

S'obre una nova època

Capítol II (1917-1921)

Durant l'any 1917 realitzaren el curs i obtingueren el títol de pilot d'avió Josep Canudas i Busquets, Lluís Bertrand i Coma, i Casimir Soler i Almirall.

Al començament de l'any, el pilot asturià Valentín Díaz, amic d'Hedilla, va portar el seu Morane-Saulnier per revisar-lo completament, construir-li ales noves i entelar-lo de nou. Al taller, a més de realitzar els treballs encomanats, mesuraren l'aparell, els detalls i les característiques amb la intenció de construir una rèplica semblant per presentar-la a l'Aviació Militar, i intentar així obtenir algun contracte. Quatre setmanes més tard, Valentín Díaz es va endur el seu avió amb les reparacions fetes. A l'abril del mateix any, Benito Perojo va portar a la Volateria l'avió dissenyat per ell i construït als tallers d'Amalio Díaz, perquè li col·loquessin un motor Rhone de 80 Hp i es fes el vol de prova. Es van fer les dues coses i Perojo es va endur l'avió.

Mentre que Hedilla havia obtingut els plans d'uns avions d'escola que tenien força èxit a les escoles franceses, la secció tècnica dels tallers de Sant Martí preparaven ràpidament els plans d'un avió inspirat en les característiques dels Caudron, per equipar l'Escola Catalana d'Aviació amb material modern i oferir-lo a l'Aviació Militar a falta d'avions d'entrenament.

Al febrer del 1916, el coronel Rodríguez Maurelo, director de l'Aeronàutica Militar, havia anat a París, per aconseguir els plans del novíssim caça francès Spad VII, però aquests encara no eren complets. Allí havia coincidit amb la presència del capità Barrón i Salvador Hedilla com a director de la fàbrica Pujol Comabella i Cia. de Barcelona, que l'havia de construir. Barrón va dirigir-ne l'adaptació i al final d'agost ja va fer volar satisfactòriament el primer prototip.

Malauradament, però, el 30 d'octubre van morir en un desgraciat accident Salvador Hedilla, i Armangué, el passatger que duia.

Al final del 1917, Pujol Comabella i Cia. es fusionà amb la fàbrica d'automòbils Ideal i amb un grup financer catalanomadrileny, amb la qual cosa es creà una nova empresa, Talleres Herater, SA.

Talleres Herater, SA. La nova empresa va començar a actuar com a tal a principi del 1918, amb dues seccions ben diferenciades: l'automobilística i l'aeronàutica. Al capdavant, com a director general, hi havia Jorge Loring; com a sotsdirector tècnic, Heraclio Alfaro; cap de tallers, Francisco Coterrillo; director de l'Escola Catalana d'Aviació i cap de l'aeròdrom de la Volateria, Domingo Rosillo; cap del taller de muntatge, Abdó Rull; cap del taller de motors, Antonio Felipe; administrador general, Josep Pujol, i director de la secció de dibuix i verificació, Josep Canudas.

En aquests moments els tallers de Sant Martí tenien diversos models en procés de construcció: vuit Vendôme; una dotzena d'Espana, dos dels quals ja s'havien acabat; un Morane-Saulnier, i sis Caudron. Els tallers es van fer més grans, com també l'aeròdrom de la Volateria, que es va ampliar fins a 800 metres de llarg per 400 d'ample.

Al març, es van lliurar a l'Aviació Militar els sis Vendôme-Gnome de 50 Hp, i, al final de mes, Domingo Rosillo va tornar a provar un altre Espana, dels resultats del qual va quedar satisfet. El comandant Eduardo Barrón l'observà atentament, i després va afirmar que n'informaria favorablement l'Aeronàutica Militar. Aquest va ser, de fet, el pas definitiu per rebre la comanda.

A les instal·lacions de Sant Martí, convençuts de rebre la comanda en ferm, feia mesos que s'havien començat a construir parts i peces de l'Espana, per completar la sèrie.

Un parell de mesos abans de signar-se l'armistici de Compiègne, el 5 de setembre del 1918, una reial ordre convocà el primer concurs d'avions espanyols dotats amb motor de fabricació estatal per equipar l'Aviació Militar.

