

La primera línia aèria Mallorca-Barcelona

L'aparició de l'aviació havia de transformar per força la vida en un arxipèlag com les Balears. El 2 de juliol de 1916, Salvador Hedilla va realitzar el primer vol entre Mallorca i Barcelona. No seria fins el 1922 —ara fa vuitanta anys— que el projecte d'unió per aire seria un fet. La primera línia aèria Mallorca-Barcelona —en un principi només per a usos postals— va ser tota una aventura.

El vol de Salvador Hedilla va quedar gravat en la memòria de molts illencs. L'expectació que va aixecar era ben natural: fet i fet, el vol del pilot el 2 de juliol de 1916 va ser el primer, el primer que unia dues realitats que fins aleshores només podien comunicar-se amb el transport marítim. Després de l'aventura del pioner, Talleres Hereter realitzava un vol per estudiar les possibilitats d'enllaçar el port de Barcelona i el de Palma de Mallorca amb un hidroavió Savoia S-9, vingut expressament d'Itàlia per a l'ocasió. La possibilitat d'unir els dos territoris per aire semblava més propera. Però el projecte de Talleres Hereter quedà en això, en un projecte.

Pocs mesos més tard, el gener de 1921, arribava a Mallorca un personatge crucial en la breu història de l'aviació balear: el pilot català Manuel Colomer. Colomer va desplaçar-se amb un avió Aviatik C III amb l'objectiu de realitzar bateigs aeris a l'illa, una activitat amb bones perspectives comercials. El 10 de febrer començà a realitzar els vols: primer des de Son San Joan i després des de Son Bonet (on, de fet, ara hi ha els aeroports). En aquest moment va entrar en contacte amb Josep Tous i Ferrer, director i propietari del diari *Última Hora*, i que en aquell moment dinamitzava un grup financer local. Aquests contactes donaren aviat un bon fruit. El 29 de març de 1921 es constituïa l'Aero Marítima Mallorquina, amb Colomer de cap de pilots. La nova companyia naixia amb la intenció de realitzar vols interiors a l'arxipèlag i, en una segona fase, promoure l'enllaç amb la península.

L'Aero Marítima Mallorquina. Obtingut el capital per a adquirir un hidro-

avió Savoia S-16, Manuel Colomer va marxar cap a Itàlia, acompanyat de Ferran Espanya, delegat de l'empresa. Colomer va seguir un curs de pilot d'aviació a l'escola de la casa Savoia, a Sesto Calende, Llac Major. El 8 de juny, ja tenia el títol de pilot d'aviació a la butxaca i iniciava un memorable viatge que el portà, a ell i a Espanya, del Llac Major a Mallorca, passant per San Remo, Cette i Barcelona, on feren la necessària revisió de l'aparell. El 2 de juliol batejaven l'hydroavió amb el nom de Mallorca a les instal·lacions que l'Aero Marítima havia construït a Es Jonquet.

Els mallorquins rebren el servei amb molta il·lusió: el vol més sol·licitat —les rutes es feien segons la demanda del client— era la volta a l'illa. L'objectiu de l'Aero Marítima, però, no era convertir-se en una empresa ludicoturística. Colomer combinava la direcció d'aquestes activitats amb l'estudi de la futura línia que uniria Mallorca i Barcelona. Aquest era l'autèntic objectiu de la companyia. El procés, però, es va endarrerir més del previst i això portà a la dimissió en ple del consell d'administració d'Aero Marítima el 19 de juliol. Les coses no anaven bé, però Josep Tous, únic cap visible de l'empresa aleshores, va confirmar Colomer en el seu càrrec.

Concessió de correus. Finalment, a mitjan setembre de 1921 es convocà el concurs públic per a la concessió del servei de correu aeri entre Barcelona i Palma de Mallorca. Per a realitzar aquest servei l'empresa seleccionada rebria una subvenció de sis pessetes per quilòmetre volat. Estava clar que aquesta podia ser una sortida immillorable per a l'Aero Marítima. I finalment es materialitzà el 17 de novembre.

Per fer front al nou repte, s'adquiriren tres Macchi M-18 i un Savoia S-16 bis, els quals foren beneïts en un acte solemne el 19 de febrer de 1922. També es van ampliar els hangars des Jonquet.

