



# Interessos locals

## Capítol III (1922-1925)

**E**l 7 de juny, Colomer, amb els tripulants Espanya i Villena, s'enlairà del llac Major, a Locarno (Suïssa), començava el vol que els havia de dur fins a Mallorca. La primera etapa els portà fins a San Remo, a 300 km de distància i dues hores de vol. Un cop allà i llestos per tornar a sortir, partiren cap a Cette, situada a 350 km, on arribaren dues hores i vint minuts més tard. En aquest tram, Villena va fer unes fotografies precioses. A la població francesa començaren els problemes: els gendarmes obligaren Villena a treure el rodet de la màquina i hagueren de fer un munt de formalismes i d'abonar les taxes corresponents per tornar a volar. El temps s'escolava mentre aconseguïen les autoritzacions necessàries. Finalment, Colomer va poder arrencar l'hidroavió, però aquest cop un temporal obligà el pilot a tornar a Cette. No fou fins a mitja tarda que pogueren continuar el camí fins a Barcelona, on arribaren a les 19 h, després d'un vol d'1 hora i 50 minuts.

Quedava només el tram Barcelona-Mallorca i, en contra del que havien previst, hagueren d'ajornar el vol fins al dimarts 31 de maig per poder arreglar una petita avaria. A les 17.10 h, l'hidroavió sortia cap a Mallorca i va amarrar al port de Palma de Mallorca a les 18.50 h. Ràpidament, l'avió fou envoltat per un munt de barques, entre les quals, en una balandra, anava la junta de l'Aero Marítima Mallorquina per donar-los la benvinguda.

L'hidroavió Savoia S-16 fou batejat com a Mallorca, el 2 de juny, a les instal·lacions que la companyia havia construït as Jonquet, i presentat al públic i a la premsa. De seguida, començà a fer vols per encàrrec, el més habitual dels quals era la volta a l'illa.

El mateix mes de juny, Colomer volà amb el Mallorca a Ciutadella i després a Eivissa, amb gran entusiasme dels

illencs. Continuaren els vols per encàrrec i les participacions en festes. El 17 de setembre es va fer un vol a Barcelona per assistir a la benedicció del primer hidroavió fabricat als tallers de l'Aeronàutica Naval, abans Talleres Herater, un Savoia S-13 que es batejaria com a Espana. Aquest seria el primer d'una sèrie de diferents models construïts a Barcelona fins al 1936.

A més de volar, Colomer treballava en el projecte de línia Mallorca-Barcelona i el poc temps que li quedava el dedicava a la construcció d'un hidroavió de transport que, segons sembla, era un Savoia S-16 de dimensions més grans.

El 19 de juliol de 1921 va dimitir en ple el consell d'administració d'Aero Marítima davant el gran retard perquè no acabava de sortir a concurs el tram Mallorca-Barcelona. Va quedar com a cap visible de l'empresa Josep Tous, que va mantenir Manuel Colomer en el seu càrrec.

Finalment, a mitjan setembre de 1921, es va convocar el concurs públic per a la concessió del servei de transport de correu amb avió entre Barcelona i Palma. Per a cobrir aquest servei l'empresa rebria una subvenció de sis pessetes per quilòmetre, mentre que l'empresa concessionària havia de disposar d'una flota de sis hidroavions de casc que assolissin una velocitat de 165 km/h i que fossin capaçs de transportar una càrrega útil de correu de 300 kg. L'empresa també havia de disposar d'un taller on reparar i poder fer el manteniment dels hidroavions. Un cop signat el contracte, l'empresa tenia dos mesos per fer operativa la línia.

El 4 d'octubre, Aero Marítima Mallorquina presentà a la Direcció General de Correus la seva proposta en competència amb CETA. El 15 o 17 de setembre de 1921, s'atorgà la concessió de la línia Barcelona-Mallorca a Aero Marítima Mallorquina per al transport de correu, amb la promesa que més endavant s'autoritzaria el transport de passatgers. El 18 de desembre se celebrà una junta general

extraordinària en la qual es decidí construir dos hangars més as Jonquet i enviar una comissió a l'estranger per comprar els hidroavions necessaris, així com també contractar els pilots i mecànics necessaris per a mantenir la línia operativa, al mateix temps que es va demanar i es va aconseguir una pròrroga per a fer operativa la línia postal.