El concurs cobria tres tipus d'aparells: caça, reconeixement i bombardeig. Per a cada tipus d'aparell s'establí un premi de 30.000 pessetes i l'adquisició del prototip guanyador, amb un preu màxim de 20.000 pessetes per als caces i avions de reconeixement, sense motor, i de 30.000 pessetes més 100 pessetes per Hp per als bombarders. Era una ocasió única per als Talleres Herater per aconseguir consolidar definitivament la indústria.

En sortir les condicions del concurs per avions militars, es donaven set mesos com a termini per al treball. Ara bé, els directius tècnics d'Herater dedicaren tant de temps a estudiar i projectar aparells amb dispositius i detalls nous que, quan se n'adonaren, a començament de gener del 1919, van haver de realitzar en pocs dies el projecte definitiu, per al qual treballaren nit i dia per arribar a temps.

Al model dels dotze Espana en construcció, tot i haver donat bons resultats quan Rosillo els provà l'any anterior, la direcció tècnica volgué introduir-li algunes modificacions. Aquest va ser el començament del desastre, perquè va comportar molt més temps de dedicació. En comptes de lliurar-se abans d'acabar el 1919, no ho va fer fins a principi del 1920, la qual cosa, a més, costà molts diners a l'empresa. Des del març del 1919, l'arribada i sortida d'avions de Latécoère va esdevenir habitual en el camp de la Volateria. Al final d'abril arribà a l'aeròdrom un THE-2, i pocs dies més tard el seu germà gran, el THE-3, semblants al Caudron francès, construïts als tallers de Sant Martí. El primer era d'una sola plaça i el segon era un biplaça amb doble comandament per a l'ensenyament.

Al concurs d'Avions Militars, Talleres Herater presentà, en la modalitat de caça,



Un dels pilots de línia amb un Breguet XIV. S'hi veuen els dipòsits alars col·locats per a transportar les saques de correu. Aquests avions francesos van tenir un ús militar durant la I Guerra Mundial, però després van ser adquirits per usuaris civils o per governs d'uns altres països. La desmilitarització dels avions, però, era senzilla. Latécoère en faria un ús notable, de tots ells.

un Alfaró 8, pilotat pel cubà Domingo Rosillo, el qual va tenir un accident a terra i no va poder acabar les proves; per tant, la participació de l'empresa barcelonina en el Concurs d'Avions Militars va acabar així.

Quan, al final d'abril, Rosillo tornà de Madrid, ho va fer cansat, envellit i davant la necessitat de provar els Espana modificats. Convençut que les prestacions no millorarien, va dimitir. El pilot Joaquín Cayón ocuparia el seu lloc.

El gran esdeveniment d'aquell any 1919 va ser la inauguració de la primera línia internacional que passava per la nostra terra, de Tolosa de Llenguadoc al Marroc, amb escala a Barcelona, Alacant i Màlaga, a càrrec de les Lignes Aériennes Latécoère. L'1 de setembre els dos avions que havien sortit de Tolosa van arribar per fer el primer viatge. El servei era quinzenal en ambdós sentits, però la major part dels dies passaven avions en un sentit o l'altre. A la Volateria hi havia dos mecànics francesos.

Intent d'una línia amb Mallorca.

El 1920 començà amb una nova idea, un nou projecte, una nova il·lusió: establir una línia postal entre Barcelona i Palma

de Mallorca. El director general de Talleres Herater es va apropiari de la idea i inicià gestions a prop del govern, per intentar aconseguir la subvenció necessària de l'estat, sense la qual era impossible dur-ho a terme. Aquestes gestions donaren suficients indicis per animar Loring a plantejar el projecte al consell d'administració.

Ràpidament s'arribà a un principi d'acord amb la casa italiana Savoia, de Sesto Calende (Itàlia), constructora d'hidroavions, i aquesta envià el seu pilot en cap, Guido Janello, amb un Savoia S-9 a Barcelona per realitzar vols de prova i de propaganda.

El 14 de març, Talleres Herater realitzà la presentació pública de l'hidroavió Savoia S-9 en el moll de llevant del port de Barcelona, on s'havia instal·lat un hangar amb capacitat per a tres aparells i les instal·lacions necessàries per posar i treure de l'aigua els hidroavions.

Quatre dies més tard s'inaugurà la línia, Guido Janello s'enlairà amb el Savoia S-9, portà una saca de correu i, com a passatgers, Jorge Loring i el fotògraf Josep M. Co de Triola. Hi havia presents totes les autoritats municipals, militars, religioses i administratives.

