vol diari, menys els diumenges.

Un cop envolat l'aparell alemany cap a Marsella, els convidats foren obsequiats amb un àpat fred, servit en un dels hangars de l'aeroport. Abans de deixar el camp de vol l'alcalde accidental de Barcelona, Sr. Ponsa, fou convidat pel director d'Iberia a fer un vol sobre la ciutat acompanyat per alguns regidors.

Tot seguit les autoritats es traslladaren a l'Hotel Ritz de Barcelona i la companyia alemanya els obsequià amb un banquet.

⁶⁵⁸ *Ícaro*, núm. 9.

⁶⁵⁹ Per veure el conveni, *Ícaro*, núm. 1.

⁶⁶⁰ Vegeu Annex 30.

⁶⁶¹ El delegat de la Luft Hansa a Barcelona i Marsella, comte de Beroldingen; el Sr. Daniel de Araoz, baró de Sacro Lirio, director gerent d'Iberia; el seu director a Barcelona, Sr. Lutgardo López; Pablo Fette, director comercial, i el baró Winterfeld, director tècnic.

A tres quarts d'una, l'hora d'arribada dels vols de Madrid, aterraren dos Rohrbach Roland d'Iberia portant vuit persones cada un, entre els quals hi havia el president de la Diputació de Madrid, Sr. Felipe Salcedo Bermejillo.

Pocs minuts després arribà de Marsella un Rohrbach de la Luft Hansa portant directius de la companyia, d'altres línies aèries i constructors.⁶⁶²

Arribada l'hora del vol de tornada a Madrid, l'avió d'Iberia portava com a passatgers els Srs. Gay, Giol, Staht, Krabe i senyora, i Madinaveitia i senyora.⁶⁶³

Si mirem la llista de persones que participen en la inauguració de la línia, ens adonarem de la importància que s'hi va donar.

La nova ruta era servida tres dies a la setmana en cada sentit, tal com demostren les dades trobades del 1929 i 1930. A partir del juny de 1933 puc afirmar, tal com es pot veure en els quadres del trànsit mensual del juny de 1933 al juliol de 1936,⁶⁶⁴ que es feien sis vols setmanals en cada sentit i que no fou fins a l'abril de 1936 que s'allargà la ruta fins a Madrid. Recordem que Aéropostale va organitzar la línia aèria portuguesa; per tant, controlava les illes portugueses, porta de l'Atlàntic.

La ruta iniciada per la Luft Hansa Ginebra-Marsella-Barcelona era la 12A, enllaç que des del 14 d'abril de 1928 varià, amb el recorregut Berlín-Leipzig-Erfurt-Zuric, que esdevé la ruta 12. Zuric-Ginebra el cobria la companyia suïssa Ad Astra Aero i l'enllaç amb Basilea, on començava la ruta 12A, es feia per via terrestre, i seguia amb la Luft Hansa Basilea-Ginebra-Marsella-Barcelona.

Del 6 de gener de 1928 fins al 14 d'abril operà normalment amb el Dornier Markur i des del 15 amb un Junkers F-24, fins a finals d'abril de 1930. Des de l'1 de maig de 1930 es feia l'enllaç amb la línia 22, cobrint el tram Berlín-Stuttgart amb ferrocarril per seguir amb la Luft Hansa via Stuttgart-Ginebra-Marsella-Barcelona, en què es continuà usant el Junkers F-24 i ocasionalment altres monomotors⁶⁶⁵ fins al febrer de 1933, que fou quan es començaren a utilitzar els trimotors Junkers G-24 i els coneguts Rohrbach Roland, fins al 29

⁶⁶² El director general de la Deutsche Luft Hansa A.G. Berlín, Sr. Otto Merkel; el director d'Air Union a Marsella, Sr. Guy de Arrozarena, i el constructor d'avions Sr. Rohrbach.

⁶⁶³ *Ícaro* núm. 1 i 3; LV 5 i 6/01/1928.

⁶⁶⁴ Vegeu Annex Línies Aèries – Luft Hansa 1933-1936.

⁶⁶⁵ Messerschmitt M-20 i Junkers W-33 i F-13. Per veure les característiques d'aquests aparells consulteu Annex Avions.

d'agost de 1934, en què començà a operar amb el Junkers 52/3m.⁶⁶⁶ L'entrada en servei d'aquest aparell volia dir passar d'una capacitat de 9 a 17 passatgers i volar a una velocitat de creuer de 250 km/h. Per tant, més capacitat i més velocitat volia dir més rendibilitat.

Entre el gener de 1928 i el juliol de 1936 tenim dues etapes: la primera, del gener de 1928 fins al gener de 1933, en la qual la línia amb Barcelona es cobria amb els monomotors ja indicats. En la segona, del febrer de 1933 al juliol de 1936, amb trimotors.

En la primera etapa, el que era important per a la Luft Hansa era el transport de mercaderies, i els passatgers eren secundaris, ja que del 1929 al 1932 la mitjana de passatgers per vol anava de 1,6 a 3, mentre que en el mateix període es portaven 189.735 kg de mercaderies amb una relació entre la càrrega portada i l'enviada des de Barcelona de 8 a 1.⁶⁶⁷

Si comparem Luft Hansa amb C.L.A.S.S.A., la primera portà cap a Barcelona i cap a Alemanya un total de 189.735 kg, mentre que l'aerolínia espanyola portà 112.075 kg. Si mirem les dades de la càrrega que arriba a Barcelona veurem que l'aerolínia alemanya ho fa en una forquilla que va entre triplicar i multiplicar per deu la càrrega de C.L.A.S.S.A., menys l'any 1931, en què es capgiren els resultats i C.L.A.S.S.A. duplica els resultats de la Luft Hansa.

Del 1931 només en puc avaluar les dades globals, ja que no es diferenciava entre entrada i sortida i, per tant, no es podien obtenir les dades de Luft Hansa, dades que s'obtenien a partir del 1932 fins al 1933, en publicar-se les dades globals per aeroports diferenciades entre entrades i sortides. En saber que a l'Aeroport Provisional de Barcelona hi operaven CLASSA o LAPE i Luft Hansa, era fàcil deduir-ne les dades de Lufthansa, en tenir les dades mensuals de l'aerolínia espanyola publicades separant-hi entrades i sortides. Tot i aquest inconvenient, es veu la pauta en les relacions indicades. La càrrega de la Luft Hansa que surt de Barcelona cap a Alemanya és gairebé el doble que la de C.L.A.S.S.A. que va de Barcelona cap a Madrid. Tot i aquest inconvenient, es veu la pauta en les relacions indicades. La càrrega de la Luft Hansa que surt de Barcelona cap a Alemanya és gairebé el doble que la de C.L.A.S.S.A. que va de Barcelona cap a Madrid.

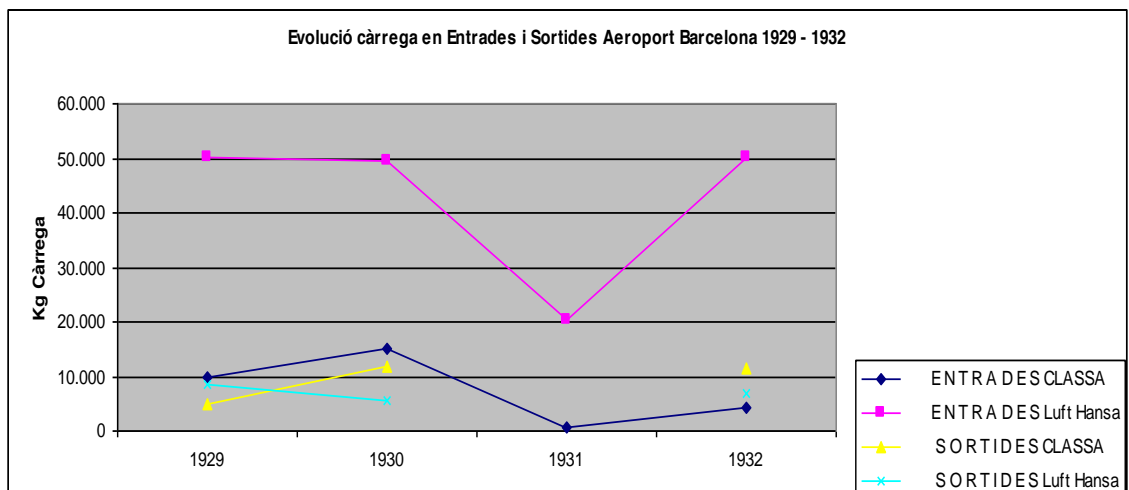
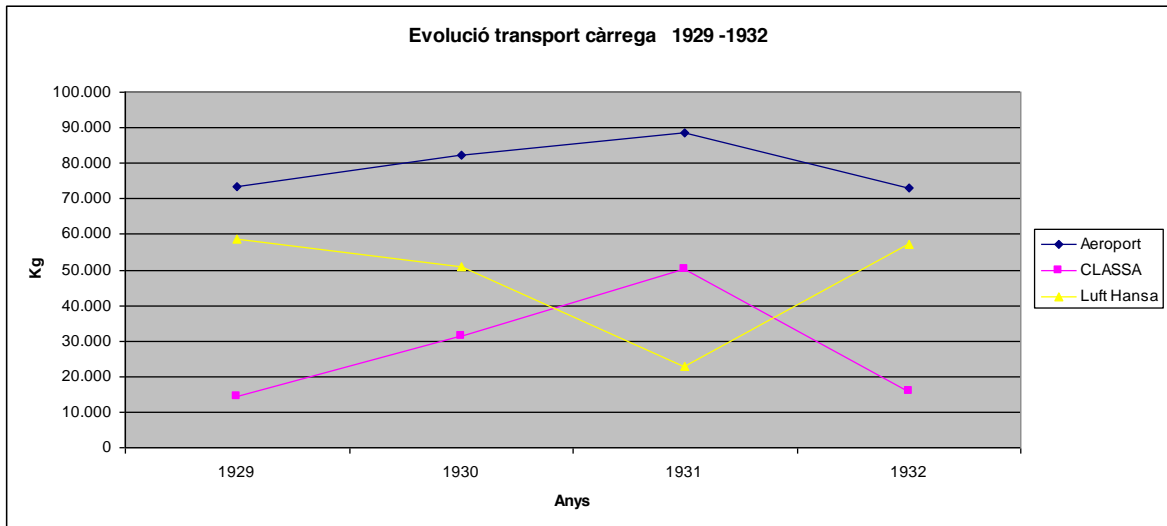
⁶⁶⁶ <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer 2001].

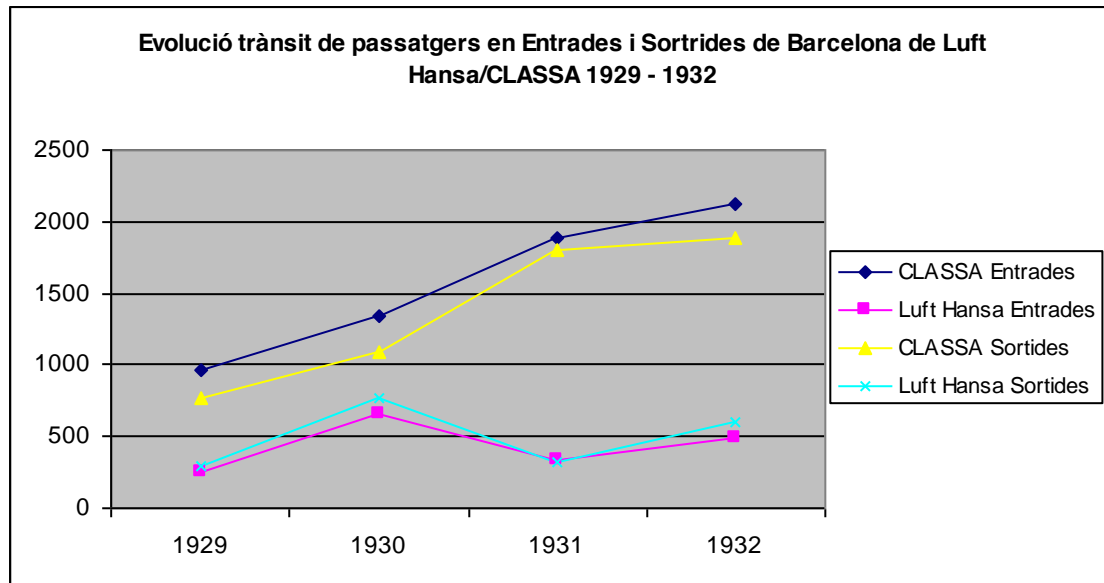
⁶⁶⁷ Vegeu Annex 31.

Podríem dir que aquests anys hi ha un augment considerable tant en càrrega com en passatgers, que segurament és produït pel ressò que va tenir l'Exposició Internacional del 1929, mentre que el 1931 es pot dir que les xifres cauen, però sembla que es col·loqui en la línia d'augment progressiu que portava fins al 1929.

Un altre element a considerar és que no hi ha referència d'enviaments de càrrega des d'Alemanya a Madrid en què Barcelona sigui una escala més i només consten 10 passatgers en trànsit el primer trimestre del 1932 sense poder dir si era cap a Madrid o cap a Alemanya.

Vegem ara unes gràfiques en les quals es plasma el que he exposat:





I la segona etapa, del 1933 al 1936, té una gran diferència amb l'anterior ja que vola amb trimotors. Partint de les dades treballades de *La Vanguardia* entre el juny de 1933 i el 17 de juliol de 1936 ens permet treure una sèrie de conseqüències. El desembre de 1933 aterra a Barcelona el primer avió amb l'esvàstica pintada a la cua.

Cal tenir present que entre les dades indicades, només ho són sobre transport de passatgers als aeroports de Barcelona i de les línies aèries que hi tenien escala o final de línia: Air France (creada el 1933), Lufthansa i Ala Littoria al port.

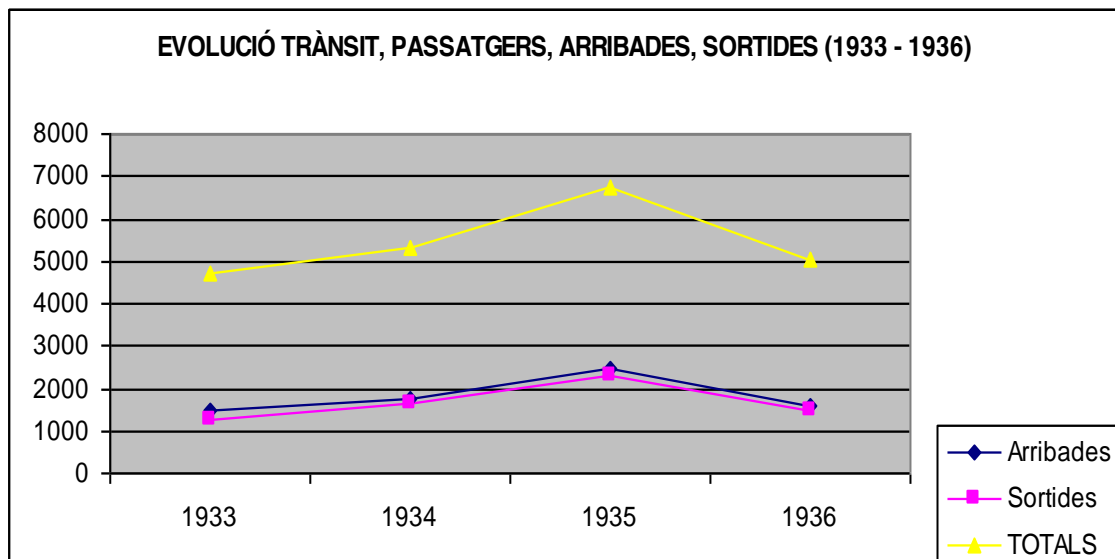
Entre l'1 de juny de 1933 i el 28 d'agost de 1934 Lufthansa operava amb els Junkers G-24 i els Rohrbach Roland, aparells ja coneguts a l'Aeroport Provisional pels enllaços de C.L.A.S.S.A. i Iberia. Els primers mesos del 1933 el volum de passatgers estava molt per sota del 50%, però amb el pas dels mesos va augmentant el nombre de passatgers. El 29 d'agost de 1934 comença a operar a la línia el Junkers Ju 52/3m, que suposa un salt quantitatiu important en el nombre de passatgers pel motiu ja assenyalat. Si fem una primera ullada a les dades veiem que a l'agost de 1934 es transporten 404 passatgers i al setembre passen a 514. Tot i que cada any el volum del trànsit segueix la mateixa corba marcada per les estacions anyals, amb un baix volum al gener i febrer, comença a pujar de març fins a juny i arriba a les màximes cotes de juliol a setembre, i torna a caure de forma descendent d'octubre a desembre. Tot i això, tal com es pot veure en les

gràfiques, el nombre de passatgers no deixa d'augmentar i ho fa de forma exponencial des de mitjan abril de 1936, ja que Lufthansa allarga la línia de Barcelona fins a Madrid⁶⁶⁸ en ambdós sentits. També hi influïen i bastant les condicions meteorològiques, i cal recordar que el tram Marsella-Barcelona suportava totes les inclemències de la zona. Tot i aquest inconvenient, Lufthansa era més regular que la companyia LAPE, que feia l'enllaç amb Madrid creuant serralades.

Un darrer element a tenir en compte és que en arribar l'avió de Lufthansa a Barcelona el de LAPE cap a Madrid ja havia sortit i també viceversa.

Si mirem les dades concretes de maig a juliol de 1936 veurem de forma molt clara com s'enfila exponencialment el nombre de passatgers.

Vegem ara unes gràfiques que ens mostren el que he exposat:



	Passatgers		TOTALS
	Sortides	Arribades	
1933	752	608	1.360
1934	1.850	1.610	3.460
1935	3.284	3.093	6.377
1936	<u>2.305</u>	<u>2.280</u>	<u>4.585</u>
	8.191	7.591	15.782

⁶⁶⁸ Allargament autoritzat publicat a la *Gaceta de Madrid* 23/10/1935.

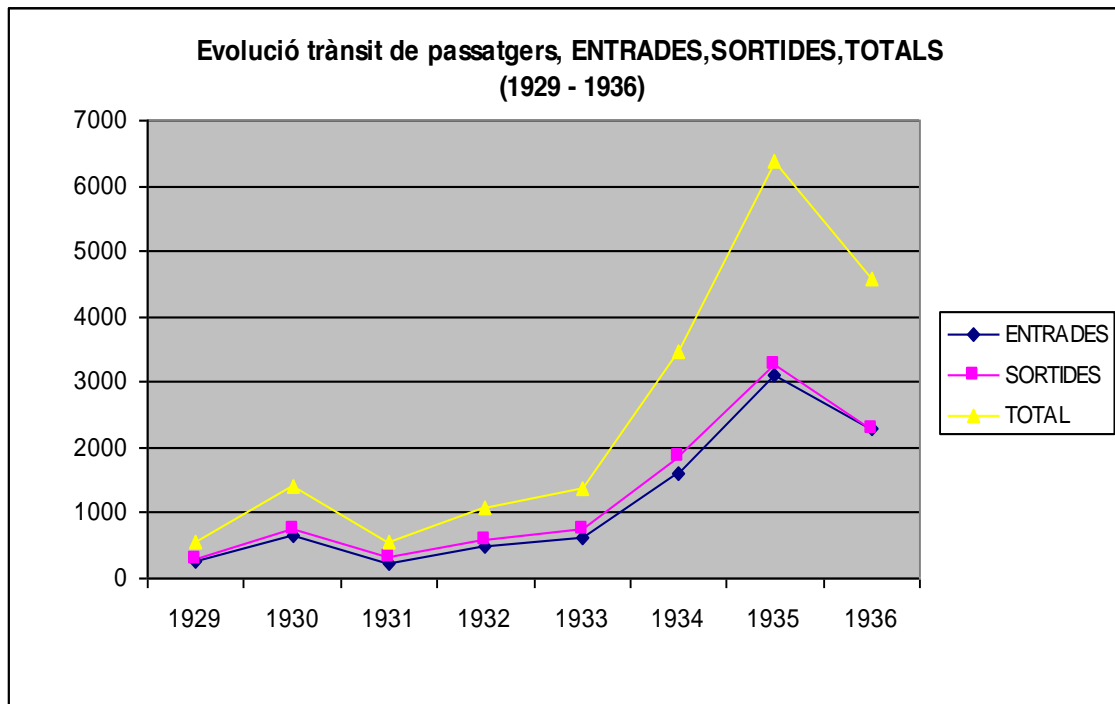
Per tenir una idea global, vegem també l'evolució de les dues etapes juntes. Si ens hi fixem, veiem que si bé el salt del 1932 al 1933 és bo, comença a pujar amb més força ja que és l'any en què entra en servei el Ju 52/3m i representa un salt qualitatiu en capacitat i velocitat. També cal dir que amb els trimotors el passatge tenia més sensació de seguretat i que l'avió ja comptava per a llargues distàncies en els vols nocturns.

669

PASSATGERS

	Entrades	Sortides	TOTAL
1929	247	295	542
1930	653	763	1.416
1931	329	316	645
1932	495	596	1.091
1933	608	752	1.360
1934	1.610	1.850	3.460
1935	3.093	3.274	6.367
1936	<u>2.280</u>	<u>2.305</u>	<u>4.585</u>
	9.315	10.151	19.466

Vegem la gràfica d'aquestes dades:



⁶⁶⁹ Quadre que he fet partint de les dades de *La Vanguardia* de l'1 de juny de 1933 al 17 de juliol de 1936.

33.1.2.6.2 - La línia postal Alemanya-Sud-amèrica

L'altre gran motiu de la companyia alemanya per fer escala a Barcelona era poder creuar la península Ibèrica en la línia postal cap a Sud-amèrica, un objectiu estratègic que li permetria connectar amb els seus interessos econòmics al continent americà.

Mentre s'anaven produint els canvis de rutes calia començar a posar fil a l'agulla en el seu projecte de línia postal Berlín-Rio de Janeiro, d'11.360 km, amb l'Atlàntic sud pel mig, un projecte per connectar Alemanya amb els seus interessos comercials a Sud-amèrica. Primer calia establir la millor ruta fins a Gàmbia i després afrontar el vol Bathurst⁶⁷⁰ – Natal i la darrera part la connexió amb el Sindicato Condor Ltda. al Brasil. El primer pas el féu un Dornier Wal volant de Cadis a les Canàries el 1928.⁶⁷¹ Del 1929 al 1931 es feren una vintena de vols per estudiar la millor ruta d'Alemanya amb Sevilla com a punt per anar via les Canàries i d'aquí a Gàmbia i Bathurst. Aquests vols es feren amb l'Arado VI i hidroavions Dornier Wal.⁶⁷²

Establert el recorregut fins a l'Àfrica calia afrontar com creuar l'Atlàntic, ja que en aquell moment no hi havia aparells capaços de fer el vol de Bathurst a Natal. S'optà per la solució d'utilitzar el Dornier Wal de 8,8 tones,⁶⁷³ degudament adaptat per volar de la base a la colònia britànica, fins a un vaixell equipat amb una catapulta, col·locat a una distància adequada de l'Àfrica. L'aparell amarava al costat del vaixell, que el pujava a bord amb una grua i el llançava després en direcció a Natal, on el correu passava a un hidroavió del Sindicato Condor.

Per afrontar aquesta etapa la Lufthansa llogà el 1932 el vaixell *Westfalen* a la naviliera Norddeutscher Lloyd i després l'adquirí. Una vegada fetes les modificacions oportunes, durant el desembre de 1932 i 1933 es feren proves de catapultatge, primer al Bàltic, després a Cadis i finalment a Bathurst, amb resultats satisfactoris. Després es féu un vol entre Bathurst, el *Westfalen* i

⁶⁷⁰ Nom de l'antiga capital de Gàmbia.

⁶⁷¹ Vegeu pag. 314.

⁶⁷² Per veure amb cert detall aquests vols, vegeu Annex 32.

⁶⁷³ Segons <http://www.histaviation.com/German_Aircraft.html> aquesta versió del Dornier Do J Wal era la Dornier Do J IIa Bos [Consulta: 28 gener 2016].

Natal en ambdós sentits, amb un èxit complet. Provat i comprovat tot el recorregut calia equipar la ruta.⁶⁷⁴

Entremig, el lliurament l'any 1931 a les aerolínies nord-americanes del monomotor ràpid Lockheed Orion posà sobre el terreny un aparell de sis places força més ràpid que la resta. Davant d'aquest aparell Lufthansa signà un contracte, el 12 de febrer de 1932, amb la Heinkel perquè desenvolupés un avió-correu ràpid. El resultat d'això fou el He-70, sortit de fàbrica el novembre. A continuació, durant mesos es provà aquest avió de fines línies aerodinàmiques i una alta velocitat, que arribà a obtenir 377 km/h. També el 1932 entrà en servei el nou Junkers Ju 52/3m.

A l'altre costat de l'Atlàntic, al Brasil, el 26 de gener de 1927 el Sindicato Condor inaugurà una línia de Rio Janeiro a Porto Alegre, tot i no ser una aerolínia. El 15 de juny passà la seva ruta a l'aerolínia Varig, una petita aerolínia creada a Rio Grande per industrials alemanys, que seguí explotant la ruta. Per la seva part, els mateixos caps del Sindicato Condor crearen la nova Sindicato Condor Ltda. l'1 de desembre del 1927, aquest cop com a aerolínia, que obtingué el 28 de gener de 1928 l'autorització per operar com a tal i esdevingué l'aerolínia del Brasil i teixí una nodrida xarxa de rutes: Rio de Janeiro-Porto Alegre (de 1.400 km), que s'allargà fins a Rio Grande, afegint-hi un nou tram de Rio de Janeiro a Bahia (de 2.900 km), amb aparells i pilots alemanys.

La SCADTA anà ampliant les seves rutes i s'endinsà a Panamà, l'Ecuador i el Perú en el marc de l'anomenat Servicio Aéreo Boliviano.⁶⁷⁵

El 22 de març de 1930 es féu un pas més: el transatlàntic *Cap Arcona*, de la navillera HAPAG, era a l'illa Fernando de Noronha, on arribà el Dornier Wal *Jangadeiro*, del Sindicato Condor, portant el correu urgent des de Natal. Pujades les saques de correu al vaixell començà el viatge cap a les Canàries. Amb aquest pas es reduí el temps d'arribada del correu de Rio de Janeiro a Berín de 21 a 19 dies.

Així, els Dornier Wal del Sindicato Condor portaven el correu de Rio de Janeiro a Salvador, Recife, Natal i Fernando de Noronha, on els

⁶⁷⁴ Per veure amb cert detall el període de proves del vaixell *Westfalen* i les proves de catapultatge, consulteu Annex 32.

⁶⁷⁵ Vegeu LV 10/08/1932, «Vida económica del transporte aéreo».

transatlàntics de la HAPAG el transportaven fins a les Canàries, on la Luft Hansa feia la resta de la ruta fins a Berlín via Sevilla, Barcelona i Stuttgart.⁶⁷⁶ Paral·lelament, a l'abril la Luft Hansa tancà un acord amb la casa Zeppelin perquè el model LZ-127 Graf Zeppelin fes serveis cap a Sud-amèrica, alternant amb els avions o en determinats períodes repartint-se el servei, sense que comportés competència entre les dues empreses. Era una col·laboració per fer arribar ràpidament el correu. El vol Friedrichshafen-Rio Janeiro es cobria en quatre dies. La col·laboració començà a l'estiu del mateix 1930.⁶⁷⁷

Entre aquest vols destacar el que va fer el Graf Zeppelin, tornant del Brasil, que féu escala a Barcelona el 3 d'octubre de 1932 amb motiu de l'aprovació de l'Estatut català, com a homenatge al president Macià i salutació a la ciutat de Barcelona. Com que es féu públic que aterraria a la carretera que portava a l'Aeroport Provisional, quedà col·lapsada de vehicles. L'aeroport quedà ple a vesar de públic, el qual, quan tocà terra l'aeronau una mica després de les 18 h, trencà la barrera de seguretat, que hagué de refer-se. Només van poder pujar al dirigible l'alcalde, Sr. Aguadé; el cònsol alemany, Sr. Deuters, i el cònsol de Letònia, representant de la casa consignatària, que donaren la benvinguda al comandant de l'aeronau i excusaren l'absència del president de la Generalitat, que es quedà atrapat al gran embús de la carretera. El president Macià arribà a l'aeroport una hora després de la partida del Graf Zeppelin. L'endemà la premsa es féu ressò dels problemes d'accés, un problema històric.⁶⁷⁸

Aquest acord comportava que la Luft Hansa, la naviliera HAPAG i la Zeppelin col·laboressin per cobrir regularment el transport de correu al Brasil.

El 22 de març de 1935 es fundà la Deutsche Zeppelin Reederei (DZR), en la qual participaven la Luftschiffbau⁶⁷⁹ i la Deutsche Luft Hansa A.G., un senyal de l'estreta col·laboració.

⁶⁷⁶ PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 56, 87-88; *Lufthansa's Germani*, abril 1980 (número especial).

⁶⁷⁷ Per veure els viatges Friedrichshafen-Brasil del 1930 al 1933 vegeu l'Annex 33. I per consultar els vols fets en paral·lel al correu amb avions a partir del 1934 i que passà per l'Aeroport Provisional de Barcelona, vegeu Annex Línies Aèries – Luft Hansa 1933-1936.

⁶⁷⁸ LV 3, 4 i 5/10/1932; MD 5/10/1932.

⁶⁷⁹ L'empresa que construïa els zepelins.

El 3 de febrer de 1934 s'inaugurà el servei de correu entre Alemanya i el Brasil, en què s'enlairà de l'aeroport de Tempelhof el Heinkel He-70 Blitz amb 48 kg de correu camí de Stuttgart i Marsella, el qual va aterrar a l'Aeroport Provisional de Barcelona a les 10 h 58 min, i es va tornar a enlairar a les 11 h 25 min en vol directe a Sevilla. Tot just aterrar-hi, el correu fou traslladat al Junkers Ju 52/3m, que havia arribat abans i que sortí sense perdre temps en direcció a Gando (Gran Canària) fins a Bathurst, on aterrà a l'aeròdrom de la Lufthansa.⁶⁸⁰ Aquí el correu es transportà a un dels dos Dornier Wal que feien el tram, que sortí ràpidament en direcció al *Westfalen*, que l'esperava a l'Atlàntic sud. En arribar el Dornier, amarà a prop del vaixell, aquest llançà a la popa el teló Kinwell i l'hidroavió navegà lentament fins a posar-s'hi a sobre. Fou pujat per la grua al vaixell i col·locat sobre la catapulta Heinkel K-6. Tot seguit el vaixell navegà en direcció al continent americà mentre el personal de manteniment el netejava, feia ple de combustible i la tripulació descansava. Un cop llest l'aparell, hi pujà la tripulació i seguint el procediment establert fou llançat a 150 km/h en 42 m de recorregut. L'aparell s'allunyà en direcció a Natal arran de l'aigua, mantenint poca altura sobre el mar, i arribà a la platja de Natal després de 17 hores de vol des de l'Àfrica. Primer el servei es feia dos cops per mes i a partir de juliol passà a un viatge per setmana. En amarrar l'hidroavió de la Lufthansa el correu va ser traslladat a un Junkers W-34, del Sindicato Condor, que s'envolà ràpidament portant el correu a Recife, Bahia, Caravelas i Rio de Janeiro, on un altre avió el portava fins a Buenos Aires i Lima.

El 15 de març volà per primer cop un nou model d'hidroavió de la casa Dornier, el Dornier 18, una evolució del Dornier Wal.

A partir del 30 de març de 1935 la Lufthansa començà a operar en aquesta ruta de nit, i reduí el temps entre Alemanya i Rio de Janeiro a tres dies i a Buenos Aires en tres i mig. El 25 d'agost ja s'havia creuat 100 vegades l'Atlàntic portant 4 milions de cartes.

L'1 de juliol es començà a fer l'enllaç Atlàntic en *pool* amb Air France amb dos vols setmanals.

⁶⁸⁰ A partir del 30 de juny de 1933 el nom s'escriu tot junt.

El 18 d'agost ja s'havia acabat l'adaptació del segon vaixell, el *Schwabenland*, en vaixell-escala equipat amb la catapulta i altres elements necessaris per a les seves tasques. Aquest nou vaixell i l'augment del radi d'acció dels Dornier destinats a aquesta tasca van comportar un canvi en el tram Atlàntic, i es col·locà el nou vaixell enfront de la desembocadura del riu Gàmbia i el *Westfalen* a prop de l'illa de Fernando de Noronha. Així, els nous Dornier volaren de vaixell a vaixell i reduïren encara més el temps.