S'adquiriren tres hidroavions Macchi M-18 i un Savoia S-16 bis, l'arribada d'aquests a l'illa tornà a retardar la inauguració. El 9 de febrer de 1922 arribava el primer Macchi M-18 amb Pasaleva i el mecànic Tizzi. El 14, un altre M-18 pilotat per Colomer, Zanetti i el mecànic Pedetti. El 17 de març, el tercer M-18, portat per Alessandro Passaleva i Cesare Tizzi. El 19, es va batejar els hidroavions amb els noms de Barcelona, Eivissa i Menorca en un acte de molta solemnitat. El quart avió, però, no va arribar, perquè es va perdre en el viatge de lliurament.

**Inauguracions.** El 20 de març, amb tres pilots italians: Passaleva, Tisso i Madelino, a més de Colomer; amb els tallers i hangars as Jonquet i uns altres tallers a l'avinguda Alejandro Roselló, i un hidroavió en construcció anomenat Ramon Llull, l'Aero Marítima va decidir inaugurar el servei, impacient perquè la subvenció semblava no arribar mai.

Era previst sortir de Palma de 9 a 10 del matí, la qual cosa permetia connectar amb els trens de l'illa i de Barcelona, i realitzar el vol de tornada a la tarda. Els vols en condicions normals havien de durar cinc quarts d'hora. També s'esperava l'ampliació en poc temps de les comunicacions amb Menorca i Eivissa.

El 20 de març, Aero Marítima Mallorquina va inaugurar irregularment la línia: Colomer amb el mecànic Tizzi partiren en l'hidroavió Eivissa pel matí cap a Barcelona, sense autorització ni correu. En arribar a Barcelona, i atès que no complien els tràmits administratius ni havien passat les revisions pertinents, el Ministe-



Dalt podem comprovar com anaven vestits els tripulants de l'Aero Marítima. Aquest cop, en un Savoia S-16 en les instal·lacions de la companyia al port Mallerquí. A sota, el Macchi M-18 d'Aero Marítima Mallorca batejat com Menorca.

ri de Foment ordenà parar momentàniament la línia i l'Eivissa es va quedar a Barcelona.

Segons estava previst, a les 14 h del 8 d'abril de 1922, Colomer i el mecànic Tizzi s'enlairaren amb correu des del port de Barcelona cap a Mallorca amb l'hydroavió Eivissa. A les 15.40 h partia de Palma l'hydroavió Barcelona, pilotat per Passaleva de tornada. De l'Eivissa no se'n tenien notícies, la qual cosa començà a neguitejar als dos punts de la ruta, on les hores passaven mentre esperaven saber alguna cosa que animés les més ne-

gres perspectives. Finalment, quan a la nit del mateix dia atracà al port de Barcelona el pailebot Margarita Taberner, arribaren les males notícies. L'hydroavió havia caigut al mar davant la desembocadura del Llobregat a causa d'una avaria i Colomer havia desaparegut. Tizzi va tenir més sort i es pogué mantenir agafat a les restes de l'hydroavió fins que el va descobrir el pailebot a les 16 h. Només saber la notícia sortiren del port llanxes, però no van poder trobar Colomer.

Davant aquest accident, el cap de les Comunicacions Aèries de la Direcció

General de Correus decidí suspendre provisionalment el servei. El 14 d'abril, després d'obtenir una autorització concreta per a aquest vol, amararen a Palma un Savoia S-16 bis pilotat per Guarnieri, amb el mecànic Augusto Prampolino, i el Barcelona, que tornà de Barcelona amb Passaleva i Duro. El S-16 bis fou batejat amb el nom de Manuel Colomer, en honor al pilot desaparegut.

Abans de tornar d'Itàlia, Zanetti i Pedetti havien contractat nous pilots italians: Renato Spada i Giovanni Bosco, els quals, juntament amb Passaleva, el pilot català Àngel Orté i els mecànics Tizzi, ja recuperat, Duró, Coll i Aulet, afrontaren la següent etapa de l'Aero Marítima Mallorca que tenia llavors el Savoia S-16 bis Manuel Colomer i els Macchi M-18 Menorca i Barcelona, a més del Mallorca, en revisió, als quals calia afegir dos Savoia a punt d'arribar.

**La línia.** Arran de l'accident es van implantar noves mesures de seguretat com ara situar dues llanxes amb ràdio als ports de Barcelona i Sóller per sortir a buscar l'hydroavió que es veïés obligat a amarrar en el camí. Els avions sortirien cada matí de Palma i tornarien a primera hora de la tarda, en vols d'una hora i mitja.