Sortiren a les 10.30 h i arribaren a Palma una hora i mitja més tard. A Mallorca, on molta gent va rebre amb entusiasme aquesta possible unió via aèria, es van fer els parlaments corresponents al Casino Mallorquí, i després d'un mos ràpid retornaren de nou cap a Barcelona. La pressa era deguda al fet que el pilot només podia volar en llum de dia, i al març el dia encara és curt. Els passatgers i pilot van arribar al cap d'1 hora i 40 minuts.

S'havia començat també la construcció de sis hidroavions Savoia S-16 amb cinc seients, però tots els esforços es van quedar frustrats en saber que Talleres Herater no va obtenir la concessió de la línia.

L'abril del 1920 els vols de Latécoère van passar a ser diaris en ambdós sentits, i Alacant quedà com una escala més. S'acabà als tallers de Sant Martí el segon THE-3, es carregà en un tren i s'envià a Madrid per fer una demostració davant de l'Aviació Militar. En la prova, l'avió va tenir un petit accident, fàcil de solucionar, però que els va fer perdre l'oportunitat d'una comanda.

El 1921 l'Aeronàutica Naval va adquirir les instal·lacions propietat de Talleres

Herater i els drets de construcció d'hidroavions Savoia. Es contractà la majoria del personal de la fàbrica i l'aeròdrom.

Així acabà un capítol de la història de la incipient indústria aeronàutica de Barcelona, una història plena d'obstacles, però que al capdavant tirava endavant.

Conseqüències de la guerra. Cal tenir en compte que durant la Primera Guerra Mundial (1914-1918), l'aviació va néixer com a arma, amb la qual cosa es va convertir en un dels punts actius i més importants de tota la guerra. L'aviació va experimentar una gran transformació i evolució. En finalitzar el conflicte, de la mateixa manera que quedaren milers d'avions que podien ésser adquirits a preus de saldo, també quedaren desmobilitzats molts homes que havien après a volar.

L'article 198 del Tractat de Versalles deia: "Les forces aèries d'Alemanya no podran tenir cap avió militar ni naval", al qual calia afegir la clàusula núm. 1 de la conferència d'ambaixadors del 14 d'abril del 1922, en què es concretava que "tot monoplaça amb una potència superior a 60 cavalls serà considerat com a militar".

L'existència de colònies de les grans potències que sortiren reforçades en el conflicte i interessos econòmics arreu del món ajudaren a la creació de les línies aèries. La Société Industrielle d'Aviation Latécoère es va fundar el 1917 per Pierre Georges Latécoère, que havia rebut l'ordre del govern de fabricar avions de guerra. Aquest enginyer de trenta-quatre anys va començar a fabricar avions Salmson 2A2 i després els Breguet XIV en els terrenys de la població de Montaudran, a la perifèria de Tolosa de Llenguadoc. En preveure que la guerra s'acabaria, va pensar que el paper de l'avió en la pau havia de continuar sent important, ja que podia facilitar molts processos. La idea d'un enllaç regular entre Europa i Amèrica del Sud –encara que el radi d'acció era com a màxim de 400 quilòmetres– ja començava a remoure's dins seu.

Al maig del 1918, quan encara durava la guerra, va rebre la visita del pilot (i amic seu) Beppo de Massimi. Li va ex-

posar la idea, i un cop acabat el conflicte, aquests dos homes començaren la tasca que s'havien fixat.

El Nadal del 1918 s'envolà un avió Salmson 2A2, pilotat per Lamaitre i amb Pierre Latécoère com a passatger, a les 8.30 h de Montaudran a Tolosa, i aterrà a les 10.30 h a l'hipòdrom de Can Tunis, Barcelona, perquè els francesos ignoraven l'existència del camp de la Volateria. Latécoère es reuní amb la gerència d'Hereter i arribaren a un acord d'assistència tècnica i avituallament per atendre el pas dels avions de la línia aèropostal en la seva ruta a Casablanca. Es nomenà Lluís Carreras com a representant de la línia, i un cop solucionats els detalls, Latécoère tornà aquella mateixa tarda cap a Tolosa. Ja disposaven de la primera escala de la ruta, mentre Beppo de Massini aconseguí audiència amb el rei. En aquesta, li demanà l'autorització per creuar la Península i el protectorat espanyol al Marroc. A la fi d'aquest mateix any hi havia una plantilla de dotze pilots i catorze avions Breguet XIV, que l'any 1920 augmentà amb catorze pilots més.