El 13 de febrer de 1936, el prototip del Dornier Do-18, batejat com a *Monsun* –en record del Wal que el va portar– volà d'Hamburg a les Açores via les Canàries. La Lufthansa en demanà quatre per al correu transatlàntic, els *Aeolus*, *Zephir*, *Zyklon* i *Pampero*, ja que el *Monsun* era de la Dornier.

El 7 d'octubre de 1935, el Sindicato Condor inaugurà el tram Buenos Aires-Mendoza-Santiago de Xile, que operava amb els Junkers Ju 52/3m portant passatge i correu. Si el pilot veia que les condicions meteorològiques no eren bones feia baixar el passatge i seguia amb el correu.

Cada dimarts a primera hora del matí sortia de Lima un avió que anava recollint el correu a La Paz, São Paulo fins a Rio de Janeiro.

El dimecres sortia un altre avió de Santiago de Xile, via Mendoza, Buenos Aires, Rio Grande, Pelotas, Florianópolis, São Francisco i Curitiba fins a arribar a Rio de Janeiro, on es reunia el correu per transportar a Natal, ciutat on començava la ruta atlàntica amb els Dornier i els vaixells fins a Bathurst, on un Junkers 52/3m portava el correu fins a Tablada (Sevilla) i d'aquí amb un He-70 fins a Berlín fent escala a Barcelona.

El primer vol del Sindicato Condor Ltda. de Buenos Aires a Mendoza i Santiago de Xile es va produir el 26 d'abril, i el 7 d'octubre es féu el primer vol regular després d'obtenir la concessió de la ruta, que rebaixava el temps en arribar el correu a Xile en quatre dies.

En tots aquests vols de correus la companyia alemanya passava per Barcelona, en què se sumava als vols de passatge, tot i que eren dues rutes ben diferents. La ruta de correu postal pràcticament no portava passatgers, però alguna vegada sí que ho feia, encara que eren molt pocs.⁶⁸¹

⁶⁸¹ PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos, *op. cit.*, p. 107-117, 120-123; *Lufthansa's Germani*, abril 1980 (número especial); LV 19/08/1934.

29.3 - Interessos espanyols

29.3.1 - Lineas Aéreas Postales Españolas

(LAPE)

Aquesta aerolínia neix a conseqüència de la Llei de 8 d'abril de 1932, aprovada per les Corts de la Segona República Espanyola, en què es disposava que els béns i drets requisats per la Comisión Gestora de les línies aèries passaven a constituir el patrimoni d'una entitat mercantil de titularitat pública anomenada LAPE, que funcionaria segons els preceptes del Codi de Comerç. Per tant, l'Estat n'era únic propietari.

El govern de la República nomenà com a primer president de l'aerolínia el Sr. Vicente Roja, mentre que la majoria dels seus consellers foren funcionaris públics en representació de les diferents administracions, més un conseller escollit pels treballadors i un altre nomenat pel Consejo General de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación. Com a personal tècnic es va mantenir el de C.L.A.S.S.A., que era el mateix de la Comisión Gestora, i continuaren com a director general Gómez Lucia i de material Juan Viniegra Aréjula, i José Mará Ansaldo es reincorporà com a cap de pilots.

LAPE heretà de C.L.A.S.S.A. les seves rutes i la seva flota aèria, que començà a operar amb aquest material més el quart Fokker VII,⁶⁸³ incorporat per la Comisión Gestora. També va rebre el Ford 4 AT-F,⁶⁸⁵ aparell que substituïa l'M-CKKA.

Aviat foren donats de baixa els Junkers G 24 per vells i els CASA-Breguet 26 i el Savoia 62, per les seves baixes prestacions, i adquiriren tres nous Fokker VII/3m,⁶⁸⁶ els últims d'aquest model construïts a Holanda, que s'incorporaren a l'aerolínia el novembre de 1933. Per establir la línia Barcelona-Palma, no coberta des del 1924, s'encarregaren a CASA dos hidroavions Dornier Do J

⁶⁸³ Fokker VIIb/3m, núm. sèrie 5.244, EC-PPA, matrícula rebuda el 5 de setembre de 1931, segons l'Archivo Histórico del Ejército del Aire – Registro de Aeronaves (d'ara endavant AHEA-RA)

⁶⁸⁵ Núm. de sèrie 71, EC-RRA, matrícula rebuda el 10 de desembre de 1931 (segons AHEA-RA).

⁶⁸⁶ El primer dels quals matriculat com a EC-AAU el 9 de novembre de 1933. Els altres dos arribaren a Madrid el 13 i el 20 de novembre com a EC-W13 i W14 (matrícules provisionals), que el 31 de novembre de 1934 passaren a EC-AUA, núm. sèrie 5.351 i EC-UAA núm. sèrie 5.352, però no puc afirmar quin correspon a l'EC-W14 o 14, tot i que cada matrícula i número de sèrie són correctes segons AHEA-RA.

Wal cabinats,⁶⁸⁷ lliurats el desembre de 1934 i que foren poc usats⁶⁸⁸ per la poca capacitat de càrrega i baixes prestacions.

Quan el 1932 LAPE va començar a operar, les úniques línies que hi havia en funcionament eren les ja clàssiques Madrid-Barcelona i Madrid-Sevilla, que van continuar volant des de Getafe i des de Barajas a partir del maig de 1933⁶⁸⁹ i a l'octubre, en rebre els nous Fokker VII/3m, s'inaugurà, després de 20 vols de prova, la línia postal entre Sevilla i les Canàries, amb freqüència trisetmanal, que seguia la ruta Tablada (Sevilla), Cap Juby, Gando (Las Palmas) i Los Rodeos (Tenerife). Aquesta línia exigia la presència d'un avió d'emergència i d'un servei de rescat marítim entre Cap Juby i Las Palmas, que per sort no hagué d'actuar mai.

A l'agost de 1934 s'inaugurà la línia Madrid-València, on s'usaren els trimotors Fokker (primer amb una freqüència de quatre enllaços per setmana, que passaren a sis a partir de l'octubre). A causa de la revolta d'Astúries, la flota de LAPE fou militaritzada i actuà com a transport militar, fins que el govern recuperà el control de la zona. Al desembre, en rebre l'aerolínia els dos hidroavions CASA-Dornier Wal, obtingué l'autorització per fer una sèrie de vols de prova entre Barcelona i Palma. Els vols regulars començaren el 14 d'abril de 1935, que es feren fins al 26 de juliol, en què foren cancel·lats pels pobres resultats.⁶⁹⁰ Aquesta línia no tornà a operar fins al 20 d'abril de 1936, amb els Fokker VII/3m,⁶⁹¹ que volaren entre l'Aeroport Provisional de Barcelona i el de Palma (Son Sant Joan), però se suprimí la línia València-Mallorca pels pobres resultats, en part per les capacitats dels avions.

A començaments de 1935 s'adquiriren un De Havilland DH-89 Dragon Rapide⁶⁹² i dos avions lleugers: un De Havilland DH-60 Moth⁶⁹³ i un British Klemm Eagle II⁶⁹⁴ per ser emprats per a serveis d'aerotaxi.

⁶⁸⁷ EC-AAZ, matrícula rebuda el 24 de desembre de 1934, i EC-YYZ, matrícula rebuda el 28 de maig de 1935, segons AHEA-RA i <www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.htm> [Consulta: 14 gener 2016].

⁶⁸⁸ Per veure els vols fets consulteu Annex Línies aèries – Vols Barcelona-Palma Do Wal 1935.

⁶⁸⁹ L'aeroport de Barajas (Madrid) s'obrí al trànsit aeri el 22 d'abril de 1931, però les operacions comercials no començaren fins al maig de 1933. (Vegeu BODGNTA, abril 1931; GM 24/04/1931.)

⁶⁹⁰ Vegeu Annex Línies aèries – Vols Barcelona-Palma Do Wal 1935.

⁶⁹¹ Vols que es poden veure en l'Annex Línies aèries – LAPE 1933-1936, en l'any i mesos corresponents.

⁶⁹² EC-AZZ, núm. sèrie 6267, matrícula rebuda el 27 de novembre de 1934, segons <www.histaer.org> [Consulta: 5 febrer de 2001] i <www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.htm> [Consulta: 14 gener 2016].

⁶⁹³ Matrícula EC-ALL, núm. sèrie 1224, adquirit el 1929 per la Compañía Española de Aviación, que el comprà a LAPE, segons AHEA-RA i <www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.htm> [Consulta: 14 gener 2016]. Vegeu Annex Avions 1.

El 1935 fou l'any en què l'aerolínia espanyola féu un pas endavant, en adquirir dos Douglas DC-2, un modern bimotor metàl·lic amb unes molt bones prestacions. Les dues unitats adquirides⁶⁹⁵ començaren a operar el 8 de setembre de 1935 transportant el president del govern, Sr. Lerroux.⁶⁹⁶

Aquests aparells tingueren tan bon èxit que ràpidament se'n féu una segona comanda per a tres unitats més.

El 15 de maig de 1935, emprant els nous DC-2, s'inaugurà la línia Madrid-Bordeus-París, amb *pool* amb Air France i tres vols setmanals per companyia, en què LAPE podia agafar passatgers a Bordeus. A l'agost s'allarga la línia Madrid-València fins a Mallorca bàsicament amb els Fokker i a vegades el DH-89 Dragon Rapide, enllaç suprimit l'abril del 1936 en començar l'enllaç des de Barcelona. A la tardor del 1935 es tornà a operar a la ruta Madrid-Lisboa amb els Fokker, amb sis vols setmana, i el 4 de juny de 1936 es començaren els enllaços amb Berlín amb *pool* amb Lufthansa.

El maig de 1936 s'inaugurà la ruta Madrid-Barcelona-Marsella-Ginebra-Stuttgart emprant els DC-2,⁶⁹⁷ amb *pool* amb Lufthansa fins al juliol.⁶⁹⁸

Vegem ara els volums de passatgers del període de l'any 1931 al juliol de

**Passatgers de totes les rutes que sortien, arribaven o passaven a l'Aeroport
Provisional de Barcelona de 1931 a 1936**

	Gener	Febrer	Març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Ago	Set	Oct	Nov	Des	Total
1931	197	148	212	317	297	335	296	413	311	381	328	368	3603
1932	285	225	327	336	433	429	355	385	380	364	315	180	4014
1933	203	207	237	268	258	261	286	245	276	224	196	97	2758
1934	204	212	263	284	308	332	337	310	385	193	295	253	3376
1935	300	339	296	397	303	413	514	447	515	600	538	409	5071
1936	337	202	346	725	739	876	534						3759
	1526	1333	1681	2327	2338	2646	2322	1800	1867	1762	1672	1307	22581

1936, per treballar sobre un període concret i no fer-ne alguns trossos, tot i que C.L.A.S.S.A. va existir fins al 25 de setembre de 1931, data en què

⁶⁹⁴ Núm. sèrie 114, EC-CBC, matrícula rebuda el 15 de juliol de 1935. Vegeu també Annex Avions 1.

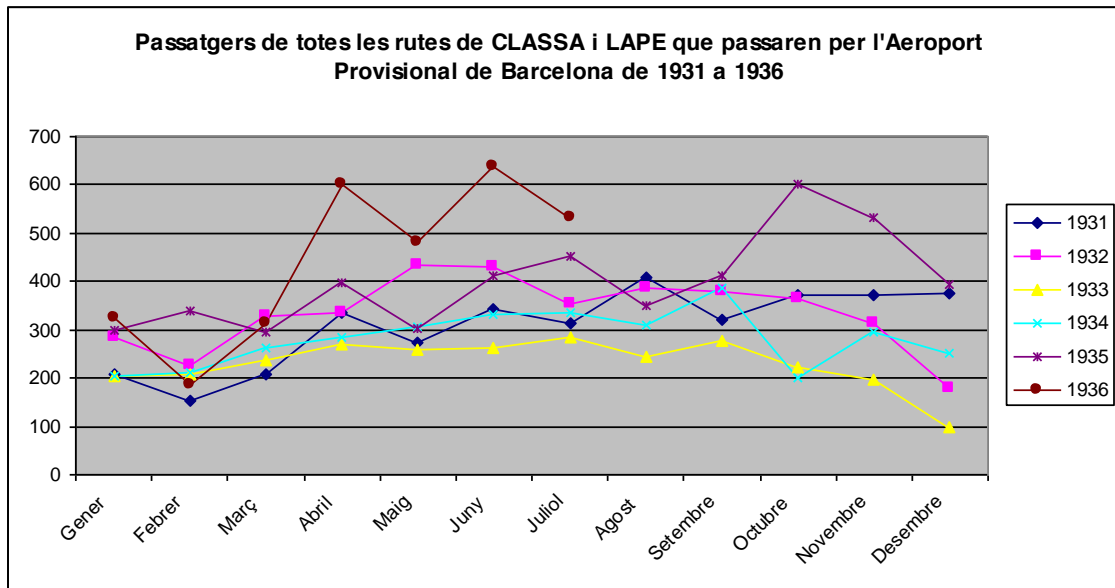
⁶⁹⁵ Douglas DC-2 EC-XAX *Hércules* i EC-AYY *Orión*, matrícules rebudes el 14 de maig de 1935, segons <www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.htm> [Consulta: 14 gener 2016].

⁶⁹⁶ Vegeu Annex Línies aèries – LAPE 1933-1936.

⁶⁹⁷ EC-AAY *Orión*, EC-XAX *Hércules*, EC-EBB *Sagitario* i EC-BBE *Granada*. Vegeu també Annex Avions 1.

⁶⁹⁸ Per veure els vols d'aquestes rutes consulteu-ne les dades concretes a l'Annex Línies aèries – LAPE 1933-1936.

també començà a funcionar la Comisión Gestora, fins que el 8 d'abril de 1932 es creà LAPE. Comencem per veure l'evolució de passatgers.⁶⁹⁹



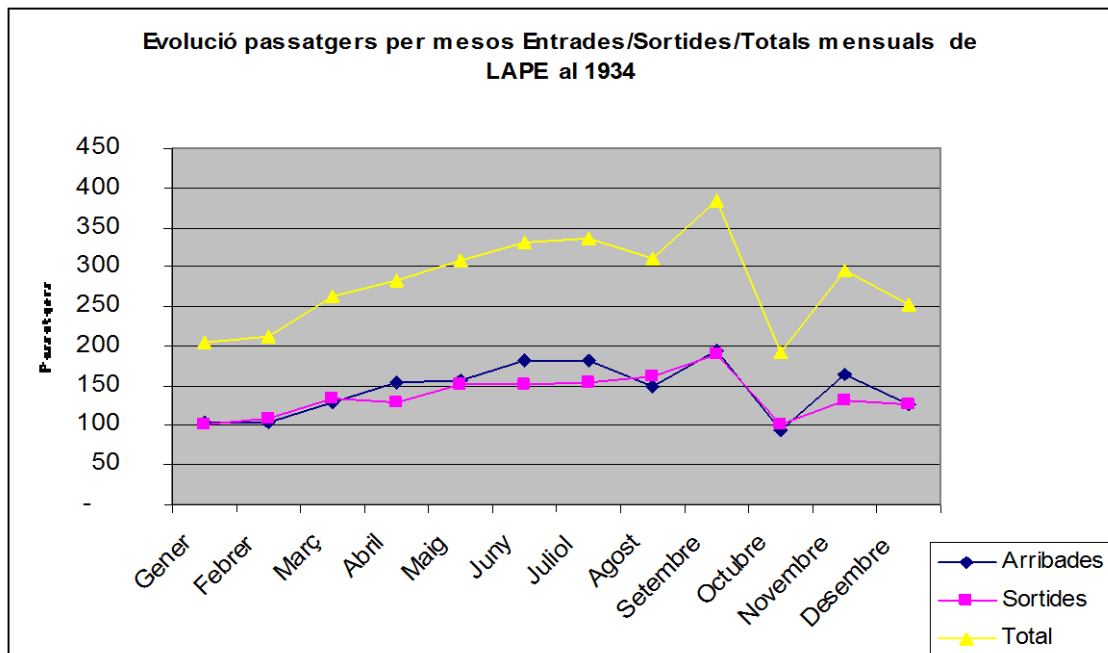
Aquesta és l'evolució anual de passatgers que arribaren o sortiren de Barcelona del gener de 1931 al 17 de juliol de 1936.

Si ens hi fixem, veurem que el 1931 és l'any en què fins al setembre C.L.A.S.S.A. era l'operador de les rutes aèries. D'aquell mateix mes fins a l'abril el següent l'operador fou la Comisión Gestora i a partir d'aquest mes començà a operar la nova companyia aèria estatal LAPE. El 1932 es produí un augment de passatgers, tot i que l'enllaç amb Barcelona era només des de Madrid, única ruta fins al 1934. L'any 1933 hi hagué una important regressió de passatgers, i el 1934 quedà encara per sota del 1932, tot i haver remuntat en part, però els Fets d'Octubre portaren el govern a militaritzar la companyia per traslladar soldats a Astúries, tal com mostra la gràfica de la pàgina següent.

Els anys 1935 i 1936 hi ha uns augments exponencials, tot i que el 17 de juliol de 1936 s'acabaren els vols pel començament de la Guerra Civil, quan portava una recuperació que estava a punt de superar la de l'any anterior. També són els anys que des de Barcelona s'obren noves rutes i els anys en

⁶⁹⁹ Quadre elaborat amb les dades del BODGNTA, BODGAC i BODGA i les de la revista *Ícaro* de gener a desembre de 1931.

què opera el nou avió, el DC-2, que augmentava el nombre de passatgers fins als 14-18, enfront dels 10 dels Fokker i els 12-14 del Ford. També la velocitat de creuer passà de 180 km/h dels dos trimotors als 330 km/h del bimotor, aparell emprat en la ruta Barcelona-Madrid-Sevilla i les internacionals. La resta empraven els Fokker.⁷⁰⁰



Sombra d'un Rohrbach al Prat, granja la Ricarda (fotografia via Manel Fontanilles)

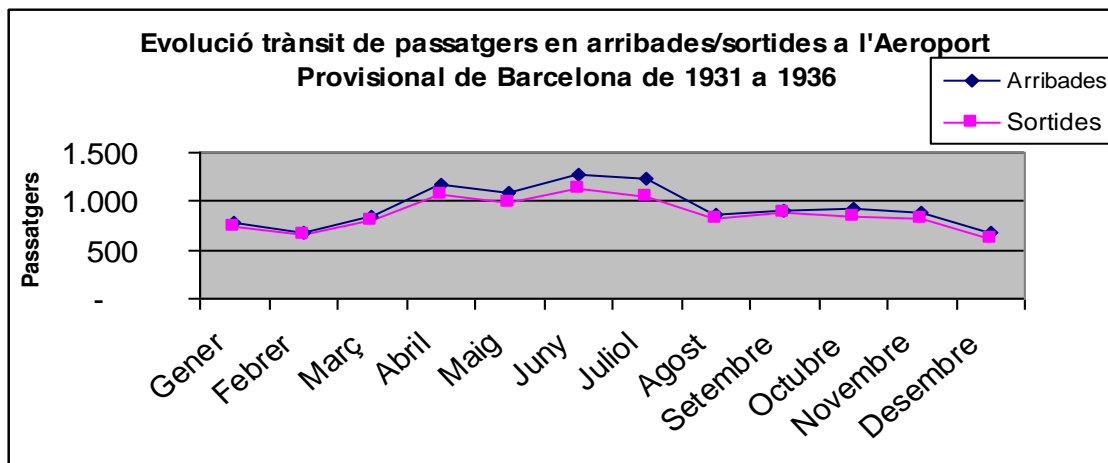
⁷⁰⁰ Quadre elaborat amb les dades del BODGNTA, BODGAC i BODGA i les dades publicades per la revista *Ícaro* del febrer de 1931 al gener de 1932, ja que aquell any el BODGNTA no diferencia entre arribades i sortides, i *Ícaro* sí.

Vistos aquests resultats globals, mirem-los amb arribades i sortides

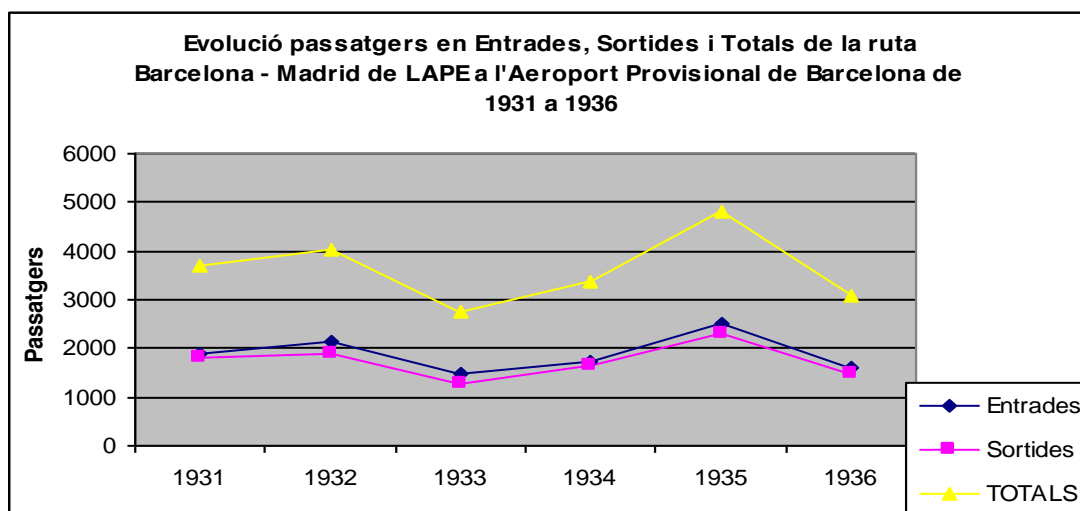
	Gener	Feb	Març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Ago	Sete	Oct	Nov	Des	TOTALS
Arribades	786	675	842	1207	1206	1430	1361	910	940	918	896	694	11.865
Sortides	751	663	834	1140	1108	1432	1248	885	938	836	821	621	11.277

mensuals:

:



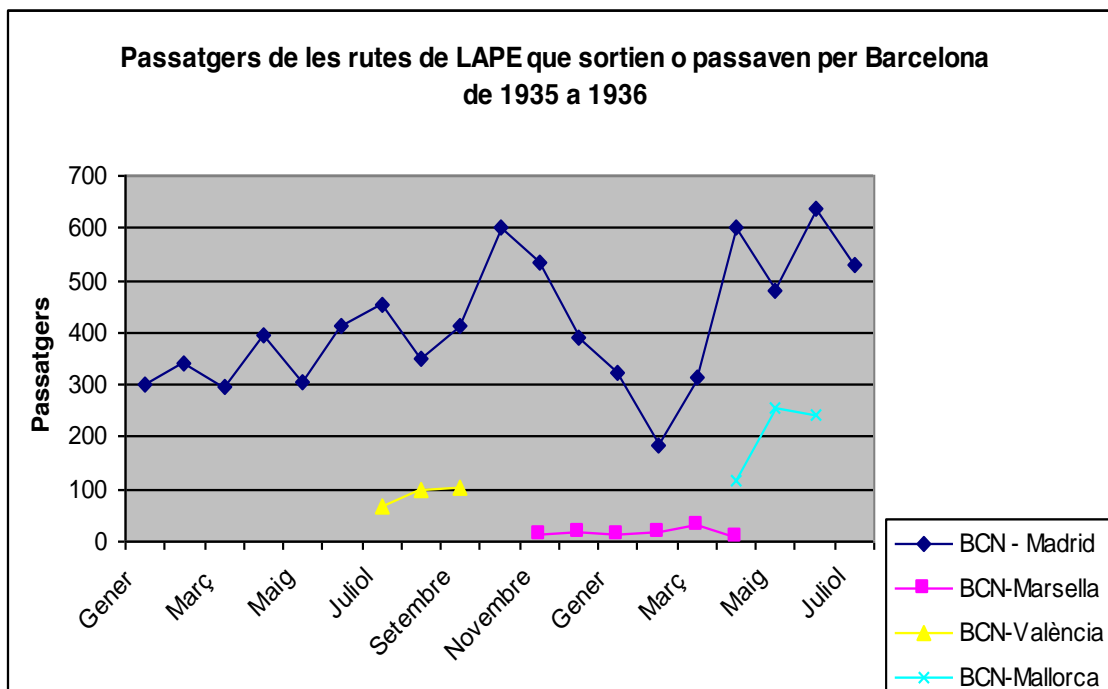
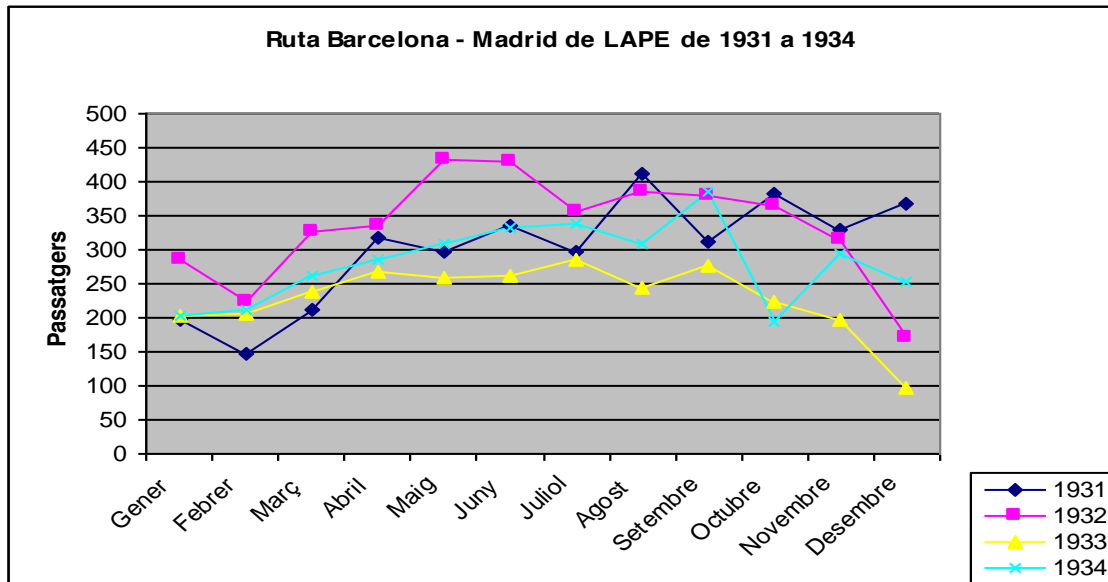
Tal com es veu clarament en el gràfic, les diferències entre volum de passatgers que arriben o surten és mínima, tant si ho mirem per mesos com globalment. També queda clar que hi ha una corba que té el punt àlgid a la primavera i entre el punt de partida i final anyal hi ha poca diferència; per tant, podem dir que les condicions meteorològiques hi influencien en aquest sentit.



En el gràfic següent veurem l'evolució anual també per entrades i sortides.

Si mirem l'evolució del volum de passatgers per rutes del 1931 al 1934, només tenim la ruta Madrid-Barcelona, que ens queda de la següent manera:

Aquest gràfic ens mostra uns resultats ja comentats, però varien substancialment en el següent, dels anys 1935-1936, tal com hem explicat.



En aquest gràfic, tot i que hi ha diferents rutes, la més important és la Barcelona-Madrid, encara que la ruta fins a Berlín es va començar a preparar

amb la de Barcelona a Marsella des del novembre de 1935 fins a l'abril de 1936, suspesa en engegar-la ruta Madrid-Barcelona-Marsella fins a Berlín. Els resultats són de poc volum, amb freqüència setmanal per part de LAPE. La ruta fins a Palma, iniciada el 20 d'abril de 1936 amb aparells Fokker i amb freqüència diària, ruta estudiada amb hidroavions el 1935 i no operada des del 1923. Totes les rutes s'acaben quan comença la Guerra Civil.

Vegem amb números els resultats de les rutes de 1935 a juliol de 1936:

1935	Gen	Feb	Març	Abril	Maig	Juny	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Des	
BCN-Mad	300	339	296	397	303	413	446	350	413	600	534	392	4783
BCN-Val							68	97	102				267
BCN-Mar											4	17	21
Total	300	339	296	397	303	413	514	447	515	600	538	409	5071

1936	Gen	Feb	Març	Abril	Maig	Juny	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Des	
BCN-Mad	323	186	315	603	482	635	333						2877
BCN-Mar	14	16	31	7									68
BCN-Mall				115	257	241	131						744
BCN-Berlín						101	70						171
Total	337	202	346	725	739	977	534						3860

Si comparem el global de passatgers transportats (10.281 entre el 1935 i el 1936) amb el global de 22.047 des del 1931, veiem que en 19 mesos es transportaren el 45% del global del període.

D'altra banda, si mirem els passatgers transportats per rutes, veurem que la ruta Barcelona-Madrid s'emporta quasi el 90% del total, i la resta queden per a les altres rutes, tal com assenyala aquest quadre:⁷⁰¹

RUTES	PASS.	%	Passatgers/vol	
			1935	1936
Barcelona-Madrid	8.946	87,01	8,1	10,7
Barcelona-Marsella	90	0,87	0,8	0,8
Barcelona-València	267	2,59	2,4	
Barcelona-Mallorca	807	7,84		6,0
Barcelona-Berlín	171	1,66		12,2

Llegenda: PASS. = Passatgers totals per ruta 1935-1936, % = Percentatge del total de totes les rutes, Passatgers/Vol = La mitjana de passatgers per vol realitzat.

⁷⁰¹ Les dades per elaborar els quadres i gràfics d'aquest apartat s'han extret del BODGNTA, BODGAC i BODGA, i les de la ruta Madrid-Barcelona-Berlín, de l'Annex Línies aèries – LAPE 1933-1936.

Aquests anys la ruta Barcelona-Madrid, del gener al 8 d'octubre de 1935, fou operada amb els Fokker, de 10 places, i ocasionalment amb el Ford, de 12-14 places. La resta de rutes, des d'octubre de 1935 fins al 17 de juliol de 1936, pels DC-2, de 14-18 places.

Ruta **Barcelona-Madrid**, del 1932 al 1936:⁷⁰²

	Passatgers/Percentatge				
	Tarifa	Reduïda	Gratuïta	Passi ofic.	Total
1932	2.315 57,67%	165 4,11%		1.534 38,21%	4.014
1933	1.725 62,31%	188 6,79%	42 1,51%	813 29,37%	2.758
1934	2.117 62,70%	429 12,70%	288 8,53%	542 16,05%	3.376
1935	3.405 71,07%	632 13,19%	289 6,03%	465 9,7%	4.791
1936	1879 73,77%	267 10,48%	98 3,84%	303 11,89%	2.547
Total	11.441 65,39%	1.681 9,60%	717 4,09%	3.657 20,90%	17.496

Aquest quadre ens mostra que només un 65,39% dels passatgers pagaven la tarifa completa, mentre que el 9,60% tenien els descomptes establerts per la Direcció General de Aviación Civil.⁷⁰³ D'altra banda, una quarta part dels passatgers no pagaven. Mirem ara que succeeix a les altres rutes, totes operades amb els Fokker, de 10 places.

⁷⁰² Les dades del quadres són del BODGAC, BODGA i les de juliol de 1936, LV 01/07 a 17/07/1936. No hi ha dades del 1931 perquè en aquest any no es féu la distinció per tarifes.

⁷⁰³ Per conèixer-ne els detalls, consulteu Annex 36, on s'especifiquen.

Ruta **Barcelona-València**

	Tarifa	Reduïda	Gratuïta	Passis ofic.	TOTAL
1935	153	35	72	7	267
	57,3%	13,1%	26,96%	2,62%	

Barcelona-Marsella

	Tarifa	Reduïda	Gratuïta	Passis ofic.	TOTAL
1935	23		9	0	32
	71,87%		28,12%		
1936	64		4	0	68
	94,11%		5,88%		
	87		13		100

Barcelona-Mallorca

	Tarifa	Reduïda	Gratuïta	Passis ofic.	TOTAL
1936	524	57	15	17	613
	85,48%	9,29%	2,44%	2,77%	

La ruta Madrid-Barcelona-Marsella-Berlín no la cito ja que només en tinc les dades del nombre de passatgers, publicades per *La Vanguardia*, el juny i juliol de 1936,⁷⁰⁴ i no diferencia segons tarifa.