Un cop acabada la pròrroga demanada i d'haver obtingut el nou permís, l'Aero Marítima va ser autoritzada per a reprendre el servei. El 20 de juny, quan el Savoia S-16 bis Manuel Colomer estava a punt d'enlairar-se, la Comandància de Marina denegà el permís per qüestions de reglament que foren resoltes en qüestió d'hores. Finalment, el 21 de juny, el Manuel Colomer, matrícula M-AHAA, va partir de Palma a les 10.20 h amb els pilots Passaleva, Spada i Bosco, un paquet amb correu per a Barcelona i un altre per a Madrid. Un cop enlaire, sobrevolaren el port i llançaren una corona de flors en honor del company mort. El vol transcorregué sense problemes: l'hydroavió va amarrar a Barcelona a les 11.40 h i va sortir a les 14.36 h de tornada a Palma, on va arribar a les 16.10 h.

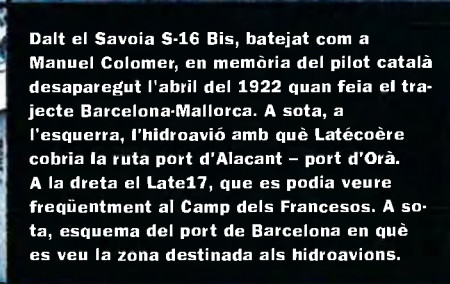
Al mes de juliol, la flota augmentà amb l'arribada de dos Savoia S-16 bis, batejats com a Miramar i Palma. Els vols diaris d'anada i tornada entre Palma i Bar-

celona i entre Barcelona i Palma esdevingueren habituals. Els vols sortien i arribaven amb regularitat, fins que arribà l'agost.

**El fatídic agost.** L'1 d'agost, l'hidroavió Palma es veié obligat a retornar a Palma 15 minuts després d'enlairar-se. Quatre dies més tard, mentre Bosco provava un hidro, navegant pel port, aquest començà a enfonsar-se i, auxiliat per una llanxa i una grua, l'aparell es va poder salvar quan només quedava fora de l'aigua l'ala superior. L'avió es va haver de donar de baixa. El 10 d'agost, el dia que l'Aero Marítima celebrava la cinquantesima travessia, el Menorca, pilotat per Spada, arriba volant sense motor, i amara al port de Palma amb el motor parat. L'endemà, el Barcelona, amb un fort vent de cara, va haver d'amarar a Palma de nit amb l'ajut de bengales. El 15 d'agost, quan l'hidroavió pilotat per Bosco volava a 3.000 m i ja es veia l'illa, una avaria del motor obligà el pilot a amarrar amb onatge, la qual cosa va deixar inservible el timó de profunditat. Com que passaven les hores i ningú no els trobava, van navegar com si d'una barca es tractés fins arribar al port de Sóller. La companyia va suspendre el servei justament quan feia gestions per dotar els hidroavions amb equips de ràdio.

Tècnics de la casa constructora van revisar els avions a fons i al setembre tres d'aquests: Miramar, Barcelona i Menorca, estaven de nou llestos per a volar. Llavors, però, els pilots italians, com que no arribaven les ràdios, decidiren tornar a Itàlia. A més, les autoritats espanyoles insistiren que només s'utilitzessin els Savoia S-16 bis, dels quals a la companyia només quedava el Miramar.

Davant aquestes noves exigències, Aero Marítima demanà i obtingué una pròrroga per poder complir allò que se li exigia. Llavors, l'Aero Marítima decidí demanar ajut tècnic i financer a una companyia estrangera. S'hi interessava Beppo de Massimi, director general de Latécoère, qui volia escurçar el temps per arribar a l'Alger. Un ramal Barcelona-Mallorca-l'Alger, del qual el tram Barcelona-Mallorca podia obtenir subvenció de l'administració espanyola, era una solució interessant, a més del camí



AVIÓ / ATLAS DE AERODROMOS DE ESPAÑA, 1934

Dalt el Savoia S-16 Bis, batejat com a Manuel Colomer, en memòria del pilot català desaparegut l'abril del 1922 quan feia el trajecte Barcelona-Mallorca. A sota, a l'esquerra, l'hidroavió amb què Latécoère cobria la ruta port d'Alacant - port d'Orà. A la dreta el Late17, que es podia veure freqüentment al Camp dels Francesos. A sota, esquema del port de Barcelona en què es veu la zona destinada als hidroavions.