Segons les condicions de Correus, els segells haurien de ser especials i dur la inscripció "correu aeri". No serien admesos en la circulació els valors declarats, els certificats ni els paquets postals. L'administració no assumia cap responsabilitat en casos de pèrdua, avaria o destrucció de la correspondència transportada en els avions.

Inauguracions. El 20 de març de 1922, l'Aero Marítima Mallorquina, impacient davant la subvenció de Correus que semblava no arribar mai, inaugurarà irregularment la línia amb l'hidroavió Ibiza, tripulat per Colomer i Tizzi, que es va enlairar pel matí cap a Barcelona. En arribar al port, el Ministeri de Foment suspengué temporalment el servei perquè s'havia incomplet una sèrie de tràmits i requisits administratius, entre el quals hi havia la revisió obligatòria del material pels serveis tècnics de l'Aeronàutica Naval de Barcelona.

Solucionats els problemes, el 8 d'abril, Colomer i Tizzi s'envolaren de Barcelona amb l'Ibiza cap a Mallorca i del port de Palma sortí el Barcelona, pilotat per Passaleva amb dues-centes cinquanta cartes, davant les autoritats i la direcció de la Companyia. El Barcelona va arribar sense incidències. L'Ibiza, no. La nit d'aquell mateix dia atracà al port de Barcelona el pailebot Margarita Taberner, portant el mecànic Tizzi, ferit, que havien trobat agafat a les restes de l'Ibiza. Malauradament, no van poder trobar Colomer.

De resultes de l'accident, les autoritats van tornar a paraitzar la línia mentre arribava un nou Savoia S-16 bis per substituir l'aparell perdut. El nou aparell va ser batejat amb el nom de Manuel Colomer en honor al pilot català desaparegut a la mar. El 20 de juny es féu la nova inauguració i el dia 21, un sentit homenatge a Colomer. Els pilots Passaleva, Spada i Bosco portaven la correspondència en dues saques, una per a Barcelona i una altra per a Madrid. Un cop a l'aire, i quan sobrevolaren el port,



Moment de col·locar a l'alguia en el port de Barcelona el Savoia S-9 amb què Talleres Hereter va fer vols d'estudi amb Palma l'hivern de 1920. A sota, a l'esquerra, el català Manuel Colomer, cap de pilots de la línia i un personatge crucial en la història de l'aviació balear. Al costat, una imatge que mostra com anaven vestits els pilots de l'Aero Marítima.

van llançar una corona de flors en honor del pilot desaparegut.

En aquesta etapa l'Aero Marítima adquirí dos Savoia S-16 bis de quatre seients, batejats Miramar i Palma. S'iniciava així una època de vols regulars. L'1 d'agost, l'hidroavió que sortí de Palma es veié obligat a tornar als 15 minuts d'iniciar el vol. El dia 5, Bosco provava l'hidro que havia fallat i s'ensorrà, salvat a l'últim moment, però quedà fora de servei. Durant aquest mes se succeïren els accidents i les avaries. El dia 24, l'empresa suspenia el servei.

Última etapa. Per poder assolir les condicions i reorganitzar-ho tot Aero Marítima sol·licità i aconseguí una proroga. En aquest moment els directius d'Aero Marítima Mallorquina demanaren ajuda financera i tècnica a Beppo Massimi, director general de Latecoerè,

el qual prestà suport immediatament l'empresa mallorquina. Els francesos aportarien els avions, tripulacions i la direcció tècnica a canvi d'una part de les accions que li asseguressin el control.

Després de realitzar una sèrie de vols de prova, el 6 de juny de 1923 es tornaren a fer els vols Barcelona-Palma. La situació, però, s'havia de complicar ben aviat. Un poc temps després, en ser denegada la subvenció del tram Barcelona-Palma, la companyia Latecoerè abandonà la ruta.

Les Balears hagueren d'esperar fins pocs mesos abans del començament de la Guerra Civil per tornar a tenir enllaç aeri amb Barcelona, encara que des de 1927 tenien enllaç aeri amb Marsella i Alger prestat per la Compagnie Aérienne France - Algérie.

Lluís Corominas