Si mirem les dades, veurem que la ruta a València només va operar els tres mesos que la Trasmediterrànea va deixar de cobrir-la, amb un índex d'ocupació baix i amb el percentatge més baix de passatgers de pagament, un 57%, mentre que la ruta a Palma té un alt índex de passatge de pagament (del 85%), així com el de Marsella, dos punts més. La primera amb un nombre molt acceptable de volum de passatgers, a diferència de la ruta a Marsella. Aquests números també ens indiquen que la ruta a Mallorca era la més rendible de totes.

Si fins ara he parlat de passatgers en general i dels percentatges segons tarifes, vegem ara quin volum van tenir el nombre de viatges fets pels diputats en la ruta Barcelona-Madrid entre setembre, octubre i desembre de

⁷⁰⁴ Consulteu el juny i juliol de 1936 a Annex Línies aèries – LAPE 1933-1936.

1933 i de gener a juliol de 1934, ja que són els únics mesos en què només n'he trobat informació a *La Vanguardia* i no en altres llocs.

En els mesos indicats 54 diputats⁷⁰⁵ varen fer 252 viatges, el 10,14% del total de passatgers. Aquests viatges es feren amb dos tipus de bitllets diferents: passis oficials i tarifa reduïda en un 50%.⁷⁰⁶ Amb aquests dos paràmetres tenim que 107 bitllets eren passis oficials i 145 tenien tarifa reduïda (el 50%). O sigui que dels 2.485 passatgers totals, 2.378 eren de pagament, però si un bitllet Barcelona-Madrid o viceversa costava 150 pessetes per viatge, i el d'anada i tornada tenia un descompte del 10%, als 145 diputats restants el viatge els costava 75 pessetes. Per tant, quedaven 2.233 viatges a preu de tarifa dels 2.485.

D'altra banda, si comparem que es volaren 250 dies en el període assenyalat, els vols amb diputats són 100, és a dir, el 40% dels vols indicats. Si mirem el nombre de passatgers transportats els 100 dies en què volaren diputats, veurem que són 1.128; per tant, els 252 diputats van ser el 22,34% de passatgers. O sigui que aplicant la normativa, els diputats disposaven de facilitats i descomptes importants que afectaven la ruta, que només tenia un 65% de passatges de pagament ja que hi havia 169 viatgers més de tarifes reduïdes i 305 de passis oficials per a altres persones que es podien acollir a la normativa de la Dirección General de Aeronàutica.

Mirant els diferents quadres de dades veurem que tot i que la ruta Madrid-Barcelona-Madrid era la de més trànsit i única amb Barcelona, la de LAPE és la que tenia un percentatge de bitllets de tarifa d'un 65% sobre tots els bitllets, junt amb una baixa taxa d'ocupació d'avions del 1931 al 1934, quasi de 6 passatgers amb avions de 10 places i ocasionalment 12-14. D'això en resulta que pagaven bitllet sencer 4 passatgers de mitjana. En conclusió, els vols no eren rendibles. Per acabar aquest apartat dels diputats, cal dir que feren el viatge d'anada 135 cops enfront dels 117 de tornada de Madrid.

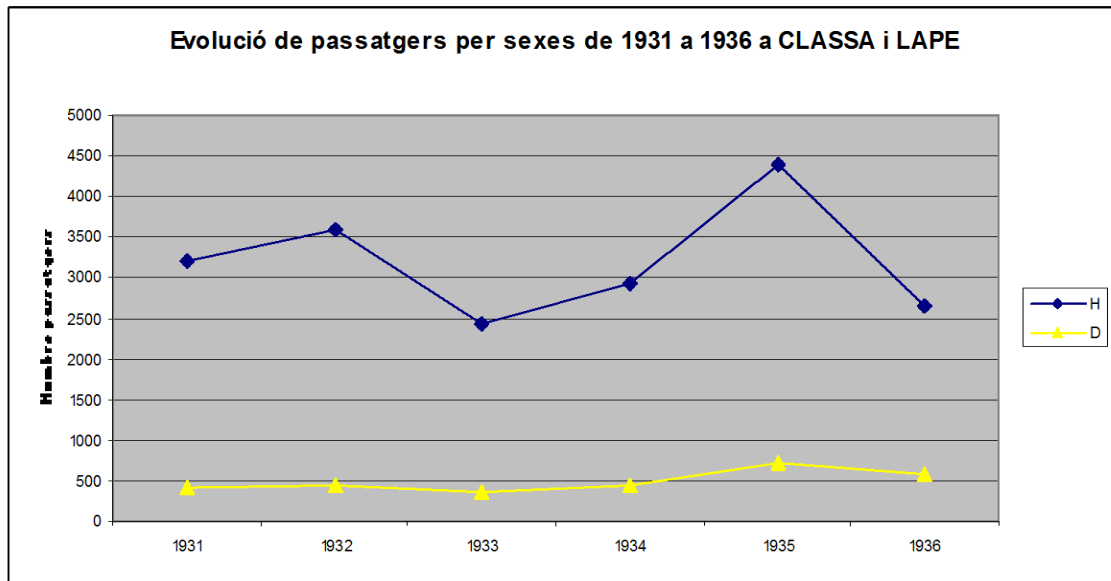
Ens queda per veure dos aspectes del passatge de l'aerolínia espanyola C.L.A.S.S.A. o LAPE. En aquests dos aspectes veurem els passatgers per sexes i nacionalitats.

⁷⁰⁵ Per veure la relació dels 54 diputats, vegeu Annex 37.

⁷⁰⁶ Vegeu Annex 36.

Abans de parlar del tema hem de tenir present que s'ha fet l'estudi amb les dades dels butlletins oficials i, per tant, no hi entra el mes de juliol de 1936 i tampoc la línia Madrid-Barcelona-Berlín, ja que no hi surten.

Si mirem primer el global de passatgers del 1931 al 1936, veurem que la relació entre passatgers masculins (H) i femenins (D) és d'un 87% de masculins, enfront d'un 13% de femenins. Si mirem pels globals anyals,



veurem que varien d'un 82% a un 90% els passatgers masculins en una forquilla que va d'un 11% a un 14% i que la relació del percentatge femení va creixent, mentre que el masculí decreix i no té cap relació amb l'augment de passatgers. Aquest descens afecta el 1933, com ja hem exposat en parlar d'altres conceptes, tal com mostra el gràfic següent:

Si mirem com afecta el factor sexe les diferents rutes que arribaven o sortien de Barcelona, veurem dos comportaments diferents: en les dues rutes interiors varien poques dècimes tant entre els homes com les dones, mentre que els percentatges femenins són molt més elevats, un 29% i quasi un 28% en la línia a Mallorca i a Marsella.

En aquestes dades cal recordar el baix volum de passatgers a Marsella, un centenar de passatgers en mig any, mentre que la ruta a Mallorca és en tres mesos, la qual cosa fa que sigui més espectacular el seu percentatge. També indiquen l'interès per l'illa, que ja era destinació turística, tal com mostra el quadre següent:

	H	%	D	%	TOTAL	%↓
Madrid-BCN	18.394	87,22	2.693	12,77	21.087	95,55
BCN-València	234	87,64	33	12,35	267	1,2
BCN-Marsella	78	77,22	23	22,77	101	0,45
	H	%	D	%	TOTAL	%↓
BCN-Mallorca	435	70,96	178	29,03	613	2,77
TOTALS	19.141	86,73	2.927	13,26	22.068	

Per acabar, vegem en el següent quadre, a l'apartat de passatgers, els percentatges per nacionalitats en el període 1931-1936.

He fet cinc grups de passatgers de 44 nacionalitats que volaren en les línies aèries espanyoles. Els grups són: espanyols, els ciutadans dels països que les aerolínies enllaçaven amb Barcelona i la resta com a altres.

Nacionalitats	H	%	D	%	TOTAL	%↓
Espanyola	16.949	87,09	2.512	12,9	19.461	88,18
Alemanya	730	87,42	105	12,57	835	3,78
Francesa	426	78,74	115	21,25	541	2,45
Italiana	143	88,66	17	18,51	160	0,72
Altres ⁷⁰⁷	897	83,67	175	16,72	1.072	4,85
TOTALS	19.135	86,74	2.924	13,25	22.069	

Les dades del quadre parlen per si mateixes i s'hi veuen les diferències entre les nacionalitats detallades pel motiu ja exposat.

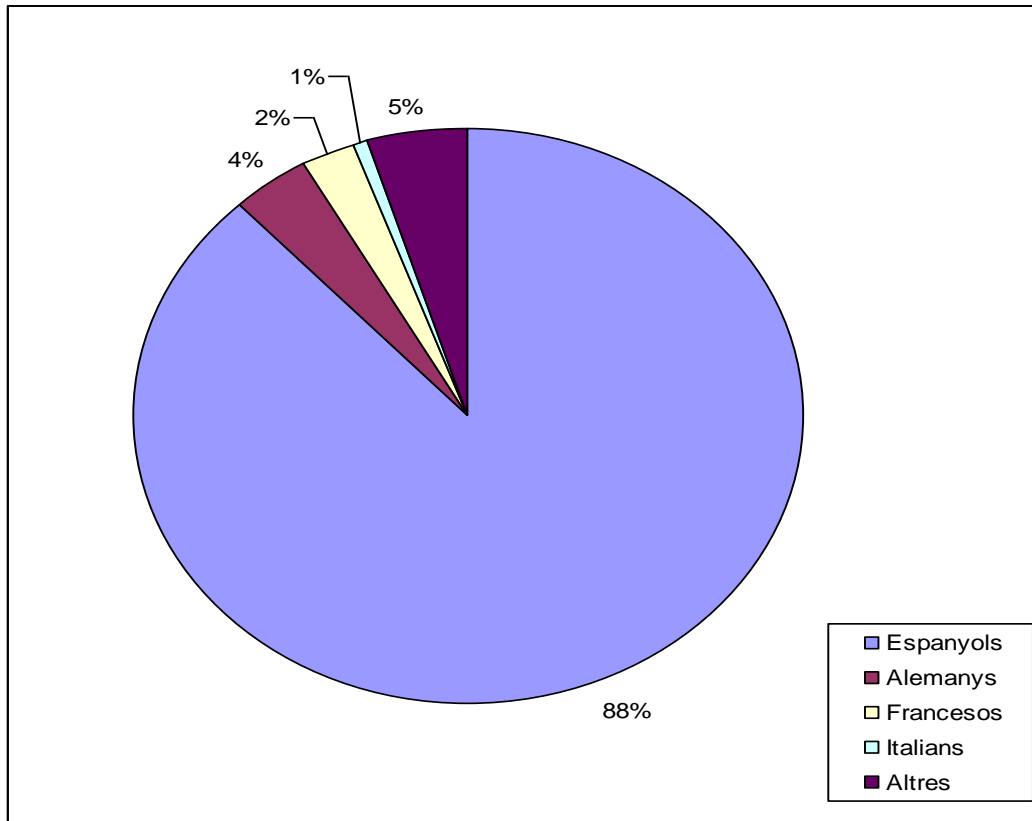
Si mirem el quadre, els passatgers espanyols representen el 88,18% del total de passatgers a l'Aeroport Provisional de Barcelona del 1931 al 1936. Per tant, la resta, un 11,8%, són passatgers estrangers. En total, els passatgers espanyols són 19.461 i els estrangers, 2.608, sumant els passatgers de 44 nacionalitats diferents.⁷⁰⁸

⁷⁰⁷ Els passatgers de les 41 nacionalitats restants, tot i saber que Anglaterra i els Estats Units i altres països tenen més passatgers que Itàlia.

⁷⁰⁸ Per consultar en detall i per anys el nombre de passatgers de nacionalitats menys l'espanyola, l'alemanya, la francesa i la italiana, vegeu Annex 38.

Per veure el pes dels passatgers de cada nacionalitat, he partit de la base que era possible que els passatgers que al seu país tenien línies aèries que volaven fins a Barcelona o hi passaven podien ser més que els d'altres nacionalitats. Per aquest motiu he fet el quadre de la pàgina anterior.

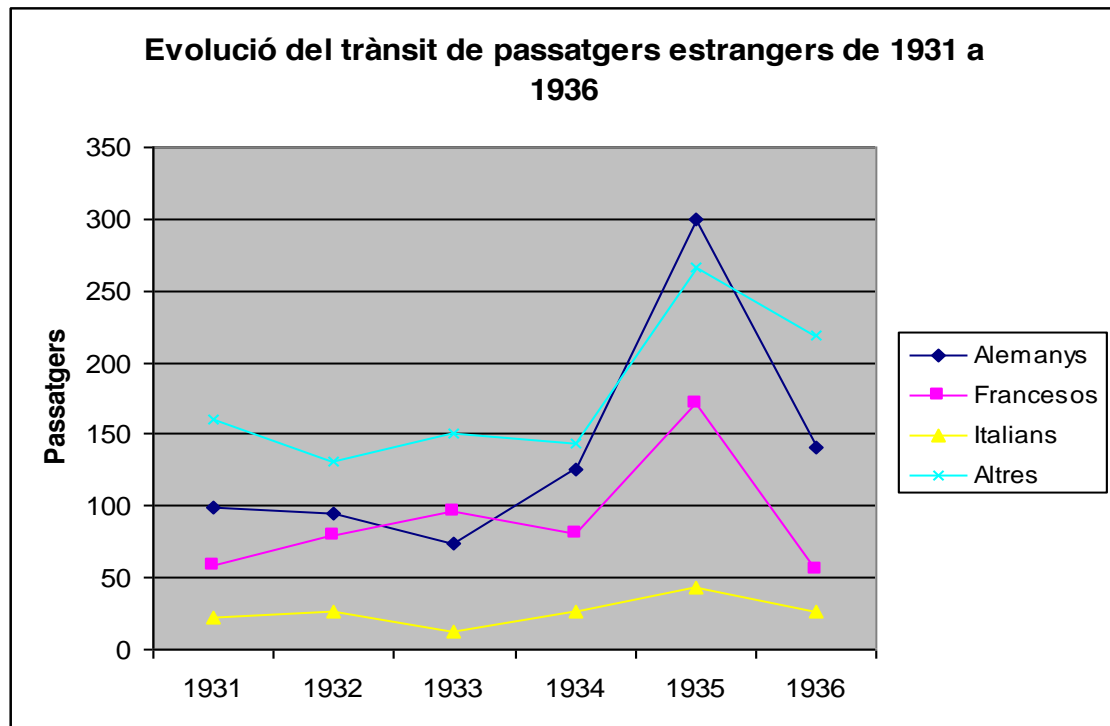
Per començar, vegem un gràfic de la distribució dels passatgers per nacionalitats segons el quadre indicat:



Vegem com es comporten els passatgers estrangers per nacionalitats segons la divisió establerta.

Mirem primer un quadre i el gràfic que ens mostra l'evolució dels passatgers estrangers del 1931 al 1936:

	Alemanys	Francesos	Italians	Altres	
1931	99	58	23	161	341
1932	95	79	27	131	332
1933	74	96	14	151	335
1934	126	81	26	143	376
1935	300	171	43	267	781
1936	141	56	27	219	443
	835	541	160	1072	2608



Si observem les dades, veurem que l'any 1933 hi ha una davallada dels passatgers alemanys i italians i un augment dels francesos i altres, però aquest últim cal considerar que agrupa les dades de 41 països. Per tant, no és general la baixada de passatge el 1933, mentre que aquest augmenta considerablement el 1935. Aquí cal considerar la creació d'Air France el 1933 i també l'entrada en servei del Ju 52/3m a Lufthansa en la línia de Barcelona el setembre de 1934 i del DC-2 a LAPE l'octubre de 1935, any en què operen també tres línies més a més que la de Madrid.

Hem de tenir present que el 1936 només va fins al 17 de juliol; per tant, les xifres mostrades també assenyalen que el trànsit d'estrangers anava pujant.

Si mirem amb deteniment el quadre dels passatgers estrangers del 1931 al 1936, veiem clarament que els passatgers anglesos ocupen un tercer lloc, seguits dels nord-americans, i en cinquè lloc hi ha els italians, seguits del suïssos, sempre en el còmput global. Mirant el mateix quadre veurem que els italians varien d'un tercer lloc a un sisè segons l'any. És a dir, que el volum de passatgers en ordre descendent i posant només els països amb tres xifres serien, en el còmput global dels anys 1931 a 1936:

Alemanya	França	Gran Bretanya	EUA	Itàlia	Suïssa
835	541	423	202	160	112

Per tant, la resta de 335 passatgers s'han de repartir entre 38 nacionalitats, tal com assenyala el quadre global.

Per tancar el tema dels passatgers estrangers, ens fixarem en les tres rutes:

1. En la Barcelona-València, operada del juliol al setembre de 1935 amb vol diari, es transportaren 267 passatgers, 16 dels quals eren estrangers.
2. En la Barcelona-Marsella, operada del novembre de 1935 a l'abril de 1936 (amb un vol setmanal en cada sentit), hi volaren 101 passatgers, 57 d'ells estrangers i 20 francesos. Sobre aquesta línia cal dir que també la feien Lufthansa, Air France i Ala Litoria.
3. Sobre la ruta Barcelona-Mallorca, operada d'abril a juny de 1936, hi volaren 613 passatgers, 107 dels quals eren estrangers.

Els 189 passatgers que volaren en aquestes línies representen el 6,90% del total de passatgers d'altres nacionalitats.

Vegem ara un quadre del transport de càrrega, concepte que comprèn premsa, equipatge, mercaderies i correu (entre el 1931 i el 1936). Les dades vénen expressades en quilos.

	Prensa	Equipatge		Mercaderies		Correu		
	M - B	M- B	B- M	M- B	B- M	M- B	B- M	
1931				50.247		4.827		55.074
1932	12.713 ¹	19.892	14.356	4.363	11.458	17.733	49.724	117.526
1933	1.839 ²	16.335	12.542	3.212	11.855	9.181	43.778	96.903
1934		15.613	12.513	12.803	18.592	10.718	33.722	103.961
1935		24.131	21.189	6.787	13.616	3.618	9.641	78.982
1936		12.212	11.611	1.932	4.741	198	909	31.603
	14.552	88.183	72.211	29.097	60.262	41.448	137.774	484.049
	14.552	160.394		139.606		184.049		

Llegenda: ¹No hi ha dades de setembre i octubre. ²No hi ha dades de gener i d'octubre a desembre.

Si ens fixem en el quadre veiem que en la ruta Barcelona-Madrid únicament ve premsa de Madrid a Barcelona i que el pes de les mercaderies i el correu és superior; el doble en mercaderies i el triple en correu que en sentit contrari. Unes dades lògiques ja que Barcelona era una ciutat industrial. En

premsa cal saber que l'avió de Madrid arribava de les dotze a quarts de dues segons l'estació de l'any. El fet d'emprar només l'avió un any i poc més segurament fou una prova de la rendibilitat d'usar l'avió com a mitjà de transport. Una altra dada que pot sorprendre és la càrrega superior d'equipatge a les mercaderies, però s'ha de tenir present la limitada capacitat de càrrega dels avions de transport de passatgers. La mitjana de kg/passatgers va de 8,32 a 10,47.

29.3.1.1 - Trànsit no comercial

Vist el trànsit a l'Aeroport Provisional de Barcelona de Lufthansa, C.L.A.S.S.A. i LAPE, manca veure el trànsit no regular, o dit d'una altra manera, el que no és de línies aèries. Un trànsit que els butlletins oficials anomenen «*tráfico de turismo*», i jo en diré trànsit no comercial.

En aquest segment de l'aviació veurem aspectes diferents dels que hem mirat fins ara. Primer ens fixarem en el volum de moviments, passatgers (o més ben dit acompanyants) i la nacionalitat dels avions, i com que és un referent a l'Aeroport Provisional mirarem mes a mes de quin aeroport venien els vols a Barcelona i a on anaven sortint-ne.

El volum del trànsit del 1929 al 1935 és de 1.078 moviments, distribuït tal com mostra el quadre⁷⁰⁹ i el gràfic de la pàgina següent.

Sobre aquestes dades cal dir que els butlletins oficials les publiquen fins a l'any 1932, després no. Per al període 1933-1935 he fet servir les dades publicades a *La Vanguardia* (cal tenir present que van del juny de 1933 al 22

	Entrades	Sortides	
1929	25	20	45
1930	97	93	190
1931	69	66	135
1932	92	88	180
1933	74	65	139
1934	160	155	315
1935	37	37	74
	554	524	1078

d'abril de 1935). Per tant, les dades reals han de ser superiors. Però si comparem les del 1933 i 1935 amb les del 1934, són força coherents. Tot i això, veiem un gràfic que

⁷⁰⁹ Quadre elaborat amb les dades publicades al BODGNTA i BODGAC i a *La Vanguardia* de l'1 de juny de 1933 al 22 d'abril de 1935.

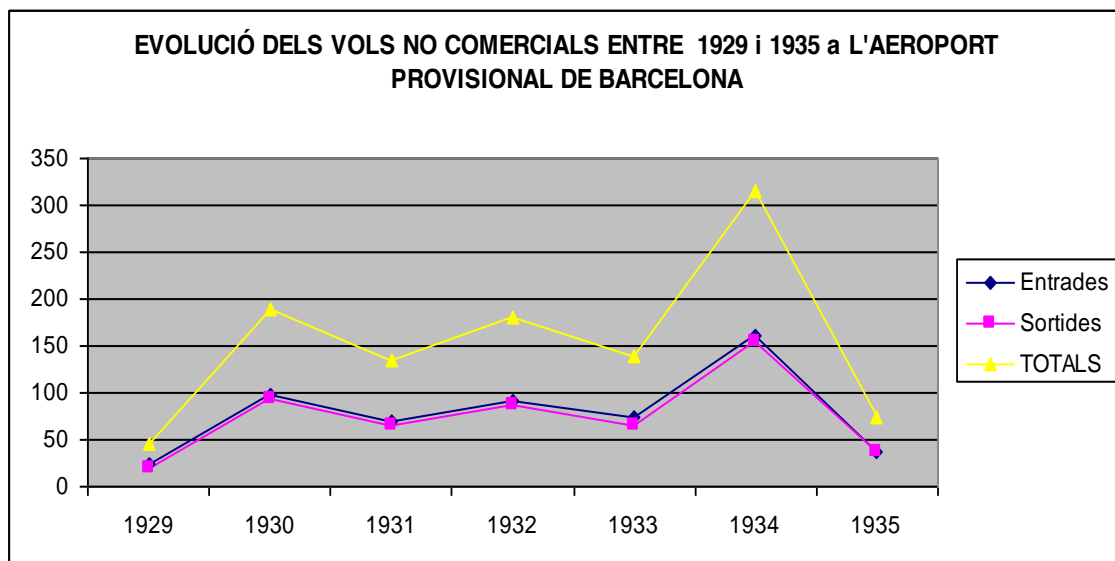
ens dóna una idea millor de la seva evolució

D'altra banda, un cop exposades, treballarem amb la informació del 1931 al 1935, que entra en el període d'estudi d'aquesta tesi i afegim que el nombre de passatgers o acompanyants del 1933 al 1935, ja que dels anys anteriors no he trobat informació, és de 524 en total sobre 528 moviments. Les dades en aquest sector no són determinants, ja que no eren el motiu dels vols perquè la gran majoria no eren per fer negoci; simplement eren vols de turisme, emprant aquesta expressió com a diferència dels vols comercials.

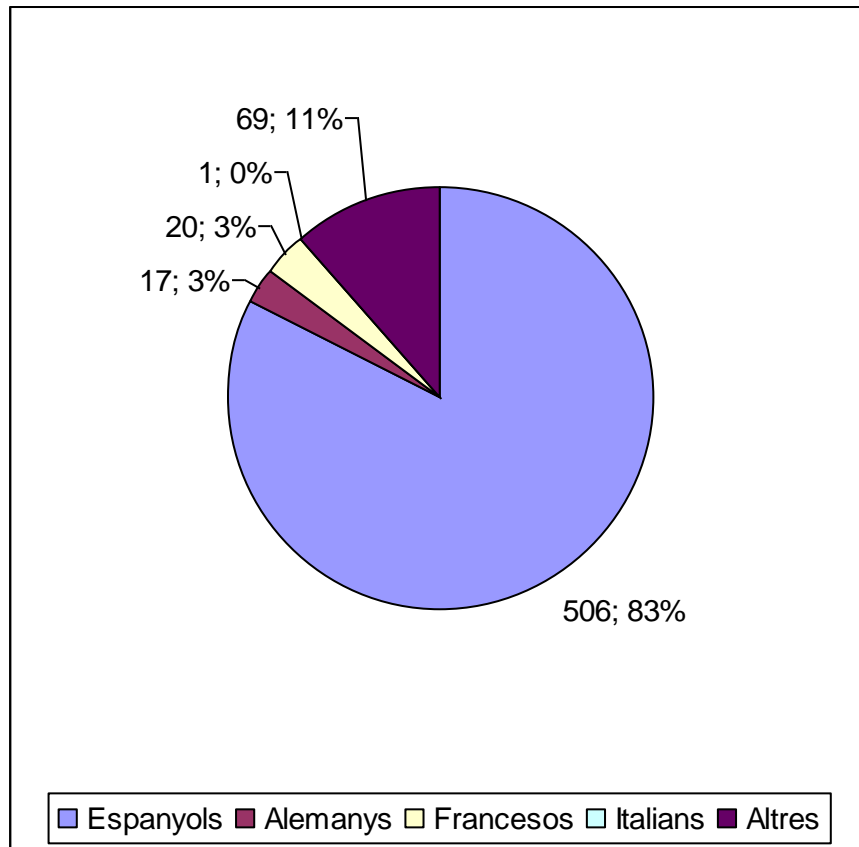
Vegem ara el gràfic dels vols del 1929 al 1935:

	Entrades	Sortides	TOTALS	Pilots	Pass.
1931	69	66	135		
1932	92	88	180		
1933	74	65	139	235	104
1934	160	155	315	165	361
1935	37	37	74	102	59
	432	411	843	502	524

Aquest volum de vols es féu amb 266 avions de dotze estats repartits de la següent manera: 45 d'anglesos, 43 d'espanyols, 143 de francesos i 11 d'altres països.⁷¹⁰ En total, 266 avions. Vegem a continuació en un gràfic les dades indicades:



⁷¹⁰ Amb 2 avions d'Alemanya i República Txeca, amb 1 avió de Bèlgica, Itàlia, Letònia, EUA, Polònia, Portugal i Romania. L'avió amb matrícula nord-americana era un avió propietat d'un català en procés de canvi de matrícula, però en portar la matrícula USA l'he posat com a tal.



Vegem ara de quins aeroports o aeròdroms venien o sortien els avions cap a Barcelona o des d'aquí.⁷¹¹ Dels 501 vols, 178 venien d'Europa, 113 entraren per Perpinyà, 27 des de Tolosa, 13 de Marsella, 10 per Lió i d'altres ciutats europees.⁷¹² Tot i que alguns tenen un aeroport referenciat de lluny, és molt possible que també entressin per Perpinyà o Marsella, però no està especificada en la informació de *La Vanguardia*. Del sud arribaven bàsicament del Protectorat espanyol al Marroc i d'Alger un total de 7 vols provinents de 4 ciutats⁷¹³ i 74 vols de 14 poblacions espanyoles. Les més importants eren Alacant, amb 13 vols, Madrid i València amb 11, Palma amb 12 i la resta de diferents ciutats,⁷¹⁴ amb una forquilla de 5 a 1 vols.

Els 242 vols que sortiren de Barcelona cap a Europa, 51 anaren a Perpinyà i 6 a Marsella i a Tolosa, i la resta⁷¹⁵ quedaren amb una forquilla de 3 a 1 vols. Dels 7 vols cap l'Àfrica, 3 anaren a Orà, 2 a Alger i 1 a Casablanca i al

⁷¹¹ Veure Anex 39

⁷¹² 3 vols des de Ginebra, 2 de Bordeus, 2 d'Istres, 1 de Berlín, Milà, Morran, Praga via Marsella, Roma i escales, i Vélizy-Villacoublay.

⁷¹³ 3 vols des d'Orà, 2 de Tanger i 1 des de Fes i Rabat.

⁷¹⁴ 5 vols des de Castelló, 4 de Los Alcázares i Saragossa, 2 d'Amposta i Lleida, i 1 de Bilbao, Figueres, l'Aeròdrom Canudas, San Javier i Sevilla.

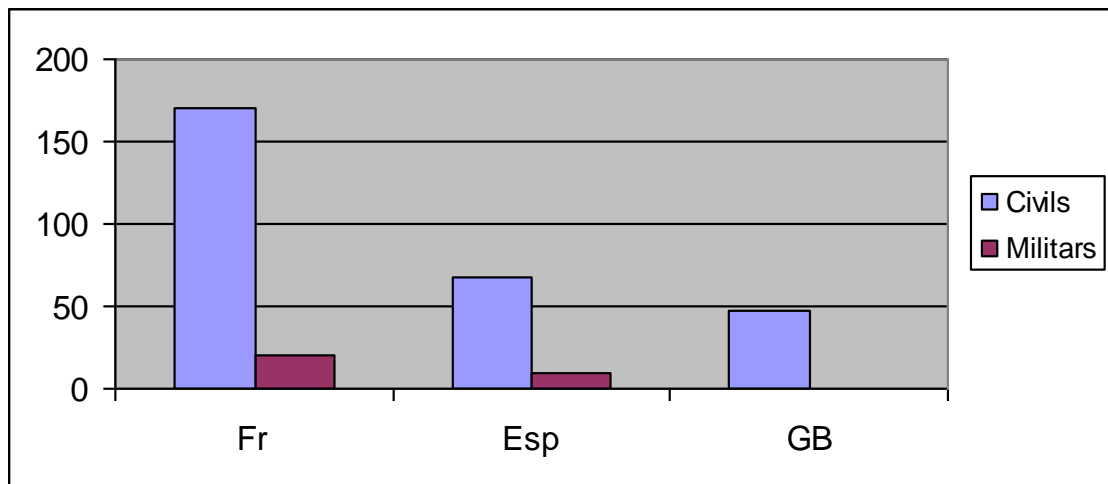
⁷¹⁵ 3 vols cap a Ginebra i 1 a Bordeus, Lió i París.

Marroc, sense especificar-ne més. Dels 165 vols fets cap a Espanya, destaquen els 79 cap a Alacant; 27 a Los Alcázares (Múrcia), base de l'Aviació Militar; 19 a Madrid, i 15 a Mallorca i València. La resta de destinacions⁷¹⁶ estan en una forquilla d'entre 2 i 1 vols. Sobre les matrícules cal assenyalar que el Potez 43 F-AMNI era propietat de Pierre Carvallo, pilot que vivia a Amposta, on tenia un aeròdrom particular. Els vols amb origen o destinació a aquesta població de l'Ebre eren fets per aquest pilot.

El gener de 1935 passaren per l'Aeroport Provisional de Barcelona els dos autogirs La Cierva C-30, EA-SCB i EA-SCA, de l'Aeronàutica Naval.

Els aeròdroms murcians de Los Alcázares i de San Javier (a tocar l'un de l'altre i a la vora de La Manga del Mar Menor) eren de l'Aviació Militar i l'Aeronàutica Naval i foren emprats bàsicament per l'aviació militar francesa en els viatges a les seves bases del nord d'Àfrica.

Per acabar, si mirem les rutes⁷¹⁷ veiem que se'n fan 118 de diferents,⁷¹⁸ amb un predomini absolut dels francesos, seguits a força distància pels espanyols i anglesos, i després per la resta. Vegem-ho en dos gràfics força clars, l'un per als tres grans i l'altre per a la resta. Mirem primer el gràfic dels tres grans.