més curt. Amb aquesta nova reestructuració, Beppo de Massimi aconseguí controlar la companyia i homes com Josep Tous abandonaren l'Aero Marítima. Només es conservaren els hidroavions Macchi M-18 Menorca i Barcelona, i s'hi afegí tres amfibis bimotors, Liore et Olivier LeO H-13 A, més grans i pesants, que podien ser equipats amb ràdio. Al mateix temps s'instal·laren estacions de ràdio a Barcelona i Palma. Els pilots i els mecànics italians foren acomiadats i ocuparen el seu lloc pilots i mecànics francesos, així com operadors de ràdio mallorquins, exradiotelegrafistes navals.

Els tres hidroavions matriculats, M-ABAB, M-ACAC i M-AEAE, van fer vols de prova entre Barcelona i Palma i entre Palma i l'Alger, els mesos de març i de maig de 1923. El 6 de juny iniciaren els vols entre la Barcelona i Palma, que

es van fer regularment i sense incidents durant el mes de juliol. Però, la falta d'una subvenció de Correus per al tram península-illa va forçar Beppo de Massimi a suspendre els vols. Al desembre, després d'una junta general d'accionistes, la companyia va suspendre definitivament els vols, i les Balears es van quedar sense enllaç amb la península.

**El ramal francès.** Un cop deixà d'operar l'Aero Marítima Mallorca, Latécoère continuava buscant reduir les 48 hores que tardava el vaixell de Marsella fins a l'Alger. Si ho intentava via Balears amb l'Aero Marítima el temps es reduïa a 36 h, la qual cosa suposava un petit avantatge. Llavors es decidí estudiar una nova alternativa, que consistia a establir un ramal de la línia Tolosa-Casablanca des del port d'Alacant fins a Orà, des

d'on es podia distribuir el correu. Segons aquest pla quan l'avió procedent de Tolosa arribés a Alacant, a les 16 h, un vehicle transportaria el correu fins al port, on s'esperaria un hidroavió que, dues hores més tard, amararia a Orà, a les 18.30 h. Els hidroavions que s'hi utilitzaren eren dos dels de la línia Barcelona-Mallorca. Hi va haver molts incidents i només s'aconseguia un guany de set hores, la qual cosa mantenia el problema de la reducció del temps sobre la taula.

### El tercer camp de Barcelona.

L'Aeronàutica Naval va adquirir al començament de 1921 l'aeròdrom de la Volateria juntament amb el taller de construccions aeronàutiques de Sant Martí i les instal·lacions per a hidroavions del port de Barcelona, de Talleres Herater, SA, la qual cosa causà el col·lapse de l'aviació organitzada a Barcelona, que no tenia altra base d'existència i manteniment que aquella companyia i les seves instal·lacions al camp de la Volateria i l'Escola Catalana d'Aviació.

El 1922 només quedava l'Aero Club de Catalunya, sense aeròdrom, sense avions i sense pilots en activitat, ja que aquests s'havien dispersat. Per tal de solucionar aquest problema, es van buscar uns terrenys. El grup de socis que havia treballat en la gestió del camp va proposar a la direcció de l'Aero de reorganitzar la Comissió d'Aeronàutica, llavors inactiva. Un cop aconseguida la reorganització, la Comissió va proposar al consell directiu de l'Aero Club de Catalunya un projecte de camp d'aterratge. El projecte fou aprovat i, a proposta del president de l'Aero, es va concedir una subvenció anual de 25.000 pessetes per a l'aeròdrom, les instal·lacions mínimes necessàries i el manteniment. L'aeròdrom estava dos quilòmetres del Prat i a una distància similar dels aeròdroms de Laté-coère i de l'Aeronàutica Naval.

A mitjan octubre, un grup de cinc homes començà el treball d'aplanament del terreny. Abans d'acabar l'any, l'Aero va comunicar a la comissió d'aeronàutica, que s'havien de suspendre les obres, fins que al principi de l'any la caixa no disposés dels diners necessaris. Finalment, el 10 de juliol de 1923 es va comunicar al president de l'Aero que, sense estar apla-

nat del tot, el camp estava en condicions perquè hi aterressin avions de turisme. Començava la seva vida l'aeròdrom civil de Barcelona, el tercer aeròdrom de la ciutat.