Decidits perquè Alacant fos la segona escala, bàsicament marcada per les distàncies que podien cobrir els avions, preparà pel 27 de febrer del 1919 un vol de prova amb intenció d'arribar a Casablanca, via Barcelona, Alacant i Màlaga. S'envolà a les 5 h amb dos biplans Salmson 2A2, de Montaudran direcció a Barcelona. En el primer avió anaven Lamaitre i De Massini, que localitzaren el camp de la Volateria del Prat de Llobregat –on aterraren– i, després d'aprovisionar-se de combustible i revisar el motor en les instal·lacions de Talleres Herater, seguiren camí un hora després de l'arribada. Sense saber res del segon avió, arribaren a Alacant sense problemes.

A les 15 h sobrevolaren l'Albufera i poc després localitzaren el terreny previst per a l'aterratge, prop del poble de l'Altet, on esperaven el cònsol francès, Leon Dephuy, i el batlle, Tato, en el Camp de Tir, per donar-los la benvinguda. L'aterratge va ser bo, però acabà topant contra la paret de desnivell d'una bassa agrícola. De l'accident, De Massini va rebre algunes contusions, i l'avió

es quedà amb l'hèlix trencada i part de l'ala destrossada. L'altre Salmson, amb Junquet i Latécoère, no va veure la Volateria, i aterrà quan es va quedar sense combustible a una platja de Tarragona, amb la qual cosa es va espatllar el tren d'aterratge. Reparat i aprovisionat de combustible, s'envolaren de nou.

Passades les 17 h, l'avió en què viatjava Latécoère va arribar, però en l'aproximació, un cop de vent va treure les ulleres al pilot Junquet i aquest acabà en una rasa. El segon avió també va quedar fora de servei.

Així doncs, aviadors i restes d'avions es van haver d'embarcar al tren per retornar cap a França. Tot just arribats a Tolosa ja van començar a preparar el següent intent. Junquet se n'anà amb vaixell fins a Màlaga, el 6 de març, per comprovar l'estat del terreny conegut com La Isla, on s'havien fet els primers vols. El donà com a vàlid per a l'aterratge. D'aquesta manera va poder preparar l'assistència a l'arribada d'avions i va donar-los l'avís a Tolosa.

Tal com era previst, el 7 de març, s'envolà el Salmson 2A2, núm. 457, amb Lamaitre als comandaments acompanyat de Latécoère. Van fer una petita escala a Perpinyà i prosseguiren vorejant la costa fins a Barcelona. Escala, aprovisionament de combustible, i de nou camí d'Alacant, on arribaren sense problemes ni de vol ni d'aterratge. Van fer-hi nit, i al dia següent sortiren cap a Màlaga. Després de 3 hores i 30 minuts de camí sobrevolaren el camp previst, però aquest estava inundat, de manera que van buscar un nou lloc per aterrar. Ho van fer en un terreny proper a la carretera de Borriana, en un terreny del mas El Rompedizo. A la 1 h del migdia s'envolaren de nou i aterraren a Rabat a les 16 h, on reprengueren el vol al cap de 30 minuts, direcció Casablanca, on arribaren a les 17 h del 8 de març del 1919. Latécoère havia cobert per primer cop la ruta sencera sense cap problema i demostrà així, per tant, la possibilitat de cobrir la ruta en un temps d'11 hores i 45 minuts de vol.

Lligades i assegurades les escales i amb l'èxit del vol, Latécoère preparà la infraestructura de tallers, mecànics, avions i contractà més pilots.



Mecànics davant d'un Breguet XIV, un biplà clàssic: estructura de fusta revestida de tela.

Tolosa-Casablanca. El 27 de juliol del 1919, el Govern francès signà la concessió de l'exploració comercial de la línia postal entre Tolosa de Llenguadoc i Casablanca per un període de cinc anys, amb un termini de 100 dies per posar en servei la línia. Finalment, el Govern espanyol autoritzà, el 8 d'agost del 1919, "transportar correu des de França al Marroc, entrar a Espanya per Portbou, seguir per la línia de costa, amb una amplada de 100 quilòmetres entre territoris i aigües jurisdiccionals excepte zones prohibides, fins a Cadis. Estaven autoritzats a realitzar aterratges a Barcelona, Alacant i Màlaga (per a la qual cosa permeteren l'arrendament de terrenys però no la compra, sempre que se n'informés la Direcció General de Correus)". Amb dos mesos de retard, l'1 de setembre del 1919 es va fer la inauguració en un acte oficial sense solemnitat.