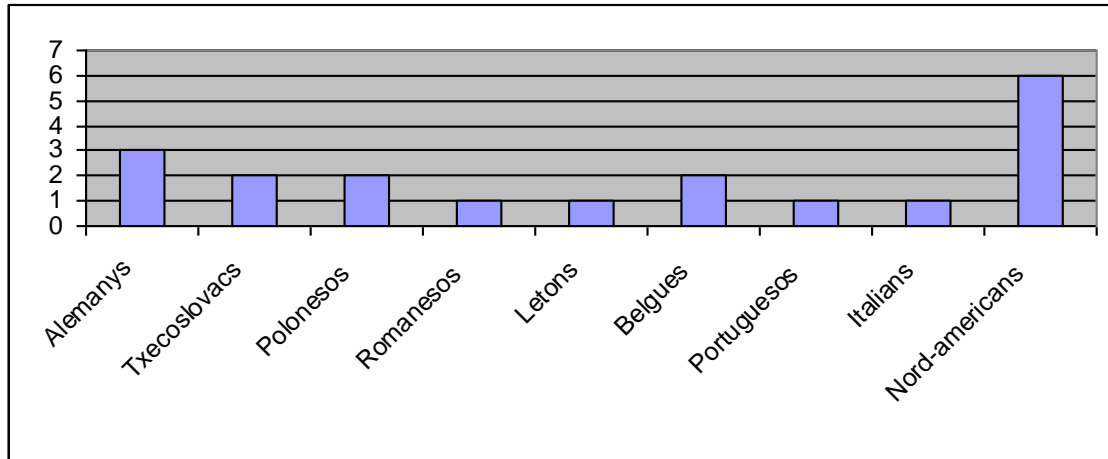


⁷¹⁶ 2 vols a San Javier (base de l'Aviació Militar) i Saragossa, i 1 a Albacete, Amposta, Bilbao, Granada, Lleida, Logronyo i Osca.

⁷¹⁷ Entenc per *ruta* els recorreguts fets pels aparells des del seu punt d'origen-Barcelona-destinació, sempre segons la informació de *La Vanguardia*. Vegeu Annex 40.

⁷¹⁸ Entenc diferent Barcelona-Alacant d'Alacant-Barcelona, en tots els casos, com a exemple.

Vegem ara el gràfic de la resta:



Si mirem aquestes línies, veurem que 109 són nord-sud i 70 sud-nord, seguint la ruta que tenien Latécoère, Aéropostale i Air France de la frontera al nord d'Àfrica, i que la resta de rutes, un cop a Barcelona, es distribueixen dins de la Península, de les quals l'Aeroport Provisional de Barcelona actua com un autèntic distribuïdor. Aquí hem d'assenyalar que les rutes Barcelona-Mallorca i a la inversa són totes cobertes per la companyia Aerotaxi S.L. amb el seu DH 84 Dragon EC-TAT, generalment pilotat per Guillem Xuclà; que la majoria de les rutes dels britànics són als diferents punts de la Península, i que la majoria dels francesos segueixen en part o tota la ruta de l'Air France a la Península o al nord d'Àfrica.

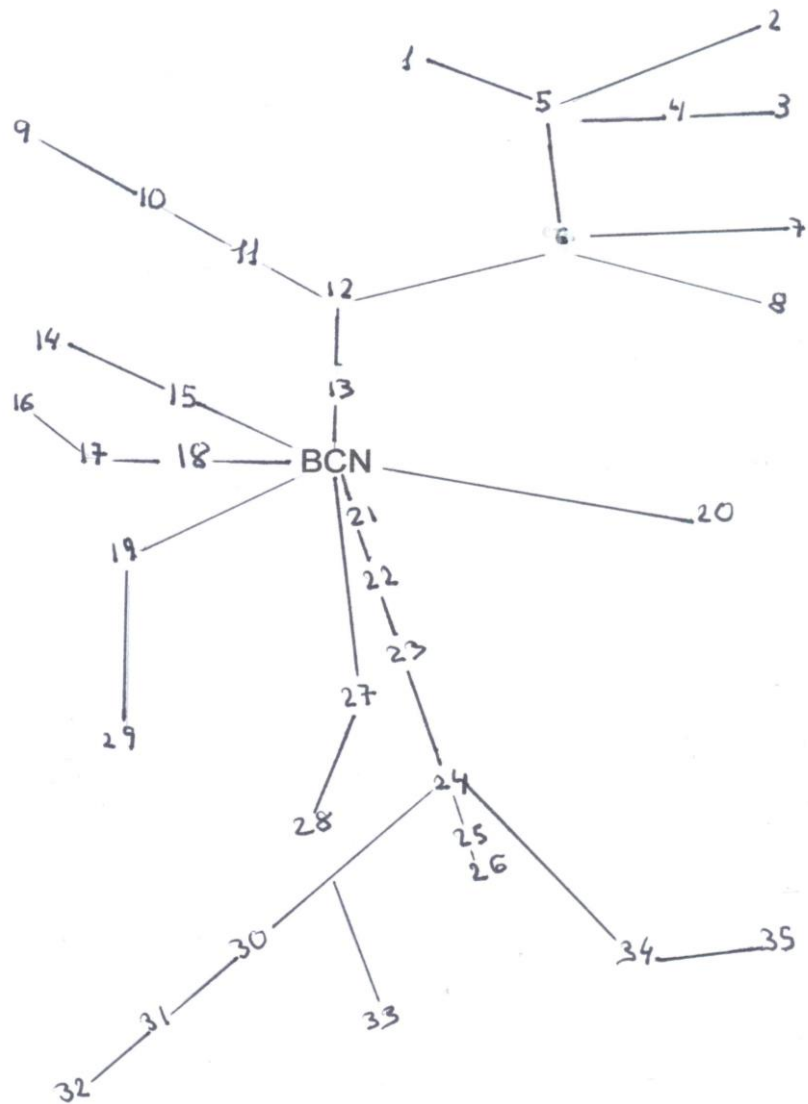
La gran majoria de vols espanyols són fets dins de la Península, menys un que ve de Roma en vol, i els vols a Ginebra són realitzats pel DH 80 Puss Moth dels Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat. Dins d'aquests vols hem de recordar els dels dos últims Fokker VII/3m en el seu viatge en direcció a Madrid per ser lliurats a LAPE, així com el vol del DH 84 Dragón per tal de ser lliurat al seu propietari. Hem d'afegir-hi també un vol no comercial d'un Junkers Ju-52/3m D-2526 a Madrid el 31 de gener de 1934.⁷¹⁹

⁷¹⁹ LV 31/01/1934.

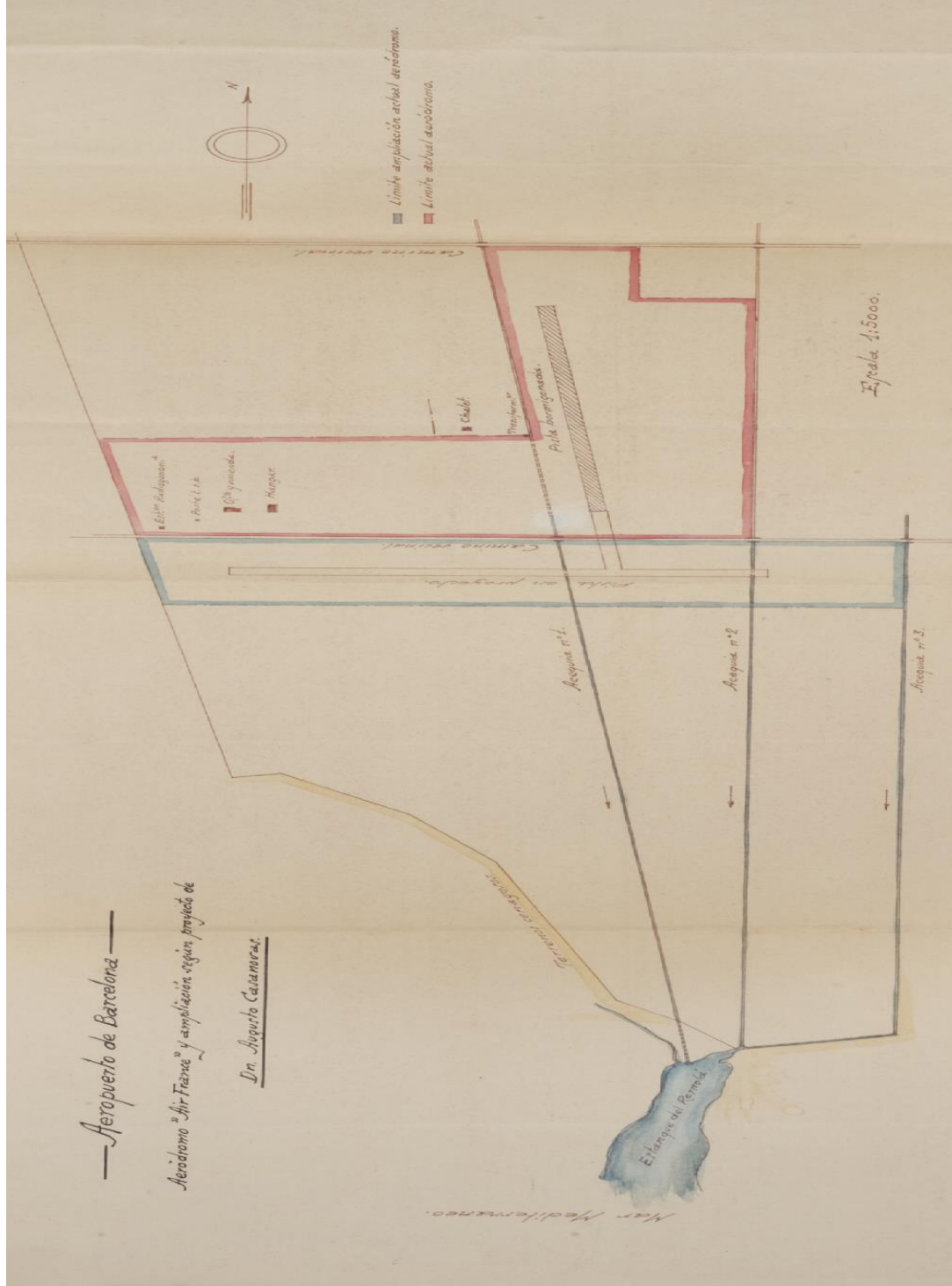
Vegem ara l'esquema lògic de les rutes de l'època dels aparells del quals he parlat

ESQUEMA DE LES RUTES SEGUIDES PELS AVIONS NO COMERCIALS D'1 DE JUNY DE 1933 AL 22 D'ABRIL DE 1935

- 1 - París
- 2 - Berlín
- 3 - Praga
- 4 - Ginebra
- 5 - Lió
- 6 - Marsella
- 7 - Milà
- 8 - Roma
- 9 - Bordeus
- 10 - Tolosa
- 11 - Font - romeu
- 12- Perpignyà
- 13 - Figueres
- 14 - Bilbao
- 15 - Osca
- 16 - Logronyo
- 17 - Saragossa
- 18 - Lleida
- 19 - Madrid
- 20 - Mallorca
- 21 - Amposta
- 22 - Castelló
- 23 -València
- 24 - Alacant
- 25 - Los Alcázares
- 26 - San Javier
- 27 - Albacete
- 28 - Granada
- 29 - Sevilla
- 30 - Tànger
- 31 - Rabat
- 32 - Casablanca
- 33 - Fes
- 34 - Orà
- 35 - Alger



30 - AEROPORT FRANCÈS



30.1 - COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE

Marcel Bouilloux-Lafont, industrial francès establert al Brasil, després de vint anys a l'Amèrica del Sud, al preu d'un incansable esforç havia agrupat sota la seva autoritat molts dels grans bancs, institucions financeres, grans empreses de construcció, tres grans ports i molts milers de quilòmetres de vies de ferrocarril, tot construït al voltant del pavelló francès, i aixecà un dels grups més potents d'empreses existents a l'Amèrica del Sud. Fou conegut a les Amèriques amb el sobrenom de «Tycon», el supercap. Aquest fou l'home que agafà les regnes del que havia creat Pierre-Georges Latécoère amb la intenció de seguir el grandios projecte amb la nova empresa: Compagnie Générale Aéropostale.⁷²⁰ En heretar la companyia aèria tenia una de les dues xarxes, organitzada i funcionant des de feia anys. Eren les rutes França-Àfrica i, d'altra banda, la xarxa a Sud-amèrica, de la qual s'havien fet els vols d'estudi i la resta estava per fer. Calia també organitzar i posar en funcionament el segon tram, el que unia Dakar amb Natal.

30.1.1 - França-Àfrica Occidental francesa⁷²¹

L'AOF tenia les línies Tolosa-Casablanca, Marsella-Barcelona, Marsella-Alger via Mallorca (que amb Latécoère era una companyia subsidiària),⁷²² Alacant-Orà i Casablanca-Dakar. Aquesta xarxa, quan es feren els vols complets de Tolosa a Buenos Aires. fou coneguda com a Ancien Réseau.

En fer el canvi d'empresa se seguiren operant les línies terrestres amb els Breguet XIV i Laté 17 i a mesura que sortien de fàbrica els Laté 25. El primer d'aquests va rebre la matrícula F-AIJZ el 9 setembre de 1927. L'últim aparell d'aquest model fou matriculat el 10 d'octubre de 1928 com a F-AIUV i operà en el tram Tolosa-Marsella-Casablanca. Aquesta línia seguia tenint un vol diari en cada sentit. Al tram Casablanca-Dakar seguí operant-hi el clàssic Breguet XIV en vols en parella un cop per setmana.

⁷²⁰ D'ara endavant CGA o Aéropostale.

⁷²¹ D'ara endavant AOF.

⁷²² Compagnie Marseille-Algerie.

El setembre de 1927 sortí de la SIDAL el prototip del Laté 26,⁷²³ aparell esperat per poder assumir les condicions dels contractes que s'havien signat. Era un avió completament nou, diferent dels emprats fins al moment i pensat com a avió postal, amb un tren d'aterratge per poder fer aterratges fora de pista i un fuselatge que protegia la tripulació.

L'1 d'octubre de 1927 el prototip féu el primer transport de correu de Tolosa a Perpinyà, tripulat per Pranville i Negrin. Aquell mateix mes la direcció de l'Aéropostale i de la SIDAL s'assabentaren del projecte de volta al món que volien realitzar Costes i Le Brix amb un Breguet XIX Bidó. En el primer tram del vol volien fer París-Saint-Louis (Senegal). Ambdues direccions decidiren que aquest vol fet sobre la seva ruta que cobrien amb un contracte postal no podien permetre que algú la realitzés reduint el temps que ells hi empraven; per tant, decidiren adaptar el prototip de Laté 26 NS 631 F-ESDF per poder fer el recorregut Tolosa-Saint-Louis sense escales. Encarregaren la missió a Mermoz i Negrin, que varen batejar l'aparell com a *Spirit of Montaudran*.⁷²⁴ També duien la idea que, un cop arribats al seu destí, farien el tram Senegal-Brasil.

El Laté 26 s'envolà de Montaudran el 10 d'octubre de 1927 a les 9.30 h, i aterrà a Saint-Louis 23 hores i 30 minuts després, seguint la ruta postal habitual de 4.470 km, i renuncià al vol a Natal. El mateix dia el Breguet XIX féu el seu vol, directe París-Saint-Louis, i arribà dues hores més tard, ja que també sortiren més tard. El públic s'assabentà del vol del Breguet, al qual se li va donar molta difusió, mentre el públic no conegué el vol del Laté 26. El dia 20 el Laté s'envolà a les 10 h en direcció a Casablanca amb Mermoz, Negrin, el mecànic Picard i 100 kg de correu, i hi aterrà a les 23 h 50 m. Embarcà Vanier i en 9 hores i 20 minuts arribaren a Tolosa l'endemà.

Del Laté 26 se'n construïren 70 però se'n matricularen 60,⁷²⁵ en tres versions: 26-2, 26-3 (de la qual només se'n construïren dos) i 26-6,⁷²⁶ que sortiren de fàbrica entre el setembre de 1927 i el novembre de 1929, intercalats en la producció entre els Laté 25, 28 i els hidroavions Laté 21 i 32. L'únic client dels Laté 26 fou l'Aéropostale, 35 dels quals feren la línia Tolosa-Casablanca-Dakar.

⁷²³ Vegeu Annex Avions.

⁷²⁴ Recordem que Lindbergh va volar de Nova York a París el 20-21 de maig de 1927 en 33 h i 30 min. Va ser el primer vol directe entre les dues capitals.

⁷²⁵ Per veure la relació de Laté 26 matriculats i quins volaren a l'Àfrica, l'Amèrica del Sud i a Air France, consulteu l'Annex AF 8.

⁷²⁶ Per veure les diferències dels dos models majoritaris, consulteu l'Annex AF 9.

A més de la ruta fins a Dakar, a la CGA li corresponia l'assistència tècnica de la companyia Transafricaine d'Aviation.⁷²⁷

Els vols diaris els feien les berlines⁷²⁸ entre França i el Marroc. Per al tram següent (Casablanca i Dakar) els Laté 26-2 prengueren el relleu als Breguet XIV en aquest tram.

El dia 2 de març de 1928, en el primer vol de correu Buenos Aires-Tolosa, en la línia només de correu i paqueteria setmanal, coneguda com a AMFRA,⁷²⁹ mentre que en sentit contrari ho era com a FRAME.⁷³⁰ Aquests nous avions volaren en solitari, a diferència dels Breguet XIV, que ho feren per parelles.

L'intent el 20 juny de volar de nit, en el 18è correu FRAME, tripulat pel pilot Marcel Reine i l'enginyer Édouard Serre, es veieren obligats a fer un aterratge d'emergència, que els portà a una captivitat de 117 dies en mans d'una tribu Reguibat dissident.

Per preparar les rutes per al vol nocturn, el 1928 s'equipà amb fars i dispositius d'il·luminació especials la ruta entre Tolosa, Montaudran i Perpinyà, i al Marroc s'estaven instal·lant entre Tànger i Casablanca al desembre.

No fou fins al 1929 que la CGA va disposar d'una flota suficient de Laté 26-6 de gran autonomia, en què el vol nocturn esdevingué regular en el tram del desert, i baixà el temps del recorregut des de Tolosa de 66 hores el 1928 a 23 hores el 1930, tot i que el rècord fou de 19. La tripulació d'aquests avions en servei FRAME sortia de Casablanca el diumenge a la tarda cap a les 18 h i rellevava la berlina arribada de Tolosa, d'on sortia al matí. A Agadir hi embarcava un intèrpret moro per si queien en mans de les tribus rebels en cas d'emergència. Feien escales nocturnes de pocs minuts sense omplir el dipòsit a Cap Juby, Villa Cisneros i Port-Étienne, on baixava el moro. A vegades aterraven a Saint-Louis (Senegal) i ho feien definitivament al final del FRAME en aquest continent, a Dakar, a l'aeròdrom de Ouakam el dilluns cap al migdia. L'AMFRA, en sentit contrari, partia de Dakar el divendres i aterrava a Casablanca el dissabte a les 4.30 h, en correspondència amb el servei diari de França. En cas de retard, ja que l'avió del sud es trobava tot sovint amb forts vents contraris, el 26-6 continuava l'AMFRA fins a Tolosa seguint les escales espanyoles.

⁷²⁷ Companyia creada en col·laboració amb un altre grup per fer l'enllaç Alger-Congo-Madagascar.

⁷²⁸ Avions Latécoère 17 i 25.

⁷²⁹ Sigles amb què s'anomenava la línia Amèrica del Sud-França.

⁷³⁰ Sigles amb què s'anomenava la línia França-Amèrica del Sud.

Entre el 1929 i 1934 l'assignació d'avions reservats a les escales saharianes i a Thiès (Senegal) eren els Latés 26-2, mentre que tots els Laté 26-6 feien la llegendària Casablanca-Dakar a excepció de tres.⁷³³

Entre el 2 de març i el 30 de maig de 1929 féu el primer vol a Montaudran el Laté 28-1 pilotat per Elisée Negrin. Era el prototip desenvolupat amb la cèl·lula Núm. 902, dotada de la matrícula F-AJHS. Aquest nou aparell, desenvolupat i produït amb els fons econòmics de la mateixa Latécoère, era un monomotor d'ala alta, amb el tren d'aterratge alt, un fuselatge quadrat amb capacitat per a 8 passatgers i dos pilots en cabina tancada. Era un avió metàl·lic equipat amb un motor Hispano Suiza de 500 CV, molt esperat i modern.

El 24 de setembre de 1929, el prototip pilotat per Negrin i Bédignans volà de Le Bourget (París) fins a Madrid seguint la ruta comercial que unia les dues ciutats però sense ser un vol comercial, en 5 h i 11 min, cosa que representà una velocitat, sense tenir vent de cua, de 230 km/h i esdevingué l'avió comercial més ràpid d'Europa.⁷³⁴ El 10 d'octubre, l'F-AJHS s'envolà de Tolosa i aterrà a Casablanca a les 14.30 h, un recorregut de 1.845 km fet en 8 h i 20 min, amb una petita escala a Alacant per carregar el dipòsit. Inaugurà el servei de correu ràpid França-Marroc, que s'obrí als passatgers l'1 de maig de 1930.

La sortida de França es feia a les 6 h i arribava al Marroc a les 16 h, i en sentit invers a les 4.30 h. Aquestes 10 h de viatge eren set vegades inferiors al viatge en vaixell Marsella-Casablanca, que en durava 72. El preu del viatge, proper als 1.500 francs,⁷³⁵ era inferior als 2.800 francs que costava (valor del 1993). El motiu d'emprar aquest aparell en la ruta França-Marroc era el guany de temps.

Els vols de FRAME sortien el diumenge de Tolosa, i ben aviat arribava a tota velocitat el cotxe procedent de l'estació de tren quan arribava el ràpid de Barcelona procedent de París i a Marsella quan ho feia el ràpid d'Estrasburg. Començava en aquests punts una cursa contra rellotge fins a Casablanca. En arribar a Casablanca el correu es traslladava a un Laté 26, que s'esperava amb el motor a ralenti per sortir ràpidament cap a Dakar, on arribava el dilluns a Ouakam, des d'on sortia un Ford a tota velocitat fins al port. Allà l'esperava

⁷³³ Els NS 690 i 726, F-AJCE i F-AJGJ amb base a l'Argentina i l'NS 723 F-AJGE, pioner de la xarxa postal de Veneçuela.

⁷³⁴ Vegeu Annex AF 10.

⁷³⁵ Vegeu Annex AF 11.

l'avió⁷³⁷ amb les calderes en marxa fins que arribés el correu, per donar «tot endavant» i començar la cursa cap a Natal.

Des del 1930, 20 Laté 28 formaven la flota del tram França-Espanya-Marroc, dels quals 6 eren Laté 28-1 i 14, Laté 28-0.⁷³⁸ Quatre foren transformats el 1932 en versió «llarga distància» per operar en el tram Casablanca-Dakar com a reforç del Laté 26-6, als quals s'afegiren el 1934 tres Laté 28-1 i un Laté 28-0. Tot i el nou material, seguiren havent-hi accidents malgrat que s'havien reduït. Malgrat la longitud del recorregut, establert amb uns horaris⁷³⁹ que calia complir, donaren uns resultats molt bons, tal com indiquen les dades del quadre adjunt:

POURCENTAGE DE RÉGULARITÉ			
	1927	1928	1929
Voyages prévus	730	732	730
Voyages effectués	729	729	728
Régularité	99,8 %	99,6 %	99,7 %

Dades extretes de: AÉROPOSTALE, *Europe-Afrique-Amérique du Sud*.

30.1.2 - Casablanca-Dakar

Des del 1930 els Latécoère 28 reemplaçaren progressivament el Laté 25 entre Tolosa i Casablanca, primer per al transport de correu i després per al transport de passatge, i a partir del 1932 operaren en el tram del desert. A partir d'aquell moment els vols FRAME foren enviats en Laté 28-0 de gran autonomia, en vol nocturn de Casablanca a Dakar, un cop per setmana en cada sentit. Els Laté 26 quedaren repartits i mantinguts en vol en els camps saharis com a avions de reserva per a les tasques de cerca dels aparells no arribats a destí.

Per donar suport als Laté 28 de gran autonomia, 5 Laté 28-0 es convertiren en 28-1 adaptats a «gran autonomia» equipats amb ràdios molt més potents i pesants, la capacitat de combustible augmentà de 735 a 1.568 litres i la càrrega útil baixà a 543 kg.

⁷³⁷ Nom amb què es coneixien els vaixells que feien al tram Dakar-Natal.

⁷³⁸ Per veure les diferències entre les dues versions, consulteu Annex AF 12.

⁷³⁹ Per veure els horaris del 1929, consulteu Annex AF 13.

L'avió de gran autonomia s'envolava de Casablanca al capvespre, aterrava a Agadir, feia ple de combustible, embarcava aigua, queviures, l'intendent moro i s'envolava a les 18.15 h amb 12 hores d'autonomia i un pes de 4,5 tones. Volava entre 700 i 1.000 metres d'altitud per seguir la costa i no pujava fins a 2.000 si no trobava un temps que es tancava o la boira s'enganxava a la costa. Feia la primera escala a mitjanit i cap a les 3 de la matinada arribava a Port-Étienne. Prosseguia el vol, arribava a Saint-Louis a les 7 h i a les 8 h dipositava el seu preciós carregament a Dakar. Havia cobert 2.800 km durant la nit. Aquest llarg tram de la Línia es conegué com a «*courrier sud*».⁷⁴⁰

L'entrada en servei dels nous avions va permetre baixar el temps dels enllaços tal com mostren les dades del quadre adjunt:

Les temps de parcours moyen sur ce trajet ont d'ailleurs été en moyenne les suivants :

	Sept. 1928	Mars 1929	Sept. 1929
Toulouse - Dakar	66 heures	41 h. 3/4	39 heures
Dakar - Toulouse	78 »	50 h. 3/4	43 h. 3/4

Dades extretes de: AÉROPOSTALE, *Europe-Afrique-Amérique du Sud*.

30.1.3 - Els números del Laté 26

El cost d'un Laté 26 amb motor era de 250.000 a 300.000 francs del 1929 (de 330.000 a 395.000 francs del 1984). El total del capital invertit per la CGA en els sis anys de la seva expansió en personal, immobles, terrenys, infraestructures, materials terrestres, marítims i aeris era de prop de 300 milions de francs de l'època (més de 40.000 milions de cèntims del 1984), on quedava palès que els 60 Laté 26 comprats per uns 15 milions de francs representaven el 5% del capital de la societat. Poca cosa comparant-ho amb els resultats assolits.

El Laté 26 venut per a una vida útil de 1.000 hores quedava amortitzat i bo per a la reforma de la cèl·lula i el motor. Alguns dels avions duraren dues vegades més i d'altres tenien uns mesos de vida. En les 1.000 hores de vida mitjana d'un Laté 26-6, havia fet un centenar de viatges recorrent uns 175.000 km,

⁷⁴⁰ Nom amb què també es titulà la primera novel·la d'Antoine de Saint-Exupéry, parlant sobre aquest tram de la línia.

cremava 140.000 litres de combustible per transportar unes 25 tones de càrrega, correu i passatgers. El pes de la càrrega transportada fou:

Càrrega kg	Any	Ingressos comercials
9.372	1927	8.256.552 francs
17.683	1928	10.336.162 francs
28.241	1929	17.807.557 francs
	1930	27.490.569 francs

Aquestes dades indiquen que els avions pararen ben poc i quant als números econòmics del transport de correu, els ingressos indicats de l'Aéropostale tenien un augment de quasi el 50% anyal amb un coeficient de regularitat que vorejava el 100%. La suma dels ingressos comercials de totes les companyies aèries franceses era inferior a la dels resultats de la CGA. Aquests resultats encoratjaren la companyia aèria francesa a llançar programes de grans inversions.⁷⁴¹

30.1.4 - Els enllaços amb Alger

Aquest enllaç tenia dues línies, com ja succeïa amb Latécoère. En passar la companyia a la CGA ja operaven els Laté 21 des de l'any 1926, substituïts pels Laté 32 des del desembre de 1927.

La línia Marsella-Alger començà a operar amb l'Aéropostale al maig o a l'agost de 1928, amb un vol setmanal i amb escala a Alcúdia (Mallorca), que va passar des del setembre a tres viatges setmanals, i des de l'1 d'octubre de 1929 endavant a un vol diari, menys els dilluns, en cada sentit. Més endavant l'escala a Alcúdia no sempre es feia. S'envolaven de Marsella a les 8.30 h i d'Alger a l'alba, i cobrien els 800 quilòmetres entre 7 i 8 hores quan feien escala a Alcúdia i en 4 h si feien el vol directe.

Les dures condicions atmosfèriques de la zona van fer que el 1928 la regularitat estigués per sota de la regularitat de la línia França-Marroc, i arribà el 1929 al 97%.

⁷⁴¹ HEIMERMANN, Benoît; MARGOT, Olivier, *op. cit.*, p. 168-170; COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE. *L'histoire d'une grande ligne aérienne ou la liaison postale France-Amérique du Sud*; LFA, núm. 178-180.

Vegem les dades via Alcúdia dels anys 1931 i 1932:

Alcúdia	N. vols		Correu			
	Entr.	Sort.	Sort.	Entr.	Sort.	Trànsit
1931						
1r trim.	13	13		171,5	155,8	327,3
2n trim.	10	10		154,3	154,3	308,6
3r trim.	9	9				465,8
4t trim.	20	20				297,2
	52	52		325,8	310,1	763
						1.398,9
	Nombre de vols		Correu			
	ENTR.	SORT.	SORT.	ENTR.	SORT.	Trànsit
1932						
1r trim.	25	25				461
2n trim.	31	30				547,2
3r trim.	38	37				940,4
4t trim.	33	33				717
	127	125				2.665,6
						2.665,6

Dades del BODGAC núm. 29, 31, 34, 37, 42, 45, 46 i 49

Si observem les dades del volum de correu és fàcil comprendre que no sempre feien escala a Alcúdia, ja que quan podien i el clima ho permetia tenien prou abast per arribar en vol directe a Alger. Sense haver de fer números ja es veu que la quantitat de correu portat per trimestre és ridícul i si ens fixem que en aquests anys la freqüència era de dimarts a diumenge en els dos sentits, veiem clarament que hi falten un grapat de vols, és a dir, els que no feien escala.

Cal tenir present que els dos models d'hidroavions emprats tingueren 8 accidents,⁷⁴² en els quals es perderen 7 aparells d'un total de 13 unitats construïdes.

La ruta Alacant-Orà es feia amb els mateixos models d'hidroavions i el 1934, ja com a Air France, es passà a operar amb avions terrestres.⁷⁴³

30.1.5 - Amèrica del Sud o Nouveau Réseau

⁷⁴² Per veure la relació de Laté 21 i 32 i els perduts en accident, consulteu Annex AF 14.

⁷⁴³ MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 66-84; AÉROPOSTALE. *Europe-Afrique-Amérique du Sud*; COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE, *op. cit.*

A l'Amèrica del Sud s'havien fet els vols d'estudi per obrir les rutes i les línies, en l'etapa anterior, però quedava per aixecar les infraestructures necessàries i obtenir prèviament els contractes amb els estats per al transport de correu. S'havien de crear els aeròdroms i a vegades calia fer-hi les infraestructures per arribar-hi i dotar-los dels equipaments necessaris. Aquesta tasca s'havia de dur a terme en un continent amb una vegetació molt densa i en terrenys deserts amb molt poques infraestructures o sense, segons la regió. En aquestes condicions calia crear l'estructura de la línia i deixar-la a punt per poder unir les dues xarxes, la qual cosa volia dir que quedés organitzada per funcionar com un rellotge, aparell que manava, ja que calia complir els contractes i fer-ho més ràpid que el vaixell. Per aquest motiu calgué preparar molt bé la xarxa de telegrafia sense fils i els equipaments per poder fer vols nocturns, amb tot l'equipament necessari per connectar-se de sud a nord. Tot calia fer-ho ràpid pels contractes i amb la competència alemanya i nord-americana.

Per col·locar antenes i hangars calien autoritzacions i per obtenir-los calien els contractes per transportar el correu via aèria, tasca a la qual es dedicà en cos i ànima Marcel Bouilloux-Lafont, ajudat per la diplomàcia francesa. Obtingué bons resultats enfront de la competència,⁷⁴⁴ que cercava el mateix.

Al començament de l'Aéropostale, operava amb els veterans Breguet XIV, més els Laté 25, que arribaven a mesura que sortien de fàbrica, mentre esperaven els nous avions per poder cobrir amb eficiència la llarga ruta a operar, de Natal o Pernambuco fins a Buenos Aires, de més de 4.000 km.

El 16 de juny de 1927, el president de la República Argentina signà el decret que autoritzava el contracte postal. Aquest fet positiu i necessari posà en marxa el rellotge per tenir-ho tot a punt per començar la línia en una data concreta, contracte que exigia que les cartes de França a Buenos Aires arribessin com a mínim dos dies abans que el temps que tardava el vaixell que feia més ràpidament el recorregut, i disposà d'uns tres mesos perquè els enllaços funcionessin al minut.