**Àngel Orté i Abad.** Suspensa la línia Aero Marítima Mallorquina, Àngel Orté, tardà poc temps a organitzar amb uns amics de Felanitx una escola civil de pilotatge d'hidroavions, l'única en aquells dies que va existir a Espanya. L'escola operava a la costa de llevant de l'illa, des de Porto Colom, Felanitx.

L'escola, encara que només disposava d'un aparell, al començament de juliol de 1923 va presentar tres alumnes a examen, per a la qual cosa va sol·licitar que els fossin enviats els comissaris per a realitzar els exàmens. El 18 de juliol de 1923 es realitzaren les proves per a l'obtenció del títol de pilot aviador d'hidroavió, seguint la normativa FAI. Els tres alumnes, Andreu i Jordi Parera i Josep Gomila, tots mallorquins, van aprovar.

Segons estava previst, l'endemà de l'examen sortiren cap a Varese (Itàlia), Àngel Orté i Andreu Parera, on compraren un segon hidroavió Macchi M-18 per als germans Parera, amb el qual tornaren volant a Mallorca pocs dies després.

El 28 de juliol de 1923 es presentaren al port de Barcelona, procedents de Mallorca, dos hidroavions Macchi M-18, tripulats per Àngel Orté i pel mecànic Coll, el primer, i pels germans Parera, el segon.

El 30 de juliol partiren de nou els dos hidroavions del port de Barcelona cap a la capital d'Aragó; van arribar a l'Ebre a l'alçada de Móra la Nova; continuaren pel riu i amararen a Saragossa, la qual cosa es va convertir en un gran esdeveniment.

L'endemà, dia 31, a primera hora, se-guiren riu amunt fins a Logronyo i un cop sobre aquesta ciutat canviaren de direcció cap al Cantàbric, sobrevolaren el País Basc i amararen al port de Bilbao a les onze del matí. Era el primer cop que es realitzava el trajecte Barcelona-Saragossa-Bilbao amb hidroavions. Continuaren el viatge per la costa Cantàbrica i van fer escala a Fuenterrabia, Santander, Gijón, Rivadeo, el Ferrol, la Corunya, Vigo, Lisboa, Huelva, Ayamonte, Isla

Cristina, Sevilla, Cadis, Màlaga, Almeria, Los Alcáceres, Alacant, València, Tarragona i Barcelona, on arribaren el 31 de març de 1924, completant el primer períple a la península amb un hidroavió. Aquesta volta aèria a la península es va cobrir en 24 escales, es recorregueren uns 4.000 km en 33 hores i 50 minuts de vol real, més un centenar d'hores dedicades a bateigs, en els quals volaren uns 600 passatgers. A cada escala hi restaren uns dies, més o menys en funció de l'acollida i dels bateigs que realitzaven com a acte de promoció del vol.

De nou a l'escola, i donat de baixa un dels M-18, el segon matriculat M-ADAD quedà destruït en un incendi el 5 d'octubre de 1924. Després d'un any i escaig de funcionament acabava així l'escola de pilotatge.

**L'aviació civil fins a 1921.** Els quatre primers alumnes de l'Escola Catalana d'Aviació no pogueren examinar-se fins als dies 27 i 29 de juny de 1917, perquè el dia que podien volar els faltava l'avió o s'havia trencat o bé pel retard dels aparells necessaris per a la docència.

L'abril de 1918, ingressà i començà el curs Joaquin Cayón Gutiérrez, qui s'examinà el 21 d'octubre. Aquest mateix any, l'Ajuntament de Barcelona concedí tres beques a Manuel Colomer, Mario Maestre i Josep Fontrodona. Entre que eren pocs els alumnes i que els qui obtenien el títol no tenien amb què volar, es feia difícil mantenir operativa l'Escola.

El 1919, l'Aero Club de Catalunya aconseguí l'ingrés de nous socis i de bona quantitat de diners amb la il·lusió dels aviadors de poder col·laborar uns començaments difícils. L'Aero Club de Catalunya, a petició dels aficionats, va convocar un concurs de tardor el 1919 i el 1920, ambdós amb premis metàl·lics.

Al final de 1920 es creà el Grup Monteys, en el qual ingressa Colomer, que deixà Talleres Herater. El gener de 1921 Talleres Herater ja havia venut totes les seves instal·lacions a l'Aviació Naval.

El Grup Monteys, però, també tancà portes. Així, doncs, Barcelona tenia llavors dos aeròdroms, el de l'Aeronaval i el dels francesos, però cap de civil.

Lluís Corominas