Els pilots Durat i Nouvel estaven a punt amb el primer Breguet per fer el vol inaugural, amb una única saca de correu i uns paquets amb diaris. Aquest Breguet anava acompanyat de tres avions més, dos Breguet que li donarien escolta i ordres que en cas d'accident o avaria de l'avió que duia el correu el pilot seguiria amb un altre dels Breguet. El tercer avió de companyia era un Salmson 2A2 amb recanvis que aniria deixant a les escales. Els avions sortiren un rere l'altre, arribaren al camp de la Volateria a les 10.30 h;

reavituallament, i 45 minuts més tard ja volaven en direcció al Camp de Tir, on van aterrar a les 15 h i hi van fer nit.

L'endemà, el dia 2 de setembre, s'envolaren un rere l'altre d'Alacant cap a El Rompedizo on, després de menjar i d'un acte oficial, dos Breguets s'enlairaren a les 15 h cap a Tànger, que sobrevolaren, i arribaren a Rabat. Allà van parar de nou, i després els avions obriren l'últim tram fins a Casablanca, on Durat lliurà una primera i simbòlica saca de correus davant un públic entusiasmada per l'arribada del primer enllaç de la línia que els deixava més a prop de casa. La línia començà amb dos vols setmanals en cada sentit. En els primers sis mesos de servei postal es transportaren 67.000 cartes, i el 31 de març del 1920 la flota era de disset avions Salmson 2A2 i 36 Breguet XIV. L'1 d'abril, amb l'autorització de les autoritats, Latécoère començà a transportar correu espanyol.

El segon aeròdrom de Barcelona.

Al desembre es donà un termini de tres mesos perquè Latécoère deixés d'emprar les instal·lacions del camp de la Volateria. Davant de la necessitat urgent de trobar un altre camp per fer l'escala, el cap de l'escala Vanier, amb l'ajut de Lluís Carreras i el pilot Jaume Fontrodona, contactaren amb Miguel Casanoves, propietari d'uns terrenys al Prat de Llobregat, per arribar a un acord de llo-

guer el març del 1920. Es va construir un hangar amb capacitat per a dos avions a la masia Can l'Odón.

Al 1921 es drenaren els terrenys i s'arreglà el camí d'accés al camp de vol, conegut popularment com el camp francès. A la fi d'aquest any s'havien transportat ja 459 passatgers, 25.555 quilos de mercaderies i 6.706 quilos de correu. Barcelona obtenia el segon aeròdrom.

Latécoère creà el 31 de maig del 1921 la Compagnie General d'Enterprises Aeronautiques per a la construcció d'avions. Alguns models que s'havien de fer aquí van ser bàsics després per al desenvolupament de la llarga línia.

Grup Monteys. Al gener del 1921, el pilot català Manel Colomer, pilot del Grup Monteys, anà a Palma de Mallorca amb un avió Aviatik C III, per realitzar bateigs aeris. Colomer començà els seus vols el 10 de febrer, operant primer des de Son Sant Joan i després des de Son Bonet.

Els seus amics illencs l'animaren fins a proposar al pilot fer el trajecte amb hidroavions des de les cales de la costa de Mallorca.

El 29 de gener del 1921 es va constituir la companyia Aero Marítima Mallorquina, per a la qual es va nomenar president del consell d'administració Joaquim Gual de Torrella, i director general, Josep Tous Ferrer. Manuel Colomer es nomenà cap de pilots. Es volia organitzar el turisme aeri en la bella illa daurada i, més endavant, realitzar el correu aeri entre Palma i Barcelona.

Colomer, pilot d'avió terrestre, en quinze dies va realitzar l'adaptació al vol amb hidroavió i, un cop va tenir el títol de pilot aviador marítim obtingut a l'escola Savoia de Sesto Calende (Itàlia), es disposà a tornar a Mallorca, pilotant l'hydroavió adquirit.

Mentrestant, des de Perpinyà va arribar a Mallorca un pilot argentí instal·lat a França, Carlos T. Greco. També aterrà l'italià Umberto Guarnieri amb un hidroavió Savoia S-9, amb el qual realitzà vols per l'illa. En aquests vols, Irene Fryberg es convertí en una de les primeres dames que va volar a l'illa.

Lluís Corominas