A aquest important decret argentí el succeí el 24 d'agost del mateix any el decret del president de la República francesa, que signà la prolongació de la

⁷⁴⁴ Alemanys i nord-americans, amb Syndicato Condor operant en part d'alguns països, Pan American i NYRBA.

línia de l'Àfrica Occidental a l'Amèrica del Sud, a la qual es destinà una subvenció anyal de 39 milions de francs.

El 30 de setembre de 1927 el ministre de Finances i el ministre encarregat de la navegació aèria francesa autoritzaren l'emissió de 50 milions de francs en obligacions.

El 14 de novembre de 1927, s'obrí la línia Natal-Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos Aires, d'uns 4.500 km, amb un Laté 25 tripulat per Georges Pivot i Paul Vachet i l'endemà es cobrí en sentit contrari i s'hi començà a operar un cop per setmana.

El 30 de desembre de 1927, es votaren els crèdits al Parlament francès.⁷⁴⁵

Els primers 20 aparells Laté 26-2 partiren en caixes cap a Rio. Feren el primer viatge el novembre de 1927, amb el vaixell *Groix* de la naviliera Chargeurs Réunis, per traslladar vint-i-dos Laté 26-2 i tres Laté 26-6 a l'Amèrica del Sud.

En les dues xarxes (l'Ancien Réseau i la Nouveau Réseau) el cap de línia de la primera era a Tolosa i el de la segona, primer a Rio i a partir del 1929 a Pacheco, Buenos Aires. Les dues tenien uns tallers ben dotats i equipats per poder dur a terme tot tipus de revisions tant de cèl·lules com de motors. La diferència era que al costat mateix (maó per maó) dels tallers de Tolosa hi havia la SIDAL, que cooperava amb tot allò que fos necessari, mentre que a Sud-amèrica no hi havia aquest suport extra. Les dues xarxes eren autònomes en qüestió d'organització i funcionament. Didier Daurat dirigia l'Ancien i Pranville la Nouveau, tots dos alumnes de l'Institut Politècnic de París. Pranville, tot i la seva autonomia, estava sota les ordres de Didier Daurat.

Els Laté 26-2 operaven en els trams Victoria-Rio Janeiro, Rio Janeiro-Buenos Aires i Buenos Aires-Mendoza. La resta de línies es feien amb Laté 25.

El 29 de febrer de 1928, el ministre d'aviació del Brasil autoritzà el trànsit postal i l'1 de març Mermoz s'envolà de Buenos Aires amb un Laté 26-2 portant 2.000 cartes fins a Rio de Janeiro. Era el primer correu cap a Europa (AMFRA) que es feia. Al mes següent, el 16 d'abril, dos periodistes brasilers comprovaren les possibilitats de l'avió, un Laté 26 pilotat per Mermoz, amb el qual volaren el mateix dia de Rio de Janeiro a Buenos Aires, mentre que tres anys abans els pilots Vachet, Hamm i Lafay tardaren 36 hores a fer el mateix recorregut en

⁷⁴⁵ COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE, *op. cit.*

Breguet XIV. El vaixell regular entre els dos ports tardava un mínim de cinc dies a fer el recorregut.

El 6 de maig Pau Vachet inaugurà l'aeròdrom de Pelotas (Brasil) fent vols de propaganda amb el Laté 26-6 F-AILY, mentre que Mermoz –el 19 d'agost i amb el mateix avió– volà en 11 hores els 1.800 quilòmetres que separaven Rio de Janeiro de Puerto Suárez (Bolívia).

Assegurat l'enllaç Natal i Rio de Janeiro-Buenos Aires, calia cercar la manera de creuar els Andes, ja que el 10 de febrer de 1928 se signà el contracte entre l'Administració de Correus de Xile amb l'Aéropostale per al transport de correu de Santiago i Valparaíso a Buenos Aires i Europa. Per fer aquest enllaç calia superar els Andes, una imponent serralada que s'havia creuat poques vegades⁷⁴⁶ en anys anteriors. Per trobar la manera de fer-ho, el 20 de novembre de 1928, Jean Mermoz i el seu mecànic, Alexandre Collenot, amb el Laté 25 NS 603 F-AIEH creuaren els Andes pel sud seguint la línia del ferrocarril transandí. Però Mermoz volia creuar la serralada per la part més alta, pel camí més curt. El 2 de març de 1929, Mermoz amb Collenot i el comte Henry de La Vaulx hagueren de fer un aterratge d'emergència per pana de combustible, i aterraren entre Concepción i Santiago amb un Laté 25. El dia 9 Mermoz i el seu mecànic, en el vol de tornada, primer es trobaren sacsejats pels forts vents. L'avió en una hora aconseguí arribar a 4.000 m, però li calgué pujar molt més. Intentà que els forts corrents ascendents el fessin pujar fins a passar el coll. Al quart intent ho aconseguí i quan, content, creia que ja ho tenia, els corrents descendents el llançaren cap avall. L'aparell aterrà violentament i tingué força desperfectes. En dos dies i dues nits, enmig dels Andes i al voltant de 6.000 m, Collenot reparà l'aparell, de manera que pogueren arribar a Copiapó (Xile). S'havien salvat, però va quedar clar que el Laté 25 no era l'aparell adequat per a aquesta línia andina. Per tant, calia cercar un aparell adequat, que fou el Potez 25.⁷⁴⁷

A la primavera arribaren a l'Argentina tres avions Potez 25,⁷⁴⁸ uns aparells adequats per pujar fins a 7.000 metres, amb Didier Daurat per inspeccionar la

⁷⁴⁶ Anteriorment havien creuat els Andes l'argentí Almonacid, l'italià Locatelli, els xilens Godoy i Cortinez i la francesa Adrienne Bolland l'1 d'abril de 1921 amb un Caudron G-3.

⁷⁴⁷ Per saber-ne més sobre aquest avió, vegeu Annex Avions 1.

⁷⁴⁸ Potez 25 A 2, NS 1520 i 1521 matrícules F-AJDX i F-ADJY, i Potez 25 tipus TOE, NS 1522 matrícula F-AJDZ. Dos més d'aquest tipus s'hi afegiren el 1930, els NS 2015 i 2036, matrícules F-AJZR i F-AJZS.

Nouveau Réseau. Un cop muntats els avions, el 14 juny sortí de Pacheco, Buenos Aires, el Potez 25 F-AJDX pilotat per Mermoz, que portà Didier Daurat fins a Mendoza. L'endemà, dia 15, creuaren els Andes fins a Santiago, on aterraren a la tarda portant 41 cartes, hi deixaren l'avió per reparar-lo i tornaren amb tren.

Una setmana després Daurat encarregà a Henri Guillaumet fer els vols setmanals entre Buenos Aires i Santiago. Amb aquesta finalitat el 15 de juliol Mermoz com a pilot portant Guillaumet s'envolà de Pacheco⁷⁴⁹ per tal de mostrar-li la ruta⁷⁵⁰ per creuar els Andes amb el Laté 26 F-AIHL, que portava el primer correu oficial França-Argentina-Xile, i aterraren a Mendoza, on canviaren al Potez 25 F-AJDY, i arribaren en 1 h i 40 min a Santiago de Xile. El 18 feren el viatge en sentit contrari amb el mateix Potez 25 portant 514 cartes. A partir d'aquest vol Guillaumet fou el pilot de la ruta. En aquell moment la línia de Tolosa a Santiago de Xile tenia 17.680 quilòmetres, la més llarga del món.

A l'octubre el govern del Paraguai autoritzà el transport postal entre Asunción i Buenos Aires, un recorregut de 1.200 quilòmetres.

Progressivament des del 1928 s'equiparen els Laté 26-2 amb els equips de ràdio, pesants i cars, per poder fer vols nocturns. El 12 d'abril de 1929 es va fer el primer vol nocturn, en complir l'horari de sortir a mitjanit, amb el correu cap a Europa. Aquest horari feia rebaixar més el temps del tram total.

A l'octubre de 1929 desembarcà l'enorme caixa del primer Laté 28-1 enviat des de França. Era l'NS 903 F-AJIO, amb motor Hispano Suiza de 500 CV, seguit de l'NS 906 F-AJIQ de la mateixa sèrie. Els dos aparells ja volaren abans d'acabar l'any.

Pranville, que fins llavors disposava de 23 Laté 25, 20 Laté 26 i 14 vells Breguet XIV en reserva als aeròdroms, confià els dos nous i elegants avions als millors pilots per fer vols especials de prestigi, transportar personalitats, per a la premsa i per a inauguracions. L'1 de novembre de 1929, l'Aeroposta Argentina,⁷⁵¹ filial de la CGA, obrí oficialment la línia de la Patagònia, entre Buenos Aires i Comodoro Rivadavia, on s'acabava la fase d'explotació, amb el Laté 28 F-AJIO, primer i únic disponible, i la línia de la Patagònia entre Buenos

⁷⁴⁹ L'aeròdrom de Buenos Aires.

⁷⁵⁰ La ruta era: Valle de Las Cuevas, Uspallata, vall del riu Mendoza, frontera amb Xile al coll del Cristo Redentor, Aconcagua, Laguna del Inca i Santiago.

⁷⁵¹ Per veure el consell d'administració de l'Aeroposta Argentina, consulteu Annex AF 15.

Aires i Comodoro Rivadavia, on s'acabava la fase d'exploració. Aquesta línia s'havia obert oficialment la vigília, en sentit contrari, per Antoine de Saint-Exupéry amb un Laté 25. Per ressaltar el vol, Jean Mermoz i el pilot argentí Palozzo, al capdavant del Laté 28 NS 903, portaven com a passatgers personalitats, entre les quals hi havia el llegendari Almonacid, director del Correu argentí. El Laté 28 s'envolà de Pacheco al matí i arribà a Comodoro Rivadavia a les 17 h després de fer escales a Bahía Blanca, San Antonio i Trelew, on s'havia concentrat el correu de tot arreu.

Aquesta temuda línia de la Patagònia fou poc confiada als Laté 28 ja que eren considerats molt valuosos pels riscos en aquest recorregut. Només els rústics Laté 25 podien assegurar-ne el servei pràcticament normal, els quals a ple motor i amb vents esgarrifosos bufant del pol sud volaven sense avançar.

En el primer semestre de 1930 arribaren a l'Argentina les caixes dels últims set Laté 28 i completaren el baix nombre d'aquests aparells en la flota de la Nouveau Réseau. Les ganes i la imatge transmesa sobre les bondats d'aquests avions va fer que es poessin en servei amb massa rapidesa i sense disposar d'autorització per al transport. El maig de 1930 s'obrí el servei de passatgers amb èxit. Però es produïren quatre accidents en els dos primers mesos d'utilització, en què es perderen dos Laté 28, que mai foren reposats, i la línia es quedà amb 8 unitats en vol. En l'accident del 10 de maig desaparegueren el director d'exploració i el pilot en cap en condicions dramàtiques.⁷⁵² Aquests fets desafortunats van fer prendre consciència de la necessitat de la seguretat en vol prenent les mesures necessàries per resoldre el greu problema. Aquesta reacció va fer que des de l'any 1931 fins a finals de març de 1933 l'Aéropostale només perdés per mal temps el Laté 26 NS 659 F-AILM, i quedà lleugerament ferit un dels tripulants.⁷⁵³

30.1.6 - El tram Atlàntic

En aquest tram que enllaçava les dues xarxes el 1928 no existien hidroavions capaços de creuar l'Atlàntic. Per tant, la solució temporal, fins a entrar en servei

⁷⁵² El cap de pilots a Amèrica Elisée Négrin, el ràdio René Pruneta, l'enginyer i cap de l'ACG a l'Amèrica del Sud Julien Pranville i dos convidats brasilers, Siqueras Campos i Alberta de Barros. Aquest darrer fou l'únic que va sobreviure a l'accident i explicà el que va succeir.

⁷⁵³ MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 96-120; AÉROPOSTALE. *Europe-Afrique-Amérique du Sud*; COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE, *op. cit.*; LFA, núm. 178-180, 286-290.

els hidroavions atlàntics, fou organitzar la travessa de l'oceà amb vaixells ràpids.

Per operar els vaixells i posteriorment els hidroavions calia bastir dues bases navals a Dakar i a Natal. Aquestes bases havien de disposar d'hangar per als hidroavions, tallers de manteniment dels avions i dels vaixells, equips potents de telegrafia sense fils amb un abast de 2.500 quilòmetres per mantenir contacte amb el vaixell i els hidroavions, rampes d'entrada i sortida a l'aigua i grues per poder treure de l'aigua els vaixells. A l'escala de Dakar s'hi havia de poder fer les revisions generals dels hidroavions. Per enllaçar al més ràpid possible, es llogaren a la Marina Militar francesa 6 Avisos,⁷⁵⁴ que tenien una velocitat teòrica de 16 a 18 nusos.⁷⁵⁵ Si anaven a 15 nusos, en 4 dies i mig arribaven en el temps previst. Cada una d'aquestes naus tenia una tripulació de 20 mariners i creuaven l'Atlàntic en 4 o 5 dies. Un element de navegació important que permetia als vaixells anar directes a la seva destinació era el radiogoniòmetre. Junt amb aquests vaixells n'hi havia d'altres amb tasques complementàries.⁷⁵⁶

La plantilla de la secció naval era de 860 persones.

Quan l'avió postal, un Laté 26-2 de la FRAME arribava a Ouakam, al Senegal, un cotxe portava a tota velocitat les saques de correu fins al port, on esperava un Aviso amb les calderes en funcionament. Carregades les saques, el vaixell sortia a tota velocitat en direcció a Natal. El primer viatge comercial es féu l'1 de març de 1928. A Natal succeïa el mateix. Els Avisos sortien estigués com estigués la mar. A l'altre costat de l'oceà s'esperava l'avió amb el motor a ralenti per sortir al més ràpid possible. Era una cursa contra rellotge de Tolosa a Buenos Aires o Santiago de Xile, ja que calia complir els temps dels quals depenien els contractes.

Un cop en funcionament els vols nocturns en els trams França-Dakar i Natal-Buenos Aires i fent l'enllaç amb Xile, calia cercar un avió capaç de creuar l'Atlàntic, l'únic tram on era susceptible de rebaixar molt el temps. La SIDAL treballava per trobar l'hidroavió capaç de fer-ho, però les condicions del

⁷⁵⁴ Vegeu Annex Avions 1.

⁷⁵⁵ Mesura de velocitat nàutica equivalent a milla marítima/hora. Una milla marítima són 1.800 m aproximadament.

⁷⁵⁶ Disposava també de 4 vaixells-taller mecànics, 2 cisternes de combustible i 2 d'aigua i 10 llanxes.

contracte amb l'Argentina requerien un acte que demostrés la seva possibilitat real sense perdre temps.

Mermoz, pilot en cap, cercava una possibilitat i després d'aprendre a volar en hidroavió amb un Laté 28-3 amb flotadors, aconseguí alguns rècords que permetien plantejar-se fer el salt.

El 12 de maig de 1930, hi havia el Laté 28-3 *Comte-de-la-Vaulx* al riu Senegal a prop de la desembocadura, amb tota la colònia francesa expectant. A les 10 h 56 m s'envolà l'aparell pilotat per Jean Mermox, el navegant Jean Debry i el ràdio Gimié amb 130 kg de correu en direcció a Natal, on amarà 21 hores i 10 minuts més tard, a les 8 h 10 m hora local, al riu Potengi. El correu arribà a Xile en 4 dies i mig i el més important: la prova fefaent que era possible fer tot el recorregut en avió.

Per fer la tornada es presentaren alguns problemes tècnics, que obligaren a retardar la tornada el 8 de juliol, però per problemes amararen a 900 km de Dakar, on l'Aviso *Phocée* salvà el correu i la tripulació.⁷⁵⁷

30.1.7 - Dades de l'Aéropostale

Tot el que s'ha explicat de la CGA es va fer amb 1.415 persones⁷⁵⁸ en diferents taxes, amb 1.664 aparells⁷⁵⁹ de terra, mar i aire, i emprant 32 aeròdroms més les bases aeronavals⁷⁶⁰ en els 16.680 km de la línia.

⁷⁵⁷ MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 89-96; COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE, *op. cit.*; LFA, núm. 178-180, 286-290.

⁷⁵⁸ Per veure el personal de la CGA, segons les taxes, consulteu Annex AF 16.

⁷⁵⁹ *Ibid.*

⁷⁶⁰ Per veure els aeròdroms i les bases navals de la CGA, consulteu Annex AF 17.

30.1.8 - Trànsit postal

Si bé la companyia Latécoère va començar el 1919 portant correu i els passatgers que s'atreuissin a volar, el correu transportat del 1919 al 1926-1927 fou de:



Laté 28 a Tolosa (fotografia: C.G. Aéropostale)

1919 (septembre à décembre).	9.124 lettres
1920-1921.	509.866 —
1922-1923.	4.366.215 —
1924-1925.	11.528.784 —
1926-1927.	12.546.368 —

Dades extretes de: COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE. *L'histoire d'une grande ligne aérienne ou la liaison postale France-Amérique du Sud.*

Per a aquest transport la carta portava el franqueig habitual, més una taxa⁷⁶¹ i calia escriure al sobre «Per avió».

30.1.9 - El programa

A part de les línies explicades, a la ruta de Natal a Xile, s'allargà pel nord Natal-Belem i a la Guyana i les Antilles.

30.2 - De l'Aéropostale a Air France (1931-1933)

Analitzant les societats de transport aèries franceses i les seves línies aèries en explotació del 1920 al 1930, es pot veure que cobrien diferents xarxes que tenien com a bases París-Le Bourget, que agrupava les destinacions europees; Tolosa, les destinacions a Espanya, A.O.F. i Sud-amèrica; i Marsella, pel voltant del Mediterrani. Les rutes eren cobertes bàsicament per monomotors, entre els quals hi havia uns quants biplans. Els aparells terrestres cobrien rutes de distàncies curtes o mitjanes. Per a les rutes llargues o intercontinentals

⁷⁶¹ Per veure els preus de franqueig de cartes i mercaderies, consulteu Annex AF 18.

s'usaven hidroavions. Les companyies aèries foren creades per constructores aeronàutiques que necessitaven fortes inversions, i ocupaven els llocs dels accionistes els banquers més interessats a rendibilitzar més les seves aportacions que altres conceptes, en unes empreses que vivien bàsicament de les subvencions rebudes per l'Estat. Aquesta forma de finançar les empreses, que acabà pesant a l'Estat, féu allargar les rutes, la qual cosa comportà més subvencions. Es calcula que les necessitats financeres de les companyies foren cobertes, en una mitjana del 5% pels accionistes, el 13% per préstecs de particulars i el 82% per l'Estat. Aquest estava inquiet i més interessat a enfortir la seva posició que no pas a legislar, anant de bracet de la CGA, que féu fallida el 31 de març de 1931, cosa que ajornà les ambicions orientals i nord-atlàntiques de Bouilloux-Lafont, situació que s'hauria evitat si la CGA hagués rebut la subvenció acordada el 1929. En aquest període també es discutí quin model d'empreses i quina participació devia acceptar l'Estat i es definiren clarament les obligacions d'uns i altres.

A més de tot el que hem exposat, cal afegir-hi el Dijous Negre de l'octubre de 1929 a Wall Street, amb una gran repercussió. L'octubre de 1930 la revolució explotà al Brasil.

La caiguda inesperada de l'Aéropostale fou seguida per una cascada d'escàndols, en els quals fou impossible separar la veritat del que era fals: sense cap prova real, s'acusà Bouilloux-Lafont i el seu fill André d'haver manipulat els comptes de la companyia per dissimular els seus errors de gestió. En realitat, la política de conquesta duta a terme per l'Aéropostale molestava la Societat de Nacions, que cercava desanimar la competència aèria entre els països i preconitzava la formació de *pools* internacionals.

Bouilloux-Lafont, sostingut pels seus pilots i la premsa francesa, s'oposava particularment al matrimoni contra natura entre l'Aéropostale i la Lufthansa que la SDN li volia imposar. Mermoz declarà: «Això representaria per a nosaltres separar una part de la nostra ànima i vendre-la al diable! No podem suportar-ho en la mesura en què aquesta línia [França-Amèrica del Sud] nosaltres l'hem obert sols, sovint al preu de la vida dels nostres camarades i dels nostres sofriments. Seria molt fàcil d'oferir als alemanys amb una simple signatura». El suport que li testimoniaren els seus pilots i la benevolència d'una part de

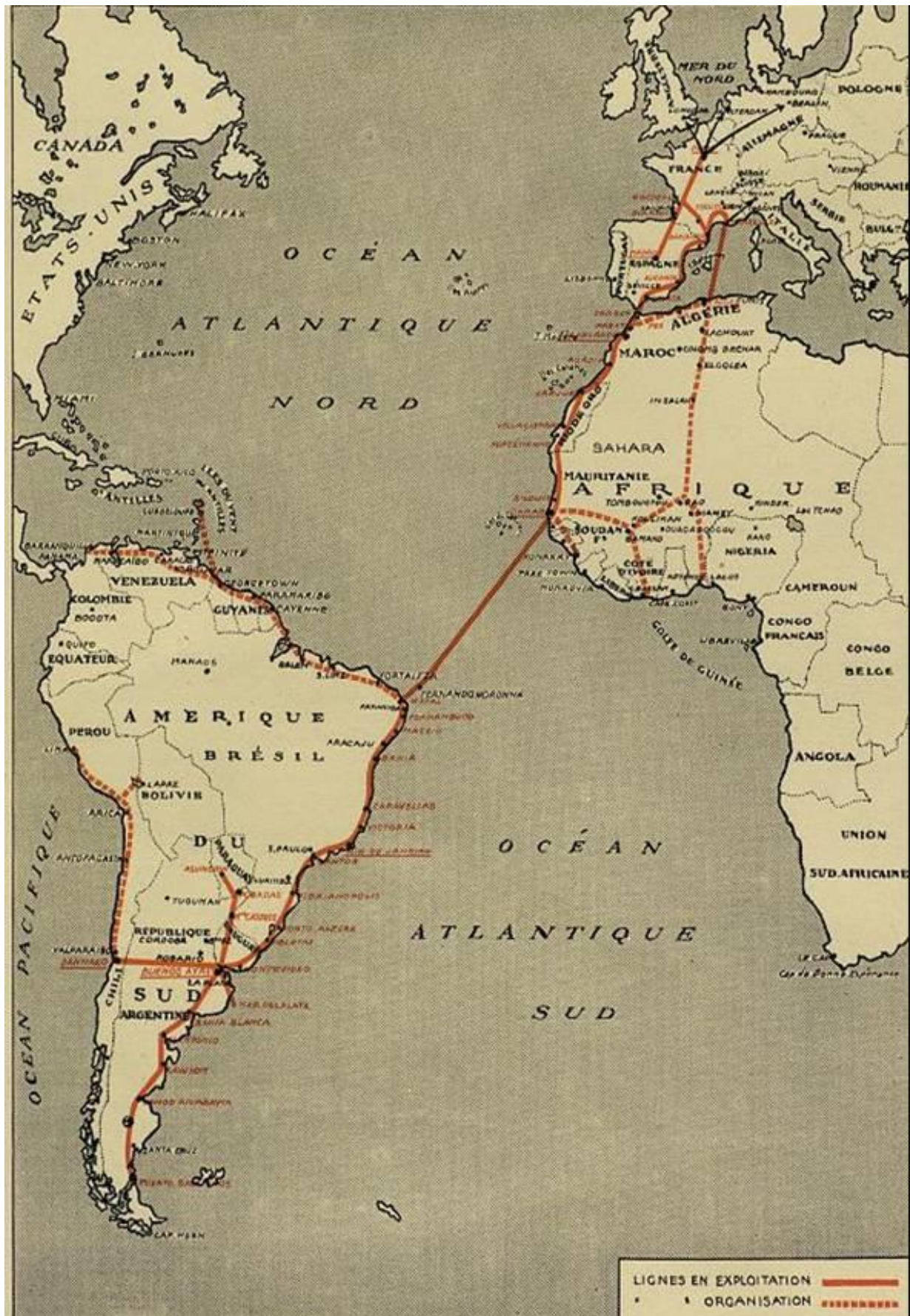
l'opinió tranquil·litzava una mica Bouilloux-Lafont (mentre les «hienes» estigueren més vives), molt independent i terrible, que refusava el compromís. Curiosament, la justícia s'espavilà a enterrar, el 1933, un estrany afer de «veritable-fals» amb documents pretesament comprometedors per a Bouilloux-Lafont i on el desplaçaven ben ràpidament de la mà d'un cert Serge Colin, àlies *Lucco*, un falsificador retribuït pel Ministeri de l'Interior i proper a conegudes personalitats per la seva hostilitat al patró de l'Aéropostal. Quan el ministre de l'Aire el va presentar a la Cambra perquè fos ratificat el conveni signat el dia 2 d'agost de 1929, que hauria permès a Bouilloux-Lafont prolongar vint anys l'explotació de la línia, l'Aéropostale hagué de reclamar una subvenció que les altres companyies aèries reberen naturalment. La no-aplicació d'aquest contracte, no transmès mai al Parlament, contribuï a encallar la progressió de la formidable empresa de Bouilloux-Lafont, que donava a França la possibilitat d'ampliar la seva xarxa aèria sobre l'Atlàntic sud i l'Atlàntic nord.

Aquesta sorprenent mancança de l'Estat, més inclinat a escoltar el clan dels colonialistes (polítics i especuladors), va comportar el sacrifici de la famosa línia França-Amèrica del Sud, de la qual Air France només conserva el tram principal, i deixà als alemanys i als nord-americans la majoria de les rutes interiors sud-americanes. S'esfumaren les esperances d'una aviació francesa forta, enfront dels seus rivals: Pan American Airways, Imperial Airways, Lufthansa i TWA

30.3 - L'escàndol del *pool* franco-alemany

Amb l'estupefacció i la còlera de les tripulacions de l'Aéropostale llavors en liquidació, el 1931 França –que havia acordat amb Zeppelin el dret de sobrevolar el territori nacional sense la menor contrapartida ni una simple promesa de no concurrència– va permetre a la Pan American i al Condor Syndicat volar entre Rio i Natal aprofitant les infraestructures posades en servei per Mermoz i els seus companys, sovint jugant-s'hi la vida. L'aberració augmentà a inicis del 1932, quan el Ministeri de l'Aire anuncià la intenció d'autoritzar una explotació conjunta de la famosa línia França-Amèrica del Sud, tot deixant que Lufthansa s'instal·lés a Orly. Aquest projecte contra natura desfermà un clamor general, que provocà momentàniament l'anul·lació de la

30.2.1 - LES RUTES DE L'AÉROPOSTALE



ruta. Però ressorgí el 1933 i 1934.

L'Administració, sorda a les protestes que s'aixecaven per tot arreu contra el trossejament de la línia, s'aprofità d'aquest desordre organitzant totes les peces per procedir a una harmonització del transport aeri francès amb la finalitat d'oposar-se (això deien) a la competència estrangera. Aquestes grans maniobres privilegiaren de cop les línies amb destins a l'Àfrica i a l'Extrem Orient, on hi havia les colònies.

30.4 - La SCELA

Al març de 1933, amb el suport dels poders públics, les Lignes Farman, Air Union i la CIDNA es fusionaren en el si del Service Central pour l'Exploitation de Lignes Aériennes (SCELA), abans d'unir-s'hi Air Orient, la gran beneficiària de l'operació, i de rescatar a baix preu l'actiu de l'Aéropostale, el 26 de juliol de 1933. El 31 de maig la SCELA fou declarada adjudicatària de l'aerolínia oficial. El mateix dia s'aprovà un acord amb el Ministeri de l'Aire que fixà les setze línies d'interès general concedides (pràcticament tota la xarxa internacional explotada), les escales, les freqüències i les distàncies que serviren de base per al càlcul de les subvencions (l'import per al semestre que s'havia de cobrir es va fixar en un màxim de 94.500.000 francs) i fixà les baixades anyals progressives, a les quals havia d'arribar la Societat. Finalment la SCELA es proposà crear, entre les quatre companyies que la constituïen, una companyia única abans de l'1 de setembre de 1933 amb efecte retroactiu a l'1 de juny, per cobrir els sis mesos considerats. El 26 de juliol l'Aéropostale era integrada per cessió dels seus béns i drets per 70 milions, pagables en quinze terminis iguals a partir de l'1 d'agost de 1934. El 30 d'agost es dipositaren oficialment els Estatuts de constitució d'una nova companyia aèria sotmesa al dret comú de les societats anònimes. Aquesta companyia rebé el nom d'Air France el 30 d'agost de 1933.

La Lufthansa s'aprofità de la formidable xarxa creada per Latécoère i Bouilloux-Lafont (aeròdroms, instal·lacions de ràdio, organització comercial) i assegurà el trànsit regular a l'Amèrica del Sud. Les dues companyies explotaren els vols en comú i, de ben segur, es repartiren els beneficis. Els alemanys es mostraren tan atrevits en les proposicions que els francesos, després de la creació d'Air

France, semblaven disposats a renunciar a la major part de la seva xarxa a l'Amèrica Llatina. Malgrat tot, davant l'emoció suscitada per aquesta nova maniobra, el ministre de l'aire encara retrocedia.

D'altra banda, Jean Mermoz i René Couzinet, gràcies a les prestacions de l'*Arc-en-Ciel* havien demostrat que França encara podia guardar una bona distància per davant de les companyies rivals, impacients per despullar-la. Dissortadament, Mermoz, portaestendard de l'aviació francesa, desaparegué el desembre de 1936. Tot i que s'havien aixecat veus en contra de l'apropament entre Air France i Lufthansa, el 1937 Pierre Cot, ministre de l'Aire, signà el *pool*. Res s'oposava al desplegament de les ales alemanyes sobre les rutes obertes laboriosament pels aviadors francesos.

Els dirigents Air France, que foren bàsicament reclutats en el si d'Air Orient, abandonaren les xarxes sud-americanes als alemanys i als americans, excepte la línia central França-Amèrica del Sud i Tolosa-Buenos Aires, i també la concessió a les illes de Cap Verd i les Açores, així com importants contractes postals.

Pel que fa a Marcel Bouilloux-Lafont, morí, malalt i amargat, el 2 de febrer de 1944 en una miserable habitació d'hotel a Rio.⁷⁶²

30.5 - Air France (1933-1936)

La nova companyia nasqué amb un capital de 120 milions, representats per 240.000 accions, de les quals 239.400 estaven en mans de les companyies mare a canvi dels seus actius, 600 subscrietes per persones físiques o morals, acceptades per l'Estat, el qual en disposava de 80.000.

S'arribà amb data 10 d'octubre, en l'acord de 31 de maig, substituint la SCELA per Air France, i s'accedí així a la vida oficial.

En la fusió de les companyies i Air Orient, tot i ser la més jove, nascuda el 1930, agafava un pes sorprenent amb 128.400 accions del nou capital, el doble de la millor previsió de la segona, Air Union, que esdevingué la més decisiva.⁷⁶³ Enmig hi havia els descontents, els de l'Aéropostale, que consideraven que el ministre havia malvenut l'aerolínia.

⁷⁶² MARCK, Bernard, *op. cit.*, p. 180-182.

⁷⁶³ Ernest Roume, governador general honorari de les colònies, director general Louis Allègre, gendre del precedent, en la direcció d'exploració, i Maurice Noguès, director general adjunt.

En l'àmbit de tripulacions, els caps de pilots⁷⁶⁴ de les tres companyies conservaren els seus títols igual i aplicaren els programes d'uniformització per fer de les tripulacions un equip amb la mateixa preparació, acostumant-los a canviar de rutes i pilotar diferents avions. En el període 1933-1936 se succeïren tot tipus d'incidents i accidents,⁷⁶⁵ que comportaren la desaparició de persones amb càrrecs a la companyia, els quals foren substituïts sense problemes.

Els avions de les companyies fusionades sumaven en total 259, amb un gran nombre de models diferents.⁷⁶⁶ Per solucionar aquesta dispersió i disposar d'aparells més moderns i competitius, s'elaborà un pla a complir en sis anys, passant comandes als constructors aeronàutics. Al final del 1936 tenien 67 avions terrestres bimotors o trimotors i 16 hidroavions trimotors o quadrimotors. Junt amb aquest pla de material es racionalitzaren les rutes suprimint els trajectes doblats i s'allargaren els que es podien complimentar.

Al començament s'emprà material reunit i es mantingué en servei entre els monomotors el Laté 28 per les seves prestacions. El nou material oferia noves velocitats a totes les rutes⁷⁶⁷ i en reduïa els temps. Sobre el Mediterrani als CAMS 53 (145 km/h) els van succeir els quadrimotors Loire 242⁷⁶⁸ i els Breguet Saigon⁷⁶⁹ (175 km/h). En la línia Tolosa-Casablanca-Dakar es van posar en servei els trimotors Wibault 283⁷⁷⁰ (220 km/h), aparells dels quals ja tenien en servei la CIDNA i Air Union abans de crear-se Air France, i els Dewoitine 333⁷⁷¹ (265 km/h) i els Breguet 393 T.⁷⁷²

Sobre l'Atlàntic sud, l'explotació quedà repartida entre aparells terrestres quadrimotors Farman 220 sèrie Centaure⁷⁷³ i hidroavions quadrimotors Bleriot 5190 Santos Dumond⁷⁷⁵ i Latécoère 301.⁷⁷⁶

⁷⁶⁴ Génin, Bajac i Durmon.

⁷⁶⁵ Vegeu Annex AF 19.

⁷⁶⁶ 32 tipus diferents, dels quals 180 eren monomotors terrestres i 33 hidroavions monomotors o bimotors.

⁷⁶⁷ Les altres rutes foren equipades: en la ruta París-Marsella als Loire 213 (160 km/h) els succeïren els Potez 62 i Dewoitine 338 (240 km/h). En la línia d'Orient, el canvi es realitzà parcialment operant una barreja de Fokker trimotors i els bimotors Potez 62 (240 km/h) esperant els lliuraments del 1937.

⁷⁶⁸ Vegeu Annex Avions 1.

⁷⁶⁹ *Ibíd.*

⁷⁷⁰ Vegeu Annex Avions.

⁷⁷¹ Vegeu Annex Avions 1.

⁷⁷² *Ibíd.*

⁷⁷³ *Ibíd.*

⁷⁷⁵ *Ibíd.*

⁷⁷⁶ Vegeu Annex Avions

Amb la posada a punt dels nous avions se signà el desembre de 1934 un primer acord entre el ministre i Air France, en què l'Estat proveïa els aparells a un preu simbòlic i la companyia feia els estudis del tram Dakar-Natal, preparant el transport del correu aeri 100% de París a Buenos Aires, tal com proposà l'Aéropostale en els contractes amb els governs de l'Amèrica del Sud. Del Couzinet 71 *Arc-en-Ciel*, tot i tenir una velocitat molt superior respecte als hidroavions, tal com acredità en els seus vols transatlàntics el 1933, no se'n demanà cap unitat.

El 21 de juliol de 1936, a Dakar se celebrà la travessa número cent, realitzada el 29 de juny amb quadrimotor Centaure, tripulat per Rouchon, Pichodou, Ezan, Nerí i Pichard en 15 h i 16 min de vol. L'època dels Avisos s'havia acabat.

En aquests tres anys es definiren les polítiques de manteniment del material, i disposaren del taller general a Le Bourget, Tolosa i Marignane; i per a la revisió de motors a Rognac, i tallers especialitzats a Praga, Dakar i Buenos Aires. Els tallers també havien de tenir cura de la nova instrumentació i els equips.

Els resultats passaren d'una regularitat del 93% al 97% l'any 1935 sense perdre cap passatger. Els passatgers d'Air France passaren de 40.138 el 1932 a 60.719 al 1935, i el correu, de 177 tones a 271. Les subvencions que eren del 78% el 1933, i que s'havien d'anar reduint segons un pla establert, no baixaren més de cinc punts, però cal considerar les inversions múltiples que comportà la política de material i la permanent erosió del franc, de tal manera que el març de 1936 corregí els efectes de les devaluacions i rectificà en més d'1.500.000 francs, l'ajust previst d'un any.⁷⁷⁷

30.5.1 - Air France a Barcelona

La substitució de l'Aéropostale per la SCELA, i des del 30 d'agost per Air France, suposà la gran diferència per a l'aeroport francès de Barcelona, i pel canvi dels monomotors per trimotors, que arribaren a partir de finals de 1934.

Si consultem els quadres mensuals de trànsit de la companyia d'1 de juny de 1933 a 17 de juliol de 1936,⁷⁷⁸ es veu que en aquest període hi ha una autèntica evolució anyal del nombre de passatgers. Diàriament, menys els

⁷⁷⁷ MARK, Bernard, *op. cit.*, p. 180-182; HEIMERMANN, Benoît; MARGOT, Olivier, *op. cit.*, p. 113; *Icare* 1983/3 Trimestriel.

⁷⁷⁸ Consulteu Annex Línies aèries – Air France 1933-1936.

diumenges, arribaven de Marsella i Tolosa i sortien en direcció a Casablanca, i al revés. Trobem un total de 19.117 passatgers, un 48,57% que arriben i un 51,42% que surten, pràcticament meitat i meitat, transportats en 5.548 vols.

Vegem un quadre del volum d'aquest trànsit de passatgers de tot el període:

	P A S S A T G E R S ¹									
	ARRIBADES				SORTIDES					
	Tolos	Marse	Casa	TOTAL	Tolos	Marse	Casa	TOTAL	GLOBAL	Vols
1933	483	158	653	1294	502	260	610	1372	2666	1087
1934	748	283	1198	2229	838	486	959	2283	4512	1718
1935	877	580	1442	2899	962	770	1337	3069	5968	1797
1936	958	775	1131	2864	978	860	1269	3107	5971	946
	3066	1796	4424	9286	3280	2376	4175	9831	19117	5548

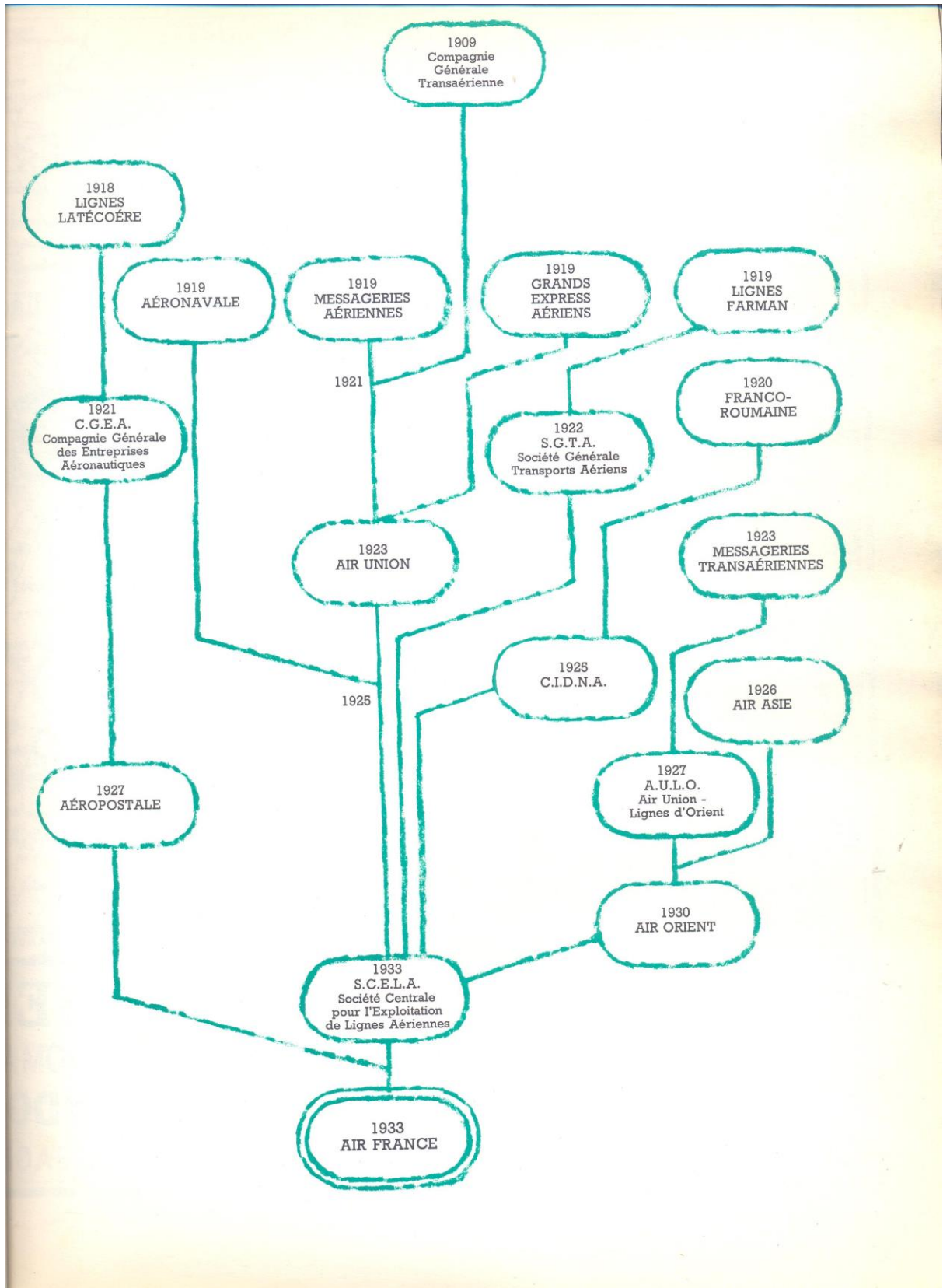
¹ Quadre elaborat amb les dades de LV 01/06/1933 a 18/07/1936. **Llegenda:** Tolos = Tolosa, Marse = Marsella, Casa = Casablanca

Per llegir correctament aquestes dades cal tenir present que el 1933 i 1936 no hi ha tots els mesos de l'any.

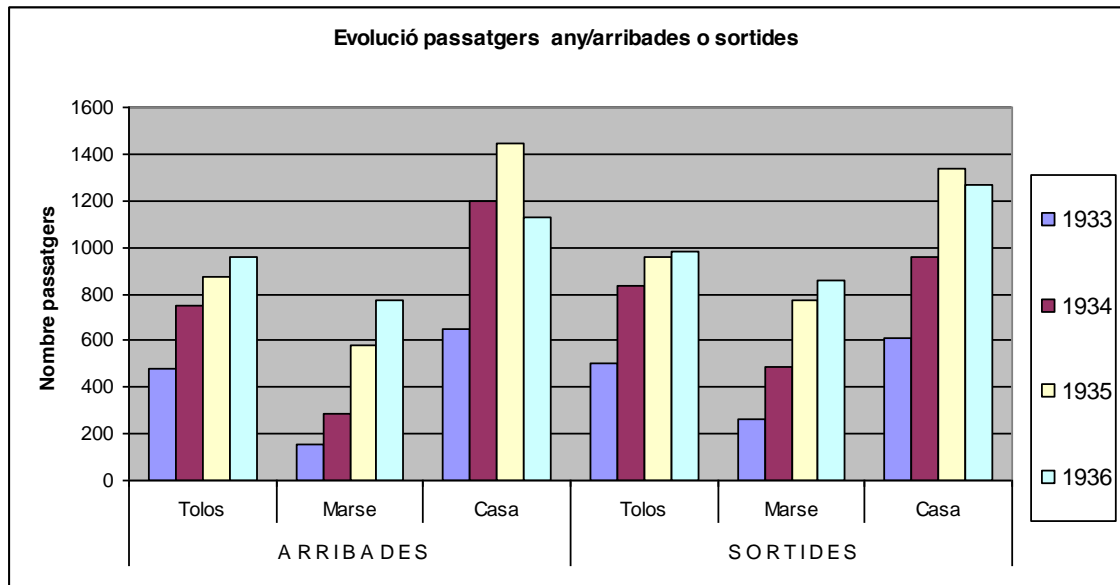
Amb una primera mirada de les dades ja es veu que hi ha més passatgers de sortides (o sigui, en direcció als diferents aeroports/aeròdroms) que d'arribades. Si ens hi fixem, menys les arribades i sortides des de Casablanca el 1936, veurem que tots els anys representen un augment de passatgers tant en un sentit com en l'altre, fins i tot el 1936, en què les dades són fins al 17 de juliol.

Si mirem les diferències del trànsit a Casablanca, el més nombrós, veurem que entre l'últim any i l'anterior hi ha més passatgers que tot el 1934, en els dos sentits. Si s'hagués acabat l'any l'augment hauria estat molt considerable.

Durant tots els anys els passatgers des de Tolosa i cap a aquesta ciutat eren més que des de Marsella, mentre que els que surten en direcció a Casablanca són més que cap dels altres dos aeroports, en els dos sentits. Els aparells en destinació al Marroc feien escales a Alacant, Màlaga, Tànger i Casablanca i podien tenir per destí qualsevol de les diferents escales, ja que fins a Dakar al començament d'Air France només hi anava correu i càrrega.

30.5.2 - ESQUEMA DE LA CREACIÓ D'AIR FRANCE⁷⁷⁹

⁷⁷⁹ *Icare* 1983/1 Trimestriel, *Air France et son histoire 1933-1983*.



Si mirem amb cura les dades, veurem que la suma de passatgers que vénen de Tolosa i Marsella és superior als que surten cap al Marroc, i en sentit contrari també, la qual cosa vol dir que a Barcelona hi pujaven i/o baixaven passatgers, tot i que si es mira en global anyalment sembla que només baixin, i no és així. Quan es mira mes a mes, es veu que pugen o baixen passatgers. Vegem ara un quadre dels passatgers que pujaven o baixaven a Barcelona:

	Cap a Casa		Des de Casa		Pugen	Baixen	TOTAL
	Pugen	Baixen	Pugen	Baixen			
1933	52	83	118	31	170	114	284
1934	61	138	222	93	283	231	514
1935	48	170	343	53	391	224	615
1936	23	481	725	18	748	499	1247
	184	872	1408	195	1592	1068	2660

Quadre elaborat amb dades de LV 01/06/1933 a 18/07/1936. **Llegenda:** Casa = Casablanca

Cal recordar que si pujava i baixava el mateix nombre de passatgers no es detecta, ja que per obtenir el nombre de passatgers que pugen o baixen a Barcelona es comparen els que arriben de Marsella i Tolosa, sumats, amb els que surten cap a Casablanca o en sentit contrari.

El primer que hem de dir d'aquestes dades és que el total dels passatgers que pugen i baixen són el 13,9% del global de passatgers del període 1933-1936.

Si mirem amb deteniment aquests números, veurem que en els vols en direcció al Marroc és superior el nombre de passatgers que baixen a Barcelona, o sigui

que el seu destí era la capital catalana, i en els vols en direcció a França són superiors els passatgers que hi pugen. Els usuaris amb destí a Barcelona són el 40% dels passatgers que pugen i baixen i el 5,5% del trànsit global comentat.

30.5.3 - Rutes

En crear la línia Marsella-Extrem Orient (Saigon), a partir del desembre de 1934, Barcelona esdevingué el cap de línia, quan abans només era un enllaç de l'Aéropostale Marsella-Barcelona.⁷⁸⁰

El 14 de juliol s'inaugurà una nova ruta, París-Barcelona-Orà-Casablanca. Semblà que s'hi afegí una escala a Alacant. L'anada es feia els dimarts o dimecres i la tornada els dissabtes. Aquesta nova ruta no n'anul·lava cap de les existents.⁷⁸¹

D'altra banda, el 2 de juny de 1936, Air France inaugurà la línia Barcelona-Londres, amb escala a Marsella, Lió i París, que unia en poques hores de vol Barcelona amb Londres, sense necessitat de fer combinació de línies ni de companyia, cosa que representava un viatge més llarg en temps i carregós.

Al matí, Air France organitzà un acte al seu aeròdrom al Prat amb un bon grapat de convidats entre autoritats, polítics, organitzacions i el món aeronàutic.⁷⁸²

Després dels discursos de rigor amb els brindis pertinents, el Wibault 283 T12 F-ANBN féu uns quants vols sobre la ciutat amb convidats i a les 13 h s'enlairà per fer el vol inaugural de la línia, amb totes les 10 places ocupades.⁷⁸³

30.5.4 - El material

Les comandes dels nous avions fetes per Air France no varen començar a arribar a la nova companyia fins a finals de 1934, mentre que seguien en servei els Laté 25 i 28, cosa que volia dir una capacitat per vol de 4 i 8 passatgers.

Per comprovar aquestes dades, consultant els quadres mensuals, del 1933 i 1934, es veu clarament que fins a l'abril de 1935 no trobem un vol amb 9 passatgers, o sigui que no podia ser un Laté 28; per tant, havia ser un Breguet

⁷⁸⁰ Vegeu Annex Línies aèries – AF Extrem Orient.

⁷⁸¹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, pag. 275; LV 4 i 17/07/1935.

⁷⁸² Vegeu Annex AF 20.

⁷⁸³ LV 03/06/1936, MD 03/06/1936.

393 T,⁷⁸⁴ aparell trimotor de 10 places. Mirant-ho amb cura mes a mes, es veu que la gran majoria dels vols provinents de Marsella eren de 4 passatgers com a molt, si no venien sense passatge. Això vol dir que es podia cobrir amb els Laté 25, mentre que en els vols provinents de Tolosa (no sempre però sí de tant en tant) s'hi veuen 6 o 7 passatgers i algun cop 8. L'aparell provinent de Tolosa era el que continuava fins a Casablanca; per tant, si havia de portar els passatgers de Marsella i Tolosa cap al Marroc devia tenir capacitat suficient i per tant era el Laté 28 amb 8 places per a passatgers. Cal senyalar però que el 26 de desembre de 1933 consten en el vol cap a Casablanca 12 passatgers, cosa que vol dir que devia ser un avió posat expressament per a aquest viatge i que no era un dels utilitzats regularment.

El 9 de desembre de 1934, ja trobem un vol amb 9 passatgers, i això vol dir que ja hi volaven els Breguet 393 T⁷⁸⁵ i també els Wibault 283 T12,⁷⁸⁶ ambdós aparells amb capacitat per a 10 places. Aquest segon model ja va ser demanat per les companyies CIDNA, Air Union i Air Orient abans de la creació de la nova aerolínia, a la qual aportaren els seus trimotors. Air France n'hi afegí 10 de nous, que anaven donant de baixa els monomotors a mesura que entraven en servei a les diferents línies. De totes maneres, la majoria dels viatges no arribaven als 10 passatgers amb certa freqüència fins a l'abril de 1936 i als mesos de juny i juliol hi ha uns quants viatges amb 12 i 13 passatgers, i això vol dir que s'empraven altres models. Llavors els avions d'Air France amb capacitat per a 12 i 13 passatgers eren el Dewoitine 338⁷⁸⁷ i el Potez 62,⁷⁸⁸ per tant, és factible que un o altre model operessin aquests vols. També el juliol de 1936 el primer Dewoitine 333,⁷⁸⁹ amb 10 places de passatgers, va rebre l'autorització per portar passatgers al juliol i el 4 i 27 d'abril les altres dues unitats reberen les seves matrícules, F-ANQC *Altair* i F-ANQB *Cassiopee*, que s'anaren alternant en el tram Tolosa-Casablanca.

A partir del 1934 operaven entre París i Tolosa, i entre Tolosa i Casablanca també operaren els F-AKEK, F-AMTT, F-ANBK⁷⁹⁰ i els F-AMHK, F-AMYP.⁷⁹¹

⁷⁸⁴ Vegeu Annex Avions 1.

⁷⁸⁵ Per a la relació d'aquests aparells a Air France, vegeu Annex AF 22.

⁷⁸⁶ *Ibid.*

⁷⁸⁷ Vegeu Annex Avions 1.

⁷⁸⁸ *Ibid.*

⁷⁸⁹ *Ibid.*

⁷⁹⁰ Amb base a Tolosa, segur que feien la ruta fins a Casablanca.

Tot i volar amb material més nou i competitiu, a partir del setembre de 1934 hagueren de rivalitzar amb els avions de la competència, més ràpids i amb més capacitat.⁷⁹²

Air France operà fins al 1937 fent escales a Barcelona i Alacant, i saltà d'ací a Orà per seguir cap a Casablanca i Dakar.

Fins ara hem parlat de nombre de vols amb passatgers, vols que també portaven el correu fins a Casablanca i càrrega, motiu pel qual volaven encara que no hi hagués passatgers.

Recordem, però, que hi havia els vols postals de FRAME i AMFRA, que anaven a part. Eren vols que es realitzaven un cop per setmana als enllaços en els dos sentits i que en tancar el període l'Aéropostale encara no es feia tot el recorregut amb avió, objectiu assolit amb Air France. Abans de seguir, vegem

Nombre Vols			
ANYS	Pas	Post	TOTAL
1933	1087	58	1145
1934	1718	98	1816
1935	1797	83	1880
1936	946	38	984
	5548	277	5825

què aportaven a l'aeròdrom/aeroport francès, en el quadre següent, segons *La Vanguardia*.

Aquesta línia postal, servida pels Laté 28 i els Laté 26, a mesura que entraren en servei els nous trimotors anaren cobrint les rutes Casablanca-Dakar i Natal-Santiago de Xile, i

quedaren com a avions de reserva els monomotors abans mencionats. El tram atlàntic fou servit per hidroavions i avions terrestres amb capacitat per fer el salt. Vegem en el quadre adjunt⁷⁹³ com queda el global de trànsit d'avions a l'aeroport francès.



Laté 300 *Croix-du-Sud* (fotografia: Latécère – Suïssa)

⁷⁹¹ Amb base a Marignane, és possible que passessin per Barcelona, però també podien fer altres rutes.

⁷⁹² Hagueren de competir amb els Junkers 52 de la Luft Hansa i Sabena, els Savoia Marchetti 74 d'Ala Littoria i els Lockheed Orion i Douglas DC-2 de Swissair.

⁷⁹³ Quadre elaborat amb les dades dels annexos Línies aèries – Air France 1933-1936 i Línies aèries – AF Sud-amèrica.

30.6 - L'Aeroport

En el període de l'Aéropostale fins al 1936, es varen fer millores a l'aeroport, que passà a tenir dues pistes en forma de T, una de les quals de ciment. Per a les comunicacions s'hi instal·laren tres antenes de ràdio de 15 metres, una estació de radiogoniometria i un transformador col·locat a prop d'un pou.

D'altra banda, a la granja, amb planta baixa i pis, hi tenien diferents habitacions amb tasques administratives, una amb l'estació de ràdio, un menjador i una habitació dormitori amb uns quants llits. A aquesta construcció s'hi afegiren uns barracons de fusta de 10,10 x 8,50 m per als passatgers, un altre de 7,70 x 6,10 m com a oficina, un altre de 7,80 x 6,40 m com a magatzem i taller, i un hangar de 20 x 28 m.⁷⁹⁴

⁷⁹⁴ AMPLL, Carpeta XX.1.2, 469-7

31 - EL PORT DE BARCELONA



La base d'hidroavions (fotografia: MNMCFH)



Dornier R-4 Superwal, de SANA, que feia la línia Òstia-Barcelona (fotografia: via ADAR Barcelona)

31.1 - BASE D'HIDROAVIONS

31.1.1 - Hidroaviació civil

Espanya signà amb Itàlia un conveni general de navegació aèria, rubricat a Santander el 15 d'agost de 1927, al qual va seguir un altre d'especial relatiu a la línia aèria regular entre Barcelona i Gènova, firmat a Madrid el mes de desembre.⁷⁹⁵

No puc dir amb exactitud quan va enviar CASA⁷⁹⁷ la seva sol·licitud per instal·lar una fàbrica d'hidroavions en terrenys de la zona del port, a la platja de Can Tunis, però crec que va ser a finals del 1926. El març de 1927 el capità general de la 4a Regió fa una carta, al president de la Junta del Port en favor d'instal·lar la factoria a Barcelona, per les impressions negatives sobre el tema obtingudes per la direcció de CASA, assenyalant que aquesta postura del port fa que l'empresa estigui cercant altres punts, com ara Sevilla. Amb data 10 de març CASA envia una memòria sobre les instal·lacions que vol construir i els plànols de la fàbrica, junt amb tots els documents de l'expedient. A l'abril es publicà al BOPB⁷⁹⁸ núm. 112, d'11 de maig, la sol·licitud. Al maig junt amb la sol·licitud adjuntaren una memòria en la qual s'especificaven i detallaven les instal·lacions previstes. Finalment, el 29 d'abril de 1929 l'autoritat portuària denega el permís en ferm, emprant com a argumentació bàsica la manca d'espai, davant la necessitat d'ampliar el port.⁷⁹⁹

En l'àmbit normatiu, l'aviació comercial i particular foren autoritzades a fer servir els aeròdroms militars i navals des del 26 de març de 1929. Aplicant-hi la definició d'aeroport, la base aèria del port s'anomenà aeroport marítim de Barcelona.⁸⁰⁰

⁷⁹⁵ La aviación española, op.cit, pp. 58-60, LV 17/07/1927

⁷⁹⁷ Construcciones Aeronáuticas S.A.

⁷⁹⁸ Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona.

⁷⁹⁹ MMB (fAPB), carpeta H-1580-07; LV 14/10/1927.

⁸⁰⁰ UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCIA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco, *op. cit.*, p. 164.

31.1.1.1 - Interessos italians

Obviant el transport de correu per a globus al segle XIX, hem d'anar a l'any 1917 per trobar uns serveis de transport de correu esporàdics entre Roma i Torí i entre Nàpols i Palerm, i amb caràcter regular entre Civitavecchia i Sardenya, ja que el transport marítim corria el perill dels submarins, suspès a l'octubre de 1917.

Acabada la Primera Guerra Mundial, el 4 d'abril de 1919 es féu una prova de transport públic aeri entre Roma i Nàpols emprant un dirigible.

No fou fins a l'any 1923 que es constituí la primera societat aeronàutica de transport aeri, l'Aero Espresso Italiana,⁸⁰¹ la qual el 1924 va acordar amb l'Estat poder operar com a línia aèria entre Bríndisi, Atenes i Constantinoble.

No fou fins al 1926 que començaren a operar les primeres línies aèries italianes, que cobriren diferents rutes. A l'abril ho feren, amb una setmana de diferència, la Società Italiana Servizi Aerei⁸⁰² i la Società Anonima Navigazione Aerea.⁸⁰³ La línia N1 Torí-Pavia i la Venècia-Trieste fou inaugurada l'1 d'abril de 1926 per la SISA, operant amb hidroavions CANT 10⁸⁰⁴ amb capacitat per a 5 passatgers. El 7 d'abril s'inaugurà la línia N3 Gènova-Roma i Òstia-Nàpols-Palerm, operada per la SANA amb Dornier J Wal cabinats. El 16 d'octubre començà a operar la línia N2 Trieste-Zara, amb escala optativa a Lussinpiccolo, que realment era una prolongació de la línia N1.

L'1 d'agost, l'AEI inaugurà la primera línia internacional, la N4 Bríndisi-Atenes-Constantinoble. Totes les aerolínies relacionades fins ara operaren amb hidroavions.

El 18 d'agost 1926, s'inaugurà la línia N5, la primera que ho féu amb avions terrestres. Servia la ruta internacional Venècia-Klagenfurt-Graz-Viena, operada per la companyia Transadriatica, amb una freqüència de tres vols setmanals amb reciprocitat amb l'Österreichische Luftverkehrs A.G., que feia el servei diari excepte els dies festius.

El 1927 fou un any per consolidar les línies creades aprenent de l'experiència viscuda. Es crearen dues noves rutes: la N5, que allargava el recorregut de

⁸⁰¹ Aero Espresso Italiana (d'ara endavant AEI).

⁸⁰² Società Italiana Servizi Aerei (d'ara endavant SISA).

⁸⁰³ Società Anonima Navigazione Aerea (d'ara endavant SANA).

⁸⁰⁴ Cantiere Navale Triestino, vegeu Annex Avions 1.

SISA de Roma a Venècia, inaugurada l'1 de febrer i amb freqüència diària; i l'altra ruta nova, la línia N6 (operada per la Deutsche Luft Hansa A.G., que era la concessionària de les rutes interiors d'Albània), cedí totes les accions de la companyia Adria Aero Lloyd al govern italià.

Aquell mateix any, amb una xarxa aèria de 4.664 km, es transportaren 9.757 passatgers.

El 1928 es crearen dues noves companyies d'aviació: la SocietÀ Avioinee, sorgida de la Fiat, i la SocietÀ Aerea Mediterranea,⁸⁰⁵ en què participava l'Estat amb 7.200.000 lires.⁸⁰⁶ Ambdues inauguraren el 21 d'abril les rutes Roma-Càller i Bríndisi-Valona, operades per la SAM amb aparells Savoia-Marchetti S 55 i CANT 22,⁸⁰⁷ i les noves rutes Milà-Mònaco i Roma-Milà, operades per la AI⁸⁰⁸, inaugurades el 21 d'abril i 9 d'octubre, operades per Fokker VII/3m. Junt amb aquestes noves empreses del sector, SANA obrí dues noves rutes: entre Roma i Trípoli (operant amb Dornier Superwal)⁸⁰⁹ l'1 de novembre de 1928, i Roma-Barcelona, el 5 de novembre.

El 1929 l'augment de rutes anà a càrrec de SANA en les Ancona-Zara, Venècia-Bríndisi, Roma-Tunísia (via Càller) i la línia Gènova-Alexandria (via Palerm), amb *pool* amb la Imperial Airways. Els resultats del 1930 foren una xarxa de 14.899 km i 38.138 passatgers transportats.

El 1931 SANA allargà la ruta Gènova-Barcelona fins a Gibraltar, per enllaçar amb els transatlàntics italians cap a l'Amèrica del Nord o viceversa.

D'altra banda, la ruta Mònaco-Venècia-Bríndisi enllaçava amb la ruta Brindisi-Atenes-Constantinoble i la ruta Roma-Bari-Bríndisi connectava amb les rutes Bríndisi-Valona i Valona-Tirana. Al desembre la ruta Trípoli-Bengasi era la primera línia colonial. Aquell any, tot i que la longitud de la xarxa havia augmentat fins a 18.723 km, el nombre de passatgers baixà a 33.650 a causa de la crisi econòmica mundial.

A finals d'any passà a ser completament estatal i gestionà el capital de totes les línies ja assignades a la Tranadriatica.

⁸⁰⁵ SocietÀ Aerea Mediterranea (d'ara endavant SAM).

⁸⁰⁶ LV 29/06/1928.

⁸⁰⁷ Per veure els aparells i les seves característiques, consulteu Annex Avions I.

⁸⁰⁸ Avioinee Italiane.

⁸⁰⁹ Aparell construït a Marina di Pisa a la societat Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S.A (C.M.A.S.A.), creada el 1922 després que a Alemanya volés el prototip del Dornier Wal. Per eludir les prohibicions del Tractat de Versalles es creà l'empresa indicada, on es produïren més de la meitat del total d'aparells construïts. Per veure l'aparell, consulteu Annex Avions.

El 1934 començà el procés de concentració de les línies aèries. En un primer pas la CAM absorbí la SANA i la SISA, i canvià en un segon pas el nom de la companyia per Ala Littoria el 28 d'agost de 1934, mentre es liquidava l'Aero Espresso Italiana.

Ala Littoria va allargar les seves rutes europees: l'1 d'abril de 1935 arribà a Budapest, el 29 de juliol a París via Marsella i el 7 de desembre de 1936 a Cadis via el Protectorat espanyol al Marroc.⁸¹⁰

31.1.1.1.1 - L'enllaç italià amb Barcelona

Amb carta de 8 d'octubre de 1928 Hijos de M Condeminas, representants de SANA a la junta del port, demanaren poder fondejar els hidroavions al moll de Llevant. El port, amb data 29 d'abril de 1929, va respondre que haurien de fer-ho a les instal·lacions de l'AN.⁸¹¹

El diumenge 28 d'octubre de 1928, era esperat a les 16.30 h al port de Barcelona l'hydroavió italià procedent de Roma, Gènova i Marsella, el primer vol de la línia de SANA. Fou anul·lat pel mal temps, element que va anar ajornant l'esperat enllaç fins al 15 de novembre.⁸¹²

El dijous 15 de novembre a les 16.30 h, amarava davant el moll del contradic l'hydroavió Dornier Superwal R-4 I-RENE, de la companyia SANA. L'aparell procedent de Roma arribà tripulat pels pilots Julio Marsaglia i Gino Bonotto, els mecànics motoristes Parzio i Ferrari i el radiotelegrafista Ballerino, amb vuit passatgers.⁸¹³

Al moll del contradic, on hi havia els hangars de l'AN, foren rebuts per les autoritats⁸¹⁴ i el públic que els esperava. Després de les salutacions i presentacions, ja de nit marxaren en diferents cotxes cap a la ciutat.

L'hydroavió s'envolà d'Òstia a les 7 h i arribà a Gènova a les 9.45 h. Sortí de nou a les 11.15 h, després d'una breu escala per carregar el dipòsit a Leven, a

⁸¹⁰ ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo. *Aviones de todo el mundo*, vol. 2, p. 145-146; *Rivista Aeronautica. I primi cinquant'anni dell'aviazione italiana*, Anno XXXV, març 1959.

⁸¹¹ MMB (fAPB), carpeta H 1580-08.

⁸¹² LV 28 i 30/10, 04/11/1928.

⁸¹³ El diputat italià Don Ezio María Gray, representant el cap de govern, el tinent general de la Marina Militar italiana Sanni, l'agregat militar a l'ambaixada espanyola a Itàlia, el comte de Llovera, el representant del Ministeri de Marina italiana, el capità de corbeta Sandrelli, el de l'AN Savino i el de Negocis estrangers, més tres periodistes dels diaris *Il Popolo d'Italia* i *Il Tevere* i el corresponsal a Roma d'un diari de Barcelona.

⁸¹⁴ Vegeu ANNEXE PORT 7

les 12.30 h i continuà el seu viatge fins a arribar a Barcelona. En total l'aparell invertí 10 hores i 30 minuts a fer el recorregut i quedà fondejat davant del moll del contradic.

El dia 16 al migdia als hangars de l'AN es féu la inauguració oficial de la línia Roma-Gènova-Marsella-Barcelona, en presència d'un nombrós grup de convidats,⁸¹⁵ als quals se'ls oferí aperitius servits pels representants oficials de l'aerolínia a Barcelona.

A les dues del migdia se celebrà un banquet a l'Hotel Ritz, organitzat pel consolat d'Itàlia a Barcelona, que reuní 150 comensals.

El dissabte 19 a les nou del matí s'enlairà de Barcelona l'hidroavió italià portant els mateixos passatgers que van venir, que arribaren a Roma tal com estava previst, sense cap problema.

L'aerolínia començarà fent un vol per setmana en cada sentit. Sortia els dijous d'Òstia a les 6 h i arribava a Gènova a les 9 h. D'aquí sortia a les 9.30 h i arribava a Marsella a les 12.30 h. Després sortia a les 13.30 h i arribava a Barcelona a les 16.30 h. La tornada era els divendres: la sortida de Barcelona era a les 7 h i arribava a Marsella a les 11 h, a Gènova a les 14.30 h i a Òstia a les 17.30 h.⁸¹⁶

Tenim dos fons per veure els volums de trànsit de les aerolínies italianes que van enllaçar amb Barcelona. D'una banda, les dades trobades als BODGNTA i BODGAC, que van del 1929 al 1932, ens donen el nombre de vols (el 1929 només són anys, la resta són trimestrals), el nombre de passatgers, la càrrega i el correu, dividits en anades i tornades, però no especifica quins models d'hidroavions s'empraren. No hi ha el percentatge d'ocupació, tot i que sapiguem que mentre operava la companyia SANA es feia amb Dorniers Do J Wal amb capacitat per a 8 passatgers i Dornier Superwal R-4 amb capacitat per a 19, i que amb SAM i Ala Littoria era amb Savoia-Marchetti S-66, amb capacitat per a 22.

⁸¹⁵ El cap d'esquadra vicealmirall Nicasio Pita, l'agregat a l'ambaixada comandant Longo, el sotsdirector de l'AN Francisco Andrade, el representant del Consejo Superior de Aeronáutica, capità de navili Pedro María Cardona, el director d'Iberia Lutgardo López, el director gerent de la Compañía Trasmediterránea Joaquín María Tintoré i el seu germà Estanislao, el capità director de la Trasatlántica Melitón Cardona, el director de l'AN Manuel Flores, el cap de transports González Sastre per l'administrador de Correus, el cos consular i un gran nombre de caps i oficials de l'esquadra i de l'Aeronáutica i nens de les escoles italianes.

⁸¹⁶ LV 15-18/11/1928; *Ícaro*, núm. 10-11.

De l'altra, les informacions del 1933 al 1936 són les trobades a *La Vanguardia* i van del juny de 1933 al 17 de juliol de 1936. Aquestes dades en els mesos de juny i juliol no indiquen el nombre de passatgers, i durant el període assenyalat indiquen el model d'hydroavió i el nombre de passatgers, però tot i indicar que també portaven càrrega i correu, no se n'especifiquen les quantitats.

Vegem primer un quadre de les dades del 1929 al 1932:

	N. vols		Passatgers		Càrrega kg		Correu kg		
	En	Sor	En	Sor	En	Sor	En	Sor	
BCN-Port									
1929	29	27	85	61	63,4	678,2	25,4		
1930									
1r Trimestre	24	24	9	9	115,5	115,5	12,2	12,2	
2n Trimestre	35	33	44	23	315,2	139,4	1,7		
3r Trimestre	42	43			800	305,8	2,6		
4t Trimestre	45	45	40	34	400	177,2	53,2	53,7	
	146	145	93	66	1.630,70	737,9	69,7	65,9	Trànsit
1931									
1r Trimestre	436	44	38		1.149		8		
2n Trimestre	54	52	38	68	1.373	63	374,9		6.161,10
3r Trimestre	55	55	54	59	668	15	3,1		5.375,50
4t Trimestre	46	47	35	34	2.178	76	12,5	170	4.639,80
	201	198	165	161	5.368	154	398,5	170	16.536,40
1932									
1r Trimestre	28	27	23	17	1398	52	1,4		1.653
2n Trimestre	46	47	72	59	951	201	3.707	93	2.292,30
3r Trimestre	39	41	76	52	445	32	6		1.944,70
4t Trimestre	23	23	29	29	145,3	1.016	2,1		
	136	138	200	157	3.539	386,6	3.716,50	93	5.890

(Quadre elaborat amb les dades dels BODGNTA i BODGAC)

Veiem que el 1929, el primer any –a manca de mig novembre i desembre de 1928–, el volum de vols és molt baix si tenim en compte que són de dos a tres enllaços en cada sentit i per mes no arriba a tres passatgers en entrades i sortides, amb un baix volum de càrrega i correu. Al 1930 no arriba als tres vols setmanals en ambdós sentits; segurament algunes setmanes seran dos i d'altres tres, amb un índex d'ocupació per sota d'un passatger vol, o sigui un nivell molt baix d'ocupació, un nivell de càrrega d'11 i 5 kg per viatge i el correu molt més baix. Com es pot veure, uns resultats ruïnosa econòmicament. Per tant, l'anunci d'allargar la línia fins a Gibraltar per dur-hi passatgers, correu i càrrega per al transatlàntic italià que feia la ruta Gibraltar-Amèrica del Nord era un intent de millorar els resultats, ja que els passatgers podien sortir del port d'origen, Roma, Ginebra o Barcelona entre dos o tres dies més tard i el correu i

la càrrega també guanyaven aquest temps. D'altra banda, feien com els alemanys a l'Atlàntic nord però sense necessitat de llançar l'avió amb catapulta. El 3 de setembre de 1930, es va fer el primer vol de prova amb el Dornier J Wal I-AZED, que allargà la ruta Barcelona a Los Alcázares i Gibraltar, on esperà l'arribada del transatlàntic *Conte Biancamano* per portar passatgers i càrrega cap a la seva destinació. Els aparells només podien agafar persones, mercaderies i correu a Gènova i Barcelona. Els vols de proves duraren fins a l'abril de 1931, sense poder afirmar quants se'n feren, però després s'abandonà.⁸¹⁷ Mirant el quadre anterior, pel nombre de vols registrats, també es confirma que es podien haver fet. Amb el nou intent inclòs, el nombre de passatgers/vol segueix estant per sota de l'1, la càrrega aquell any puja a 26 kg/vol d'entrada i per sota d'1 de sortida. El correu els anys 1931 i 1932 té un fort augment pel que fa al transit i puja la sortida a quasi 17 tones, que queda en 84 kg/vol. Cal considerar que si el correu en direcció a Itàlia s'enviava per hidroavió, arribava a Òstia en 10 hores de vol, mentre que el volum del 1932 quedava en poc més de sis tones. Aquell mateix any fa un retrocés en tots els camps: baixa el nombre de vols i augmenta una mica el passatge d'entrada i el de sortida resta gairebé igual. No sobta que en el global del 1929 al 1932 siguin més els passatgers que vénen que no els que surten, ja que el tram Barcelona-Marsella en aquells anys també es podia fer amb Aéropostale i Luft Hansa. És a dir, que el passatger tenia més opcions. Recordem que l'hidroavió arribava a mitja tarda i sortia l'endemà a primera hora.

Vegem ara les dades del 1933 al 1936, en el quadre següent:⁸¹⁸

Anys	Viatges			Passatgers		
	En	Sort	Total	En	Sort	Totals
1933	42	42	84	166	103	269
1934	87	86	173	441	359	800
1935	126	124	250	1211	1301	2.512
1936	73	70	143	335	370	705
	328	322	650	2.153	2.133	4.286

⁸¹⁷ LV 01/09/1930, 18/03, 11/04/1931.

⁸¹⁸ Quadre elaborat amb les dades de LV 01/06/1933 a 17/07/1936.

Sobre aquest període hem de tenir present que al maig SANA és absorbida per SAM i que el 28 d'agost de 1934 passa a Ala Littoria. Si mirem les xifres veiem que hi ha un augment considerable, per diferents factors.

Els dos vols transatlàntics en formació dirigits per Italo Balbo, el 30 de maig de 1931 a l'Atlàntic sud i del 2 a l'11 de juliol de 1933 a l'Atlàntic nord, donen un gran prestigi a Itàlia. El primer amb 13 hidroavions i després amb 25 Savoia-Marchetti 55.

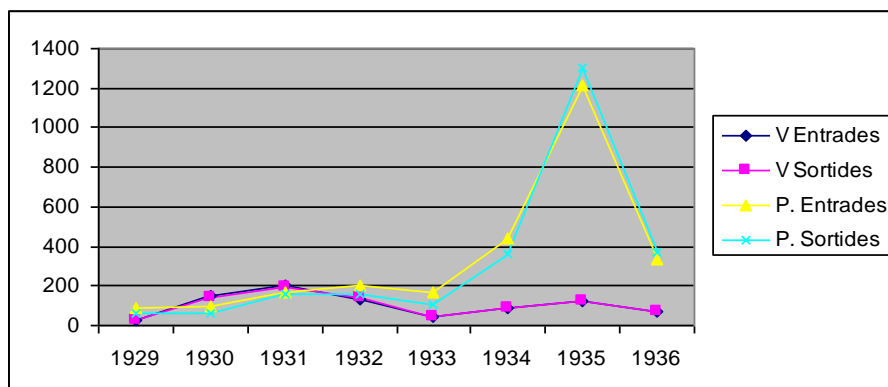
El bon nivell obtingut pels avions italians i l'evolució de les línies aèries acabaren en una bona organització, que operava de forma eficient en les rutes. No hem d'oblidar en mirar-les que el 1933 va de juny a desembre i el 1936 fins al juliol, però d'aquest mes i l'anterior no hi ha informació sobre passatgers.

Amb les dades del quadre, veiem que tot i que el nombre de vols setmana no creix, es dispara el nombre de passatgers en augmentar la capacitat dels hidros. Podem veure que la ràtio d'ocupació és d'un 46,5% el 1933, d'un 45,3% el 1934, d'un 88,9% el 1935 i d'un 41%, tot i les dades parcials d'aquell any.

Per acabar aquesta part, vegem el quadre global del 1929 al 1936 i el gràfic:

Anys	Viatges		Total	Passatgers		Totals	%
	En	Sort		En	Sort		
1929	29	27	56	85	61	146	
1930	146	145	291	93	66	159	
1931	201	198	399	165	161	326	
1932	136	138	274	200	157	357	
1933	42	42	84	166	103	269	46,5
1934	87	86	173	441	359	800	45,3
1935	126	124	250	1211	1301	2512	88,9
1936	73	70	143	335	370	705	41
	840	830	1670	2696	2578	5274	

(Quadre elaborat amb les dades dels BODGNTA i BODGAC i LV 01/06/1933 a 17/07/1936)



V = vols,
P= passatgers

31.1.1.2 - Interessos espanyols

Amb la creació de LAPE, s'encarà la possibilitat de tornar a obrir l'enllaç Barcelona-Mallorca, que no operava des del 1923. El 26 de maig de 1933 es féu un vol d'estudi Barcelona-Palma amb un Dornier Wal, pilotat el Sr. Wagner, aviador de la casa constructora, acompanyat del pilot Joaquim Cayón, amb convidats del sector aeronàutic. L'endemà feren vols a Pollença i Alcúdia, i a la tarda a Palma, i tornaren a Barcelona el dia 28 a la tarda.⁸¹⁹ D'aquests vols se'n derivà la comanda a CASA per a la construcció de dos Dornier J Wal per tal de cobrir l'enllaç. El 24 de desembre de 1934 rebé la matrícula EC-ZZA⁸²⁰ el primer dels dos Dornier demanats a CASA i el 2 de gener de 1935⁸²¹ el govern autoritzà realitzar vuit vols d'estudi a partir del 26 de gener. Al gener es feren 4 vols des de Barcelona i 5 des de Mallorca, portant 10 passatgers amb bitllets gratuïts i 20 amb passis oficials, i al febrer foren 2 i 3 vols, respectivament, 11 passatgers amb passis, 1 bitllet gratuït i 17 passis oficials. Eren vols de prova per deixar a punt tots els detalls per tal d'obrir línia aèria regular.

El mes de maig rebé la matrícula EC-YYY el segon Dornier i el dia 16 començaren els vols de línia regular.

Les dades trobades al BODGA donen el nombre de vols en cada sentit, el nombre de passatgers segons bitllets i nacionalitats i el pes de l'equipatge i de les mercaderies en quilograms. Vegem-ne el detall en el següent quadre:

VOLS DORNIER BARCELONA-MALLORCA-BARCELONA L'ANY 1935					
Mes	Ruta	N. vols	Passatgers	Equipatge kg	Càrrega kg
Maig	BCN-Mall	5	6	30	6
	Mall-BCN	5	11	24	1
Juny	BCN-Mall	1	0	0	0
	Mall-BCN	1	1	0	0
Juliol	BCN-Mall	11	16	112+60	3
	Mall-BCN	10	15	45+11	19
		33	49	282	29

⁸¹⁹ CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 241; LV 27 i 28/05/1933.

⁸²⁰ BODGA, desembre de 1934.

⁸²¹ GM 02/01/1935; BODGA, gener de 1935.

En el capítol equipatge, les quantitats rere el signe + són quilograms d'excés.

Els passatgers per tarifes són: 18 de tarifa normal, 16 de tarifa reduïda, 11 de gratuïts i 4 passis oficials.

El passatgers, per sexes, són 44 homes i 5 dones. I si els mirem per nacionalitats, 38 homes són espanyols, 2 són francesos i hi ha 1 alemany, 1 italià, 1 soviètic i 1 britànic. Quant a les dones, 4 són espanyoles i 1 britànica.

Les dades trobades a *La Vanguardia* són més explícites en dies per mes, matrícula i nombre de passatgers, però no indiquen mercaderies ni correu.

Vegem-ne les dades en el quadre següent:

BARCELONA-PALMA Dornier Wal de LAPE L'ANY 1935

MES	DIA	Port Palma		Port Barcelona		Do Wal	Pass.
		Origen	Destí	Arribada	Sortida		
MAIG	16		16,20		14,35	EC-YYY ¹	8
	17	Palma		8,30		EC-YYY	9
			Palma		14,30	EC-YYY	7
	20	Palma		8,10		EC-YYY	6
	21	Palma		8,30		EC-YYY	6
	24		Palma		14,30	EC-YYY	2
TOTAL							38
JUNY	12		Palma		15,30	EC-AAZ	V. P.
JULIOL	9				17,35	EC-YYY	0
	15	Palma		10,15		EC-YYY	5
	17		Palma		14,30	EC-YYY	1
	18	Palma		8,10		EC-YYY	3
			Palma		14,30	EC-YYY	4
	19	Palma		8,40		EC-YYY	3
			Palma		14,35	EC-YYY	Merc.
	22	Palma		8,20		EC-YYY	0
			Palma		14,20	EC-YYY	1
	23	Palma		8		EC-YYY	1
			Palma		14,20	EC-YYY	3
	24	Palma		8,05		EC-YYY	Merc.
			Palma		14,30		1
	26	Palma		8,05		EC-YYY	0
TOTAL							22
TOTAL							60

Llegenda: Merc. = mercaderies, V. P. = vol de prova, ¹el pilot Sr. Vallés, el mecànic Sr. Gil i el radiotelegrafista Sr. Bielsa

Tal com queda palès, les dades no quadren entre les diferents fonts, però el que s'hi evidencia són els magres resultats, fet que va dur a suspendre la línia amb hidroavions. Des de Barcelona no hi torna ha haver-hi enllaç fins a l'abril de 1936, amb avions terrestres.

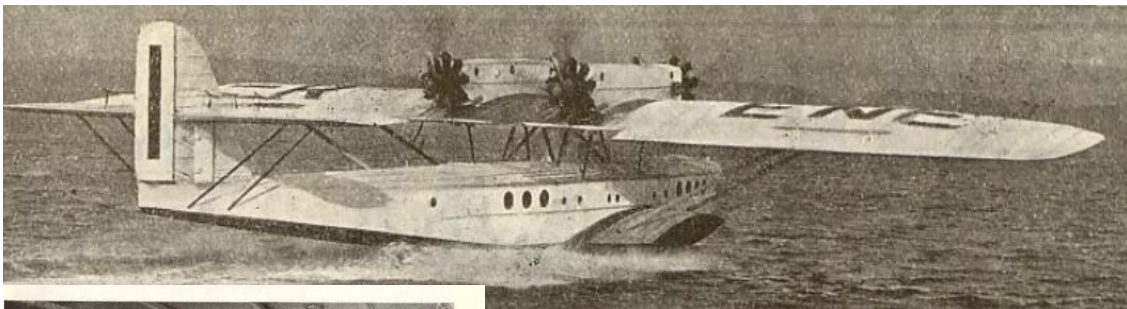
Vegem ara el trànsit civil de les línies aèries que operaren al port, en dades globals:

Anys	N. vols	Passatgers	Companyies aèries
1929-1930	347	305	SANA
1931-1936	1.323	4.969	C.A.M. / Ala Littoria
	33	49	LAPE
	1.703	5.323	

Vegem ara la relació entre el trànsit nacional i l'estatal:

	N. vols	%	Passatgers	%
Trànsit internacional	1.670	98,06	5.274	99,07
Trànsit nacional	33	1,93	49	0,92

Els números d'aquests quadres demostren clarament que el trànsit al port era internacional, amb molt poc de nacional. Els vols nacionals foren per a l'estudi de l'enllaç Barcelona-Palma amb hidroavions CASA/Dornier Wal.



Super Dornier Wal i la cabina de passatgers
(fotografies Revista Icaro Num.)

35.2 - Escuela de la Aeronáutica Naval

Entre els vols de pràctiques, el 24 de gener de 1927 a les 9.30 h s'envolà el Savoia 16 bis, pilotat pel mestre Eusebi⁸²² o Josep Eusebi⁸²³ i el mariner mecànic Manuel González, els quals en acabar les pràctiques en planar sense motor feren una espiral cada cop més tancada i s'estavellaren entre dos vivers de musclos. El pilot hi perdé la vida i el mariner quedà ferit.

L'endemà hidroavions Macchi 18 i Supermarine sobrevolaren la comitiva fúnebre quan anava cap al Cementiri del Sud-oest.⁸²⁴

Aquell any arribà un moment en què no hi havia cap Macchi 18 d'escola operatiu. Per tant, no es podia fer escola ni entrenament, fins que començaren a sortir dels TAN aparells reconstruïts i altres de reparats mentre no es començava a construir una petita sèrie dels hidroavions d'escola.

L'1 d'abril l'escola disposava del següent material:

- 1 Savoia 16 bis, en reparació
- 5 Supermarine de bombardeig, un en vol.
- 0 Macchi d'escola

Dels cinc hidroavions, un estava en vol i no es disposava de cap Macchi 18 d'escola ja que s'havien donat per inútils els tres que quedaven després de les revisions habituals. Aquest material referenciat ja es preveia que s'hauria de donar de baixa el mateix 1927.

Al maig ja podien comptar amb dos Macchi 18, els primers de la sèrie que s'estava construint i al juliol ja en foren sis. Aquest augment de material en vol quedà reflectit en l'increment d'hores de vol, tal com mostra el següent quadre:

Març	57 h 30 min	156 amaratges
Abril	36 h 30 min	331 amaratges
Maig	59 h	358 amaratges
Juny	92 h 34 min	471 amaratges

⁸²² GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, p. 346; LP 25/01/1927.

⁸²³ LV 25/01/1927.

⁸²⁴ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 346; LP 25/01/1927; LV 25 i 26/01/1927.

Feren els vols els pilots d'avió i hidroavió, 15 observadors navals i 34 mecànics. Amb aquests números i els de personal de vol queda clar que no es podia volar les hores necessàries.⁸²⁵

El diumenge 31 de juliol, en un dels hangars de Can Tunis, el capellà de l'EAN, mossèn P. Bonego, beneí l'esquadreta de 10 hidroavions construïts als TAN. Aquell mes s'adquirí a Varese (Itàlia) un Macchi 18 d'escola amb ales plegables, llest per entrar en servei i servir de model de construcció.⁸²⁶

El 3 d'agost, el Macchi 18 Núm. 10, pilotat per l'alferes de navili Guillermo de Llera, portant el caporal mecànic Juan Pedro Raja Hernández, quan volava a poca distància del port, aproximadament a les 10 h, va caure en barrina a l'aigua. S'aconseguí treure'n el pilot, ja mort, però desaparegué el caporal. L'endemà a les 11 h la comitiva fúnebre es dirigí al Cementiri del Sud-oest, on es dipositaren les restes del traspasat en espera que la família digués on s'havia de dur. Quatre Macchi 18 sobrevolaren la comitiva. El 12 d'agost fou trobat el cadàver del caporal a la platja de Pequín, al Poblenou.⁸²⁷

L'1 de novembre el rei d'Espanya va sortir del port en el creuer *Príncipe Alfonso* en direcció a Itàlia. Començà el recorregut escortat un tros per cinc hidroavions Macchi 18, amb l'hydroavió de l'agregat aeronàutic italià a Madrid.⁸²⁸

31.2.1 - Exercicis combinats

L'exercici consistia a atacar Barcelona amb una esquadreta de vaixells bombardejant-la des de 20 km de distància. Si l'esquadreta arribava a 10 km de la ciutat, es considerava assolit l'atac. La unitat naval la formaven tres destructors i quatre torpediners.

La defensa de la ciutat anava a càrrec de dos submarins. Cadascun controlava una zona amb la col·laboració dels aparells de l'AN en quatre grups: dos amb tres Macchi 18, un de reconeixement i l'altre de bombardeig, a més de dos Blackburn i cinc Martinsyde de caça.

El 9 de juny a les 6 h s'envolaren els Macchi 18. Un dels aparells, en veure la direcció que prenia la força atacant, va mantenir el contacte visual, mentre que

⁸²⁵ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 357-359.

⁸²⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 352; LV 02/08/1927.

⁸²⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 377-379; LV 4, 5, 12 i 13/08/1927.

⁸²⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 391; LV 02/11/1927.

els altres dos llançaren missatges mitjançant portamissatges que projectaren als submarins. El portamissatges era un petit recipient on s'introduïa el missatge escrit amb una corda de 20 m que duia un suro a l'extrem. L'hidroavió baixava a uns 5 m de l'aigua i llençava el missatge, en un angle de 80° respecte a la direcció del submarí, i a uns 50 m per davant de la nau.

Amb aquesta informació els submarins es posicionaren. Els Macchi en formació en V simularen un bombardeig de les naus. Els torpediners simularen atacs i els caces, metrallaments. El resultat del simulacre fou de baixes conclusions, ja que les actuacions aèries no tingueren oposició. D'altra banda, s'acordà que l'escola elaborés un codi de senyals visuals i radiotelegràfics per ser provats.⁸²⁹

31.2.2 - Altres vols

El dimarts 11 de gener de 1927, a les 13.30 h, amarà davant els hangars de l'AN un Dornier Wal portuguès pilotat pel tinent Cergbur procedent de Pisa en direcció a Los Alcáceres i continuà el seu vol l'endemà al matí.⁸³⁰

El dilluns 13 de juny, pocs minuts abans de les 17 h, passà per sobre del port de Barcelona en direcció a terra l'hidroavió Savoia S-55 *Santa Maria II* pilotat per De Pinedo, en la que era la penúltima etapa del seu periple entre Itàlia, Espanya, l'Àfrica, Sud-amèrica, el Carib, Amèrica del Nord, les Açores, Portugal i Barcelona. A les 17 h amarà a l'entrada del port, fou remolcat per una llanxa de l'AN fins a la dàrsena del Morrot i quedà amarrat a una boia. La tripulació de l'hidroavió fou portada fins a les instal·lacions de l'Aeronàutica Naval al moll del contradic.

Abans de les 15 h sortiren una esquadreta d'hidros de l'AN pilotats pels tinents de navili Montis, Ceano i Celier, més dos aparells terrestres pilotats per sotsoficials, i el dirigible O-1 per escortar el *Santa Maria II* en l'últim tram del viatge.

En arribar al moll de l'AN De Pinedo fou rebut per una munió d'autoritats,⁸³¹ la colònia italiana i el públic.

⁸²⁹ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 366-371.

⁸³⁰ LV 12/01/1927.

⁸³¹ Vegeu ANNEXE PORT 7

A les 18.15 h es va dirigir a Capitanía a saludar el general Barrera i a les 19 h 35 min va anar a l'Ajuntament de la ciutat, on fou rebut per l'alcalde, Baró de Viver, i alguns regidors.

La tripulació del Savoia S-55, el marquès Francesc de Pinedo, el capità Carlo del Prete i el mecànic Vitale Zacchetti anaren a les 20 h a la Casa dels Italians, on restaren fins a les 20.30 h.

El dijous 16 de juny arribà de Madrid De Pinedo acompanyat de Ramón Franco i el Sr. Marchiandi, el comissari del *fascio* a l'estranger i el Sr. Aguarones, destacat feixista resident a Barcelona. Un cop arribats, es dirigiren a l'Hotel Majestic, des d'on anaren directes als hangars de l'AN, on ja estava llest per sortir l'hidroavió *Santa Maria II*, que s'envolà a les 10 h 34 min en direcció a Òstia i Roma, on arribà a les 17 h. Tancà així un gran periple, durant el qual Lindbergh féu el famós vol de Nova York a París.⁸³²

El 31 d'agost a les 12.30 h amarà davant els hangars de l'AN un Savoia S-16 italià, pilotat pel capità Penzo provinent de Roma, d'on havia sortit a les 7.30 h. L'aviador tenia previst sortir l'endemà en direcció a Lisboa i arribar-hi la mateixa tarda, amb intenció de tornar a Barcelona en pocs dies.⁸³³

El dilluns 5 de desembre a les 7.30 h s'enlairà del port de Barcelona el Savoia S-59, pilotat pel comandant Longo, l'agregat aeronàutic a Madrid, portant el mecànic Baniro, en direcció a Lisboa per presentar les credencials al govern portuguès. A les 16 h féu escala a Los Alcáceres i a les 18 h arribà a Ceuta, on feren nit i l'endemà al matí volaren fins a Lisboa.⁸³⁴

El divendres 23 de desembre féu el vol de tornada de Lisboa el comandant Longo amb el seu Savoia S-59. Realitzà el recorregut en dues parts: primer Lisboa-Los Alcáceres en 5 h 50 m i des d'aquesta base fins a Barcelona en 3 hores i 10 minuts.⁸³⁵

⁸³² CANUDAS, Josep, *op. cit.*, p. 143; VAN HOOREBEECK, Albert, *op. cit.*, p. 97-107; *Aérea*, juliol 1927; St 01/07/1927; LV 14, 17 i 18/06/1927.

⁸³³ LV 01/09/1927.

⁸³⁴ LV 07/12/1927.

⁸³⁵ LV 24/12/1927.

31.2.3 - ELS TALLERES DE LA AERONÁUTICA NAVAL

El març de 1927, en fer una revisió habitual a un Supermarine, trobaren trencada una ferramenta de les ales i altres defectes en l'aparell. Per seguretat es varen fer revisions en profunditat a la resta d'aparells de l'esquadreta i trobaren els mateixos problemes en tots menys un. Només en quedà un en vol, per entrenament de bombardeig. Calia fer reparacions en profunditat i calgué demanar ales i altres elements a la casa fabricant. Un cop reparats els avions els quedava una vida d'un any abans de ser donats de baixa definitivament.⁸³⁶ També calia reparar tres avions de caça Martinsyde, destrossats en accidents. S'enviaren els fuselatges als Talleres de Aeronáutica Militar, a Cuatro Vientos, enviant-hi els elements aprofitables i tres Avro 504. Al mes de novembre els avions d'escola ja estaven llestos per ser portats a Barcelona, mentre que per als Martinsyde calia esperar a finals de desembre.

El 16 de desembre els tinents de navili Galán i Eladio Celano anaren a buscar els aparells per dur-los en vol a Barcelona. Un d'ells tornà al Prat, però abans aterrà a la finca dels marquesos de Benicarló, propera a Vinaròs. En envolar-se es destrossà l'aparell, que podria ser un Avro 504. El pilot, que només tenia uns cops, anà a Barcelona en tren. La resta d'aparells es portaren sense problemes.⁸³⁷

El 24 de maig arribà a Barcelona el capità general del Departament de Cartagena en visita d'inspecció als serveis de l'Aeronáutica Naval. L'endemà assistí a l'avarada del Macchi 18 Núm. 5 de la sèrie que s'estava produint i la posada de la carena del Núm. 7. Aparells que s'anaven provant pel tinent de navili Cellier a mesura que sortien dels Talleres.⁸³⁸

⁸³⁶ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 348-349.

⁸³⁷ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 382-383; LV 17/12/1927.

⁸³⁸ GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la; *op. cit.*, p. 364-365.

31.2.4 - El cost dels TAN en sous

Vegem arè que significaven econòmicament els TAN en sous i nombre d'operaris de 1923 a 1927.

Anys	Operaris	Jornals ptes	Anys	Operaris	Jornals ptes ⁸³⁹
1923	159	493.694, 24	1926	206	600.074,70
1924	186	413.252,28	1927	206	562.957,70
1925	206	617.190,97			

Hi havia un reduït nombre de treballadors que tenien assignats els seus sous en setmanades, eren els operaris⁸⁴⁰ que tenien responsabilitats i les seves retribucions anaven de 65 a 120 ptes. setmanada, la resta d'operaris cobraven en jornals que anaven de 5 a 12 ptes. dia, retribucions que se'ls i abonaven en setmanades.

Pràcticament la totalitat dels operaris eren homes, doncs només cinc eren dones⁸⁴¹ que treballaven a la secció de Talabarders i pintors.

La feina estava dividits en diferents seccions de treball que eren especialitats o destinacions que requerien especialitats: Fusteria, fusters de banc, cascs, ales, muntatge, mecànics, ajustadors, talabarders i pintors, màquines, motors d'aviació, cotxes, magatzem, farga, caldereria, hangar, revisador, dirigible, sereno, mecanògraf.

Tots els treballadors estaven afiliats a una mútua.

⁸³⁹ Archivo General de la Marina Álvaro Bazán 7510/28 – 7510/033

⁸⁴⁰ Per veure la relació dels treballadors dels TAN vegeu Annexe Port N. 8

⁸⁴¹ Elvira García, Isabel Ramírez, Ana Blanquet, María Cifuentes i María Pujols.

CONCLUSIONS

En la primera etapa, dels inicis fins al 1920, tenim un període frustrat que no aconsegueix engegar. Es creen els primers aeroclubs i ja des del principi l'enfrontament amb l'ajuntament el deixa tocat.

Pujol Comabella y Compañía i Talleres Hereter, en les dues basant-se en l'escola i la indústria, no aconsegueixen assentar-se. Comencen necessitant beques per als alumnes, la qual cosa assenyala molt pocs alumnes formats i amb pocs recursos. Aquests pràcticament no adquiriren avions. La indústria només té el mercat militar, en el qual les poques comandes i el fracàs en el concurs d'avions militars, sumant-hi el fracàs de l'intent de línia postal amb Mallorca, la deixa tocada de mort.

En la següent etapa, desapareix la poca aviació civil creada en quedar sense aeròdrom, amb un aeroclub cada cop menys aeronàutic i sense cap influència. L'arribada de l'Escuela de la Aeronáutica Naval manté en funcionament l'aeròdrom, organitzen la base d'hidroavions al port, on opera uns mesos l'Aero Marítima Mallorquina, en paral·lel als vols militars, i munten els Talleres de la Aeronáutica Naval sobre el que foren els Talleres Hereter. Tallers que produïren uns quants models i feren tasques de manteniment dels avions de l'EAN fins a la Guerra Civil. Al 1923 es crea l'aeròdrom de l'Aero Club de Catalunya amb molta dificultat.

L'entrada de l'Escuela de la Aeronáutica Naval manté un aeròdrom/aeroport amb activitat aeronàutica a Barcelona.

En aquest període Latécoère crea el seu propi aeròdrom. Des del 1919 operava a l'aeròdrom de la Volateria i a Espanya comença a operar la UAE.

Podem dir que es mantenen i creen infraestructures que en la propera etapa poden posar en funcionament les línies àries.

Fins ara hem vist la història dels aeròdroms fins a l'arribada de les línies aèries; per tant, l'aeròdrom civil, el de l'Aero Club de Catalunya, no hi entra en operar-hi bàsicament l'aviació esportiva. Coneixent on operaven, he parlat de la història de les línies aèries que passaven pels aeroports de Barcelona. Per entendre el pes dels aeroports de Barcelona i el paper d'aquests dins de les

líniees aèries he explicat els seus camins des dels seus aeròdroms base fins a les destinacions llunyanes. Amb aquestes exposicions he donat una visió del pes de les diferents aerolínies en el seu pas per Barcelona, però cal una referència o comparació; per tant, compararé les rutes i les dades de les aerolínies a la capital catalana amb Madrid. D'aquesta comparació en podrem treure el lloc que li correspon a Barcelona i el paper de les aerolínies.

Aquesta comparació la faré en dos paràmetres diferents:

1. L'exposició de forma resumida de les rutes que es feien des de Madrid, amb un disseny de rutes espanyoles completament radial, i des de Barcelona.
2. Faré una comparació amb dades dels paràmetres habituals de les aerolínies: passatgers, càrrega i correu de les rutes que passaven per Madrid per comparar-ho amb Barcelona.

RUTES

1927-1929

Des de Madrid:

La UAE, operant des de Getafe, Madrid-Sevilla-Lisboa-Madrid. L'enllaç de la ruta exposada en els dos sentits es mantingué un temps i després es deixà de volar cap a Lisboa. L'enllaç Madrid-Lisboa es va mantenir uns mesos, més pel prestigi que podia donar una ruta internacional, però també s'abandonà, i restà operativa la Madrid-Sevilla.

Al desembre de 1927 començà a operar Iberia, des de Carabanchel Alto, aeròdrom de Talleres Loring, amb la ruta Madrid-Barcelona-Madrid. L'any 1928 funcionà normalment la Barcelona-Madrid, amb Iberia, i la Madrid-Sevilla, amb la UAE. Una ruta global Barcelona-Sevilla en dues etapes. Ruta que sempre s'operà amb un o altres operadors fins al juliol de 1936.

L'any 1929, en començar a operar C.L.A.S.S.A., la UAE funciona com a tal del gener fins a l'abril, mentre que Iberia el mes de maig no vola, en espera que li arribin els Junkers G-24, i comença a operar al juny. El mes de maig no hi ha ruta Madrid-Barcelona, mentre que sí que hi ha l'enllaç amb Berlín.

El 1929 Aéropostale estableix un vol setmanal París-Bordeus-Madrid.

D'altra banda, aquell mateix any funcionen dues rutes més independents: Sevilla-Larraix-Sevilla, per part de Jorge Loring, fins a la seva incorporació a C.L.A.S.S.A. més endavant.

També funcionà la ruta Sevilla-Granada-Sevilla, per part de la UAE, sense incorporar-se a la línia estatal. Operà durant un temps i deixa de fer-ho.

Des de Barcelona:

La situació a Barcelona és completament diferent.

A l'aeròdrom de la Volateria, des del 1919 i del propi des del març de 1920, operà primer Latécoère, i a partir del 1927 Aéropostale amb vols regulars. Si bé amb Latécoère era bàsicament correu, al final de la seva vida ja començà a comptar amb més passatgers i comencen a volar amb avions amb places per a passatgers. Amb Aéropostale els passatgers ja compten més i s'opera amb avions Laté 28.

Iberia volà des de l'aeròdrom dels mariners des del 14 desembre de 1927, fent la ruta Madrid-Barcelona i tornada, enllaços que es mantenen en passar a C.L.A.S.S.A., que començà a operar el juny de 1929. El 5 de gener de 1928 Luft Hansa va fer el primer enllaç amb el Prat venint de Ginebra-Marsella-Barcelona.

SANA enllaçà amb el port de la ciutat des del novembre de 1928 i començà les connexions Roma, Gènova, Marsella i Barcelona amb hidroavions.

RUTES

1930-1936

Des de Madrid:

Al 1930 hi ha la ruta de sempre Madrid-Barcelona i tornada, i també amb Sevilla, a les quals en els mesos d'estiu s'afegeixen Madrid-Biarritz, Madrid-París i Madrid-Canàries. Passats aquests mesos les rutes desapareixen i no seran operatives realment fins al 1935. L'any 1934 s'obre la ruta Madrid-València. Al 1935 s'hi afegeixen les rutes internacionals a París, des del maig, i a Lisboa des del juny i, d'altra banda, la ruta a les Canàries, que primer surt de Madrid, per passar després a anar-hi des de Sevilla. A les Canàries a l'agost s'estudia l'enllaç Las Palmas-Tenerife. Al 1936 a les rutes explicades fins ara s'hi afegeix la prolongació de la ruta de València fins a Mallorca. Fins a l'abril, els vols estudiats entre illes a les Canàries es fan regularment, i la ruta a Mallorca des d'abril, alhora que desapareix la línia València-Mallorca.

Des de Barcelona:

A la ruta peninsular a Madrid s'hi afegeix l'any 1935 la ruta Barcelona-Mallorca amb hidroavió Dornier Wal, que deixa d'operar pel mal resultat, així com ruta fins a Marsella des del novembre. Al 1936 s'hi afegeix una ruta fins a València del juny al setembre, i a Mallorca des de l'abril amb avions terrestres.

Aéropostale segueix operant fent vols amb passatgers fins a Casablanca i vols de correu fins a Casablanca, Dakar, Natal i cap a Buenos Aires, el tram atlàntic amb avisos. Al 1933 passa a formar part d'Air France, la qual segueix operant en la ruta de sempre, introduint-hi nous avions bimotors i trimotors amb més capacitat. Al 1935 comencen a operar en el tram atlàntic amb hidroavions i avions terrestres i a portar passatge fins a Santiago de Xile. En crear-se Air France, es fusionen les aerolínies més importants i la ruta a Saigon a partir del 1935 comença a Barcelona. El 2 de juny de 1936 s'inaugurà la ruta Barcelona-Londres via Marsella, Lió i París.

En aquest període, Luft Hansa passa l'any 1933 a ser Lufthansa, i empra sistemàticament trimotors introduint el Ju 52/3m des de l'octubre de 1934. A la ruta de sempre amb passatgers s'hi afegeix la línia postal fins a Sud-amèrica des del 2 de març de 1934, creuant l'Atlàntic amb hidroavions que fan escala a mig oceà amb vaixells amb catapulta. El juny de 1936 la ruta de passatgers fins a Barcelona s'allarga fins a Madrid.

L'aerolínia italiana SANA en el procés de concentració d'aerolínies passa al 1934 primer a formar part de la C.A.M. i a l'agost del mateix any es converteix en Ala Littoria. Aquesta ruta des de Roma passa a augmentar freqüències i emprar hidroavions de dos bucs i més places, els Savoia S-5. Aquesta ruta, a part d'haver fet vols d'estudi de Barcelona a Gibraltar per enllaçar amb els transatlàntics, s'acabà abandonant després d'uns quants vols i resta fins al 1936 en la ruta habitual Roma-Gènova-Marsella-Barcelona.

Abans de començar a fer la comparació de dades cal recordar que, si bé la primera aerolínia a operar és la UAE l'abril de 1927 i Iberia al desembre, d'aquest any només he trobat dades parcials de la UAE i d'Iberia, igual que del 1928 i, per tant, no es poden fer comparacions amb res.

Abans d'entrar a treballar els números de les operacions dels vols de les diferents companyies als aeròdroms/aeroports de Barcelona i Madrid, cal explicar-ne les diferències.

A Madrid, la UAE va operar des de finals del 1927 des de Getafe i Iberia, des de Carabanchel Alto. En fusionar-se a C.L.A.S.S.A., aquesta i L.A.P.E. operaren des de Getafe fins que el gener de 1934 passaren a operar a l'aeroport de Barajas. O sigui que s'operava en un o altre aeroport segons els anys.

A Barcelona, la situació era diferent. L'aeròdrom de la Volateria, des del 1916, passa a dir-se aeròdrom dels mariners del 1921 al 1928, i aeròdrom provisional a partir del 1929, on operà primer Iberia, després C.L.A.S.S.A i després L.A.P.E. El gener de 1928 començà a operar-hi Luft Hansa, que l'any 1933 passa a dir-se Lufthansa.

Al 1920 es crea l'aeròdrom francès, on operà Latécoère fins al 1926, des del 1927 Aéropostale i des del 1933 Air France.

Al port des del novembre de 1928 hi començà a operar S.A.N.A, succeïda per C.A.M. i aquesta és substituïda per Ala Littoria.

Tenint present aquestes explicacions, mirem ara què ens diuen els números.

Primer vegem els totals a Barcelona i Madrid. Després veurem els números diferenciats entre rutes estatals i internacionals.

TRÀNSIT ALS AEROPORTS DE BARCELONA I DE MADRID (1929-1936)

¹	N. vols	Passatgers	Mercaderies kg	Correu kg
Barcelona	17.330	72.797	269.156	845.970
Madrid	10.741	52.055	243.575	304.198

Aquestes dades globals de totes les línies aèries que passaven pels diferents aeroports de Barcelona i el de Madrid ens indiquen un volum de trànsit aeri superior de Barcelona respecte a Madrid.

Si volem veure els pes que tenien les instal·lacions de cada ciutat, mesurant línies estatals i internacionals, tenim els resultats dels quadres següents.²

¹ Quadre elaborat amb les dades dels BODGNTA, BODGAC i LV 01/06/1933 a 17/07/1936.

	Línies estatatals				Línies internacionals			
Madrid	N.V.	Passat.	Merc. kg	Corr. kg	N.V.	Passat.	Merc. kg	Corr. kg
1929-30	1.990	9.984	25.987	285	235	1.022	8.929	160
1931-36	7.489	39.095	200.820	261.417	757	1.954	7.848	42.236
	9.479	49.079	226.807	261.702	992	2.976	16.777	42.396

	Línies estatatals				Línies internacionals			
Barcel.	N.V.	Passat	Merc. kg	Corr. kg	N.V.	Passat	Merc. kg	Corr. kg
1929-30	1.088	4.523	15.576	169	1.290	2.263	2.670	163.372
1931-36	4.541	23.375	144.403	207.096	10.411	42.636	106.507	475.33
	5.629	27.898	159.979	207.265	11.701	44.899	109.177	638.705

(**Llegenda:** N.V. = nombre de vols, Passat. = passatgers, Merc. = mercaderies, Corr. = correu)

Només mirant els dos quadres podem afirmar que Madrid és superior a Barcelona en rutes estatals, nombre de vols, passatgers, mercaderies i correu, ja que és el centre d'una xarxa radial de les línies aèries espanyoles, mentre que Barcelona és la ciutat internacional en tots els diferents paràmetres.

L'aeroport francès és completament internacional, tot i que les dades només són de passatgers de l'1 de juny de 1933 al 17 juliol de 1936 i nombre de vols.

El nombre de passatgers real era superior ja que no hi ha dades d'Aéropostale, que feia un vol diari a Barcelona, però no hi ha informació que permeti donar uns números. Al nombre de vols n'hi ha 277 que són dels vols postals cap Sud-amèrica. El mateix succeeix amb Lufthansa, que en té 247, 10 dels quals realitzats pel Graf Zeppelin.³

El trànsit al port és pràcticament tot de l'aerolínia italiana, menys uns quants vols fets per LAPE entre Barcelona i Mallorca.⁴

En tot el període 1930-1936, les nacionalitats que hi aporten més passatgers, a part de l'espanyola, són l'alemanya, l'anglesa, la nord-americana i la francesa, i la italiana queda alguns cops en quart lloc i molts d'altres per sota. Si mirem la ràtio de passatgers espanyols/passatgers estrangers, els anys amb rutes a

² *Ibíd.*

³ Per veure les referències d'aquests vols consulteu Annex Línies aèries, AF Sud-amèrica 1933-1936 i Lufthansa Sud-amèrica 1934-1936.

⁴ Vegeu l'apartat Port.

l'estranger (1930, 1935-1936), les rutes de Madrid van del 39,54% al 100% de passatgers espanyols, mentre que les rutes de Barcelona es mouen del 46% al 94%. Els casos de més passatgers estrangers es donen en les rutes a París, on els francesos tenen gran presència, i la ruta a Marsella de Barcelona, on els que aporten més passatgers són els britànics. La ruta Barcelona-Marsella era servida per totes les companyies que passaven per Barcelona.

En la franja dels anys 1931-1934 amb rutes només nacionals, les que passen per la capital tenen d'un 64% a un 80,3% de passatgers espanyols i en les que passen per Barcelona, d'un 70,32% a un 80,1%

En el conjunt de tots els anys, els passatgers estrangers més nombrosos són els alemanys, els nord-americans, els anglesos i els francesos, que varien d'ordre, i els italians queden entre els quatre primers uns quants anys i d'altres fins força per sota. El percentatge de passatgers estrangers de la suma dels quatre primers va del 64% a 80% dels passatgers estrangers a les rutes de Madrid i del 65% al 84% a les rutes de Barcelona.

A l'aeroport provisional hi volaren C.L.A.S.S.A. i després L.A.P.E i Lufthansa, més els vols no comercials, 235 entre el 1929 i el 1930, i 843 vols del 1931 al 1936 amb 524 acompanyants o passatgers.

La conclusió global és que els dos aeroports terrestres i el marítim de Barcelona sumen més passatgers que el de Madrid, que es converteix en la ciutat que té més trànsit en passatgers, nombre de vols i càrrega que Barcelona i, per tant, el que té més volum de tots els paràmetres indicats en tot l'Estat espanyol, tot i no haver aconseguit disposar d'un aeroport obert al trànsit nacional i internacional. El projecte que es va tirar enrere al 1931 també disposava de torre d'atracament per a dirigibles.

El números de la pàgina precedent són prou evidents per no adjuntar-hi gràfics.

BIBLIOGRAFIA

AÉROPOSTALE. *L'histoire d'une grande ligne aérienne ou la liaison postale, France – Amérique du Sud*, 1 Décembre 1928.

—. *Europe-Afrique-Amérique du Sud*, 14 Janvier 1930.

—. *Afrique Occidentale Française – Amérique du Sud*, 15 Avril 1929.

—. *Afrique du Nord par avion*, 15 Juin 1929.

ANDRÉS DE PALMA DE MALLORCA. *Prat de Llobregat: ensayo histórico*. Prat de Llobregat 1958.

ACEDO COLUNGA, Felipe. *El alma de la aviación militar española*. Espasa Calpe S.A., Madrid 1928.

ANGELUCCI, Enzo; MATRICARDI, Enzo. *Aviones de todo el mundo*, 7 vol. Espasa-Calpe S.A., Madrid 1977.

ARXIU HISTÒRIC DE LA CIUTAT DE BARCELONA. «Memòria del Real Aero Club de Catalunya, 1920 i 1922».

ASSOCIATION MÉMOIRE D'AÉROPOSTALE. «De France en Espagne et au Maroc par avion. Reproduction d'un carnet remis aux voyageurs des Lignes Aériennes Latécoère en 1919». Toulouse 2005.

BABIANO I SÀNCHEZ, Eloi. *Ales al cel. Marià Foyé i Ràfols (1903-1937)*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona 2014.

BACCRABÈRE, Georges. *Toulouse terre d'envol*. Signes du Monde, Toulouse 1993.

BACQUIÉ, Bernard. *Pierre-Georges Latécoère, l'entrepreneur de la ligne*. Fondation Latécoère, Paris.

BAHAMONDE MAGRO, Ángel; MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; OTERO CARVAJAL, Luis Enrique. *Atlas Histórico de las comunicaciones en España 1700-1998*. Correos y Telégrafos, Lunweg Ediciones S.A., Barcelona 1998.

BELLET, Eugène. *Histoire d'un avion de légende: Breguet XIV, des tranchées a l'Aéropostale*. Éditions Privat, Toulouse 2011.

BERLAN, Maurice. *Montaudran: Dans les ateliers des pionniers*. Portet-sur-Garonne, Loubatières 2007.

BIBLIOTECA DE CATALUNYA. «Memòries que amb motiu de la visita al Saló de l'Aeronàutica de 1921 a París i el port aeronàutic de Le Bourget presenten a l'excel·lentíssim Ajuntament».

BOUCHE, Henri; DALLFUS, Charles. *Histoire de l'aéronautique*. L'illustration, Paris 1942.

BROTONS I SEGARRA, Ròmul. *Més lleugers que l'aire, globus i dirigibles al cel de Barcelona (1783-1937)*. Albertí Editors S.L., Barcelona 2012.

BUADES SOCIAS, Miquel. *Inicios de la aviación en Mallorca: de Mamet a la Aero Marítima Mallorquina (1919-1923)*. Lleonard Muntaner Editor, Palma de Mallorca 2011.

CANUDAS, Josep. *Història de l'aviació catalana (1898-1936)*. Edicions de la Magrana, Barcelona 1983.

CÁTEDRA ALFREDO KINDELAN. *75 aniversario de la aviación militar española*. Escuela Superior del Aire, Madrid 1988.

CORN, Joseph J. *La biblia de la aviación. El romance de la humanidad con la aeronáutica 1900-1950*. EDAMEX, Mexico 1985 [Títol original: *The Winged Gospel. America's Romance with Aviation*. Oxford University Press, 1983].

DALE JACKSON, Donald. *Grandes épocas de la aviación*. El Correo Aéreo N° 21 i 22, Time Life Books Inc., Barcelona 1995.

DÍAZ MORLÁN, Pablo. *Horacio Echevarrieta 1870-1963: el capitalista republicano*. LID Editorial Empresarial S.L., Madrid 1999.

DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Història universal contemporània. Relacions internacionals 1918-1945*. Edicions Universitàries Catalanes, Barcelona 1982.

ESCORSELL, Leandre; REDÓN, Pere. *La historia de la aviación catalana a través del Aero Club de Cataluña*. Aero Club Barcelona-Sabadell, 2003.

GIANCARLO, Garello; DECIO, Zorini. *Le officine aeronautiche CANT 1923-1945*. Aeronautica Militare Ufficio Storico, Roma 2003.

GOMÁ ORDUÑA, José. *Historia de la aeronáutica española*. Imp. Prensa Española, Madrid 1951.

GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la. *El servicio de aerostación de la Aeronáutica Naval 1921-1936*. Editorial Naval, Madrid 1969.

—. *Crónica de la aeronáutica naval española 1921-1936*, 2 vol. Editora Nacional, Madrid 1977.

GUERRERO FLORES, Francisco A.; O'DONELL TORROBA, César; RODRÍGUEZ SOSA, Vicente. *Proa al cielo: imágenes de la aviación naval española desde 1917*. Agualarga, Madrid 2004.

HEIMERMANN, Benoît; MARGOT, Olivier. *L'Aéropostale*. Ed. Arthaud, Paris 1994.

HERRERA ALONSO, Emilio. *Salvador Hedilla. Aviador de romance*. Junta Vecinal de Castillo de Siete Villas 1993.

HURTADO, Víctor; ROCA I ROSELL, Francesc. *Catalans al món: atlas de la presència catalana al món (998-2008)*. Enciclopèdia Catalana, Barcelona 2009.

KESSEL, Joseph. *Mermoz*. Inédita Editores S.L., Barcelona 2008.

LAGE, Manuel. *La Hispano Suiza, 1904-1972*. LID Editorial Empresarial, Madrid 2003.

LAGO, Luis; ROBUSTÉ, Francesc. *Aeroport de Barcelona. Impuls i reflex d'una ciutat moderna*. Aeroport de Barcelona, Barcelona 2000.

LE MEUR, Denis. *Francazal: histoire d'une base*. Ed. Privat, Toulouse 2009.

MARK, Bernard. *Histoire de l'Aviation*. Flammarion, Paris 2001.

MALUQUER I WAHL, Joan J. *L'aviació de Catalunya els primers mesos de la Guerra Civil*. Editorial Pòrtic, Barcelona 1978.

MAONI, Gerard. *Un siglo de aviación*. RBA Editores, Barcelona 1995.

NICCOLI, Riccardo. *Historia del vuelo*. Edicions Llibreria Universitària de Barcelona SL, Barcelona 2006.

O'DONELL TORROBA, César. *Proa al cielo*. Agualarga, Madrid 2004.

OFICINA DE INFORMACIÓN DEL MINISTERIO DE ESTADO. *La aviación espanyola*. Madrid 1928.

OLLER GARCÍA, Julián. *Salvador Hedilla, una vida apassionada*. Obra Propia S.L., Valencia 2012.

PALLARÉS I CAMAS, Enric. *Exposición gráfica del primer vuelo comercial en España, 1 de septiembre de 1919*. Associació d'Amics de l'Aeronàutica, Barcelona 2000.

PÉREZ DE URBEL, Justo. *Plus Ultra*. Editorial F.T.D., Barcelona 1926.

PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos. *Lufthansa en la historia*. Flaps Editores S.L., Valladolid 1994.

PERMUY LÓPEZ, Rafael Ángel; GONZÁLEZ SERRANO, José Luis. *Atlas ilustrado de la aviación militar española*. Susaeta, Madrid 2009.

PETIT, Edmond. *Histoire de l'aviation*. Presses Universitaires de France, Paris 1972.

REY, Gerard. *Toulouse – Montaudran: de Latécoère a Air France*. Portet-sur-Garonne, Loubatières 2003.

ROMÁN ARROYO, José María. *Los primeros 75 años, 1923-1998*. Lunweg Editores, Madrid 1999.

RULL I DALMAU, Jordi; PALLARÉS I CAMAS, Enric. «Exposició gràfica: 80 aniversari primer vol Barcelona-Palma de Mallorca, 2 de juliol de 1916». Associació d'Amics de l'Aeronàutica, el Prat de Llobregat, 1995.

—. «Primera exposició gràfica de la Història de l'Aeroport de Barcelona». Associació d'Amics de l'Aeronàutica, Barcelona 1995.

RUIZ VIDONDO, Jesús Maria. *Los vigías del cielo de España*. Sekotia S.L., Madrid 2010.

RULLÁN FRONTERA, Ramón. *Alas sobre el mar. Recuerdos de un oficial de tráfico*. AENA, Palma de Mallorca 1997.

SÁIZ CIDONCHA, Carlos. *Aviación republicana: historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)*, 3 vol. Tomo 1: *Desde el alzamiento hasta la primavera de 1937*. Almena Ediciones, Madrid 2006.

SALAS LARRAZÁBAL, Ramón; DÁNEO PALACIOS, Emilio; HERRERA ALONSO, Emilio; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; GONZÁLEZ-BETES FIERRO, Antonio; WARLETA CARRILLO, José; AGUILAR HORNOS, Jaime; CLEMENTE ESQUERDO, José F.; MURILLO SANTANA, André; DELGADO VALLINA, José Antonio; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos. *Grandes vuelos de la aviación española*. Espasa-Calpe, Madrid 1983.

SIMONS, David; WITHINGTON, Thomas. *Historia de la aviación*. Parragon Books Ltd. 2007.

SILA, José Antonio. *El instante decisivo: la otra historia de la aviación*. Editorial Ronsel, Barcelona 1993.

SOLAZ ALBERT, Rafael. *De Cullera al cel: 1909. Juan Oliver Serra, primer vol a motor a Espanya*. Ajuntament de Cullera, Regidoria de Cultura 2009.

UTRILLA NAVARRO, Luis, coord. *Los aeropuertos españoles: IV Jornadas de Estudios Aeronáuticos*. Fundación AENA, Madrid 2001.

—. *Las compañías aéreas españolas: VI Jornadas de Estudios Aeronáuticos*. Fundación AENA, Madrid 2003.

UTRILLA NAVARRO, Luis; GARCÍA CRUZADO, Marcos; SALAZAR DE LA CRUZ, Francisco. *Història dels aeroports espanyols: Història dels aeroports de Barcelona*, vol. 1. AENA, Madrid 2011.

UTRILLA NAVARRO, Luis; MARTÍN, Maite. *Atlas de aeródromos de España, 1934*. AENA, Madrid 1996.

VAN HOOREBEECK, Albert. *L'Épopée de l'Atlantique-Nord*. Flammarion Éditeur, Paris 1965.

VELARDE SILIÓ, Jaime. *Aviones españoles desde 1910*. AENA, Madrid 1995.

VINIEGRA VELASCO, Juan. *Aquella Iberia que hicimos nosotros: crónica de seis dècades*. Iberia Líneas Aéreas Españolas, Madrid 1996.

VIÑAS, Ángel. *La Alemania nazi y el 18 de julio*. Alianza Editorial, Madrid 1977.

VINYES I ROIG, Pau. *Visca la república! Joaquim Ventalló, periodista, polític, poeta i traductor*. Dux Editorial SL, Barcelona 2010.

WARLETA CARRILLO, José; SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos. *Aviones militares espanyoles*. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid 1986.

ALTRES OBRES

Crónica de aviación. Plaza Janés, Barcelona 1992.

Enciclopedia de Aviación y Astronáutica, 8 vol. Ediciones Garriga S.A., Barcelona 1972.

Enciclopedia ilustrada de la aviación, 17 vol. Editorial Delta S.A., Barcelona 1982.

Historia de la aviación española. IHCA, Madrid 1988.

DIARIS, REVISTES I BUTLLETINS

<i>ABC</i>	1914-1936
<i>Acción, La (LA)</i>	1918
<i>Aérea. Revista ilustrada de Aeronáutica</i>	1923-1930
<i>Aeroplano. Publicación de historia aeronáutica</i>	Núm. 6, 1989; núm. 14, 1996; núm. 22, 2004; núm. 26, 2008.
<i>Ales</i>	1933, 1934
<i>Aviació</i>	Juny 1933 – juliol/agost 1935 (núm. 1-6), novembre/desembre 1935 (núm. 8), gener/febrer 1936 (núm. 9)
<i>Aviación</i>	Febrer 1930 (núm. 1), abril – maig/juny 1930 (núm. 3-4)
<i>Baix Empordà</i>	1927

<i>Boletín Oficial de la Dirección General de Aeronáutica (BODGA)</i>	1934-1936
<i>Boletín Oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil (BODGAC)</i>	1931-1934
<i>Boletín Oficial de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos (BODGNTA)</i>	1929-1931
<i>Butlletí de Peña del Aire</i>	Octubre i novembre 1925
<i>Correspondencia de España (CE)</i>	1918
<i>Cuadernos de Historia Contemporánea</i>	Vol. 28
<i>Delta</i>	1982-1997
<i>Deportes, Los</i>	1910
<i>Diari de Sabadell</i>	1919, 1923, 1925
<i>Diario de Tarragona</i>	1922, 1924
<i>Diario Oficial de Comunicaciones</i>	1927-1928
<i>Diluvio, El (ED)</i>	1915, 1917
<i>Época, La</i>	1918
<i>España Automóvil y Aeronáutica</i>	1928
<i>Esport Català, L' (EC)</i>	1925-1927
<i>Fanatique de l'Aviation, Le (LFA)</i>	Núm. 117, 124, 136, 147, 151, 152, 161, 167, 178-180, 184, 187-189, 205, 235, 308-312, 387, abril 1983
<i>Gaceta de Madrid (GM)</i>	1917, 1924
<i>Heraldo de Madrid, El (HM)</i>	1915-1918, 1921
<i>Heraldo Deportivo (HD)</i>	1915-1935
<i>Heraldo Militar, El</i>	1917-1918
<i>Icare, revue de l'aviation française</i>	Núm. 73, 106, 154
<i>Ícaro, revista ilustrada de aeronáutica mundial</i>	1928-1933
<i>Imparcial, El (EI)</i>	1917-1918
<i>Jornada Deportiva, La (LJD)</i>	1921-1925
<i>JP4 Mensile di Aeronautica e Spazio</i>	
<i>Kinos</i>	1928-1929
<i>Libertad, La</i>	1919
<i>Liberal, El</i>	1918
<i>Lufthansa's Germani</i>	Abril 1980 (número especial)
<i>Marinada</i>	Març 1920 (núm. 76)
<i>Mirador</i>	1929, 1931, 1933-1936
<i>Mundo Deportivo (MD)</i>	1914-1936
<i>Nación, La</i>	1918
<i>Nuevo Mundo</i>	1914-1933
<i>Publicidad, La (LP)</i>	1915-1918
<i>Publicitat, La (LP)</i>	1920
<i>Rivista Aeronautica</i>	Març 1959 (<i>numero speciale</i>)
<i>Revista de Aeronáutica</i>	1932-1936
<i>Revista de Historia Naval (RHN)</i>	2004 (núm. 85)
<i>Revista de Locomoción Aérea</i>	1910
<i>Revista General de Marina (RGM)</i>	1922-1923
<i>Ressò, El</i>	1921-1922
<i>Sol, El</i>	1926

<i>Stadium (St)</i>	1914-1930
<i>Tarragona</i>	1922, 1924
<i>Última Hora, La (LUH)</i>	1910, 1916, 1920, 1923
<i>Unión de Correos</i>	1919
<i>Vanguardia, La (LV)</i>	1914-1936
<i>Veü de Catalunya, La (LVC)</i>	1922
<i>Veü de l'Empordà, La (LVE)</i>	1920, 1927
<i>Veü de Tarragona, La</i>	1922

BIBLIOTEQUES I ARXIUS

Archivo General de la Administración
 Archivo General Militar de Segovia
 Archivo General del Ministerio de Fomento
 Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)
 Registro de Aeronaves (AHEA-RA)
 Archivo General de la Marina Álvaro Bazán
 Archivo Intermedio del Cuartel General del Ejército del Aire
 Arxiu Canudas
 Arxiu Família Llacer
 Arxiu Fotogràfic del Centre Excursionista de Catalunya (AFCEC)
 Arxiu General de la Diputació de Barcelona (AGDB)
 Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona
 Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB)
 Arxiu Municipal de Cadaqués
 Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona (AMCB)
 Arxiu Municipal de Palafrugell
 Arxiu Municipal de Palamós
 Arxiu Municipal del Prat de Llobregat (AMPLL)
 Arxiu Nacional de Catalunya
 Arxiu Sáenz de Pazos
 Biblioteca Antonio Martín
 Biblioteca Campus UPC Terrassa
 Biblioteca de la Facultat Nàutica de Barcelona (UPC)
 Biblioteques de la UAB
 Biblioteca Nacional de Catalunya
 Biblioteca Nacional de España
 Biblioteca Regional de Madrid
 CRAI, Biblioteca de Filosofia, Geografia i Història de la UB
 Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya
 Pavelló de la República
 Museo Naval de Madrid – Colección Fotografías Históricas (MNMCFH)
 Museu Arxiu Municipal de Calella Josep M. Codina i Bagué
 Museu Marítim de Barcelona (fons Autoritat Portuària de Barcelona)
 MMB (fons APB)
 Registre Mercantil de Barcelona (RMB)
 Servicio de Historia y Cultura Aeronáutica (SHYCA)

WEBGRAFIA

<www.latecoere.com>

<www.histaer.org> (pàgina que fa anys que no existeix)

<www.histaviation.com>

<www.europeanairlines.no>

<www.airhistory.org.uk/gy/reg_index.htm>

<www.ab-ix.co.uk/f-aaaa.pdf> (llista de matrícules franceses)

<www.memoire-aeropostale.com>

<www.crwflags.com>

<http://hugojunkers.pytalhost.com/ju_home.htm>

<<http://www.junkers.de/>>

<<http://www.congreso.es>>

<<http://henri.eisenbeis.free.fr/Listing%20CGEA-CGA-etc.pdf>>