



## Interessos estrangers

### Capítol IV (1926-1936, 1a part)

**E**n el període d'entreguerres la indústria alemanya es va veure impossibilitada per a construir avions militars, per les limitacions imposades pel Tractat de Versalles. Per això els fabricants impulsaren la creació de companyies i rutes que generaven un mercat per als seus productes. Una de les empreses més activa en aquest sentit va ser la Junkers Flugzeugwerke, que, des de 1919, creà no menys de 25 companyies de transport aeri a Alemanya, Suècia, Polònia, Rússia i altres països. Paral·lelament, Junkers, allà on podia, muntava empreses constructores filials. L'estat espanyol era un mercat interessant

per a Junkers. Amb aquesta finalitat es constituí, l'any 1925, la Unión Aérea Española, SA (UAE), la qual tenia com a accionistes Junkers, amb el 25% de les accions, i una sèrie d'industrials espanyols agrupats al voltant de Getafe. Inicialment, la flota de UAE estigué formada per tres monoplans monomotors Junkers F-13, aportats pel soci alemany.

L'any 1926, Unión Aérea Española demanà autorització per a establir enllaços aeris regulars entre Madrid i Lisboa i entre Sevilla i Lisboa, que s'inauguraren el 29 d'abril de 1927, i que foren coberts sense incidents, fins la constitució del monopoli de CLASSA el 1929.

**Iberia.** Cinc mesos després de la creació de Luft Hansa, al gener de 1926, aquesta

nomenà un apoderat general amb plens poders per a Espanya i Portugal que havia de continuar els contactes ja iniciats pocs anys abans amb Echevarrieta i Araoz. El 28 de juliol de 1927 es registrava davant notari la constitució de la nova empresa Iberia Compañía Aérea de Transporte.

Per als vols entre Barcelona i Madrid s'adquiriren tres avions Roland Rohrbach VIII, i, a diferència de UAE, només va contractar pilots alemanys. Aquests aparells trimotors, metàl·lics, tenien capacitat per a deu passatgers, lavabo, i dos tripulants que anaven en cabina oberta. Els avions anaven propulsats per tres motors BMW de 250 CV que li donaven una velocitat de creuer de 170 km/h.



El capità general de Catalunya i unes dames posen davant el trimotor Roland Rohrbach VIII d'Iberia el dia de la inauguració de la línia Barcelona-Madrid, el 15 de desembre de 1927. S'hi pot apreciar el cap del pilot i la cabina dels passatgers.

Segons la previsió, el 14 de desembre de 1927, a tres quarts de nou del matí s'enlairava de Barcelona el Rohrbach M-CAAC, pilotat pel capità Komal de Luft Hansa, amb sis passatgers, tres d'ells alemanys i la resta representants de la Liga Aérea Española, tots convidats a aquest esdeveniment. Quan arribaren a terres aragoneses foren sorpresos per una tempesta de neu que els obligà a desviar-se cap a Sòria. Prop d'Almanzón hagueren de fer un aterratge d'emergència. Esperaren que passés la tempesta i arribaren a Madrid a un quart de dues de la tarda.

Mentrestant, a Madrid es produïa la inauguració oficial de la línia. El Roland Rohrbach M-CBBC va partir en direcció a Barcelona a dos quarts d'una, pilotat pel capità Resach de Luft Hansa, amb nou passatgers, i va arribar a la seva destinació a les quatre i set minuts. A partir del 28 de febrer de 1928, la línia Madrid-Barcelona passà a ser de correu aeri. El transport de correu li va permetre de rebre la corresponent subvenció de l'estat.

Tornant a la Iberia de 1927, els passatgers podien agafar l'avió cada dia, de dilluns a dissabte. Partien a les vuit del matí de Cuatro Vientos (Madrid), aterraven al Prat a dos quarts de dotze i podien retornar de nou cap a Cuatro Vientos a les dotze. El preu del bitllet era de cent setanta-tres pessetes si era anada i de tres-centes si era anada i tornada. Unes quantitats gens petites en l'època.

L'índex d'ocupació dels avions era del 50%; amb 57 vols realitzats s'havien transportat 287 passatgers. A aquesta xifra cal afegir-hi 232 passatgers més que pujaren als avions per realitzar bateigs aeris a Barcelona i a Madrid. Quan, a principis de 1929 passà a formar part de CLASSA, els trimotors havien transportat 4.000 passatgers entre les dues ciutats.

**Barcelona, cruïlla aèria internacional.** La nova companyia Luft Hansa va heretar de la Deutsche Aero-Lloyd els estudis realitzats sobre la creació d'una filial a Espanya, estudis que donarien pas, el 1927, a la creació d'Iberia, Compañía Aérea de Transportes, com a empresa subsidiària de l'alemanya. La intenció era crear una empresa aparent-

ment espanyola, Iberia, que volés el tram espanyol de Madrid a Barcelona, i, segons es va anunciar al desembre de 1927 quan inaugurà la seva línia, que acabés allargant la ruta fins a Marsella i Ginebra per establir un enllaç aeri amb Alemanya. Però al 1927 s'aixecaren les restriccions de vol que imposava el tractat de Versalles a les companyies alemanyes i Luft Hansa va preferir establir un enllaç ella mateixa.

Així, el 5 de gener de 1928 s'inaugurà l'enllaç aeri Ginebra-Marsella-Barcelona a càrrec de Luft Hansa, que operà utilitzant els petits avions Dormir Merkur fins el 14 d'octubre de 1928. A partir del 15 d'octubre de 1928, la línia partia de Basilea i seguia per Ginebra i Marsella fins a Barcelona. A partir de l'1 de maig de 1930, aquesta línia va ser reemplaçada per la de Stuttgart-Ginebra-Marsella-Barcelona.

El 1928, SANA augmentà el seu capital social primer a quatre i després a vuit milions de lires, la qual cosa va permetre ampliar la flota amb nous hidroavions, implantar noves línies i establir un enllaç entre Roma i Trípoli (Líbia) i un altre entre Roma i Barcelona, l'11 de novembre, amb escales a Gènova i Marsella. Aquestes línies tenien inicialment una freqüència setmanal. Més tard una nova ampliació de capital va permetre que SANA augmentés la freqüència de les seves línies: Roma-Trípoli va passar a ser trisetmanal i Roma-Barcelona a dos vols per setmana en cada sentit.

El 1930 SANA, d'acord amb la naviliera Lloyd Sabadau, establí un servei aeri entre Gènova i Gibraltar, connectat amb les travessies dels transatlàntics. L'avió servia perquè els passatgers sortissin de Gènova tres dies més tard (o de Barcelona dos dies més tard), que el vaixell i poguessin embarcar-se a Gibraltar.

Així la ciutat de Barcelona servia com a final de ruta o d'escala per a Latécoère amb la seva línia que partia de Tolosa i que ja arribava fins a Buenos Aires i Santiago de Xile; per a la companyia alemanya Luft Hansa, que l'enllaçava amb el cor d'Alemanya; amb SANA, la qual, seguint el golf de Lleó, portava l'enllaç fins al port de Roma i a nivell intern Iberia feia els enllaços fins a Madrid. Curiosament, com veurem més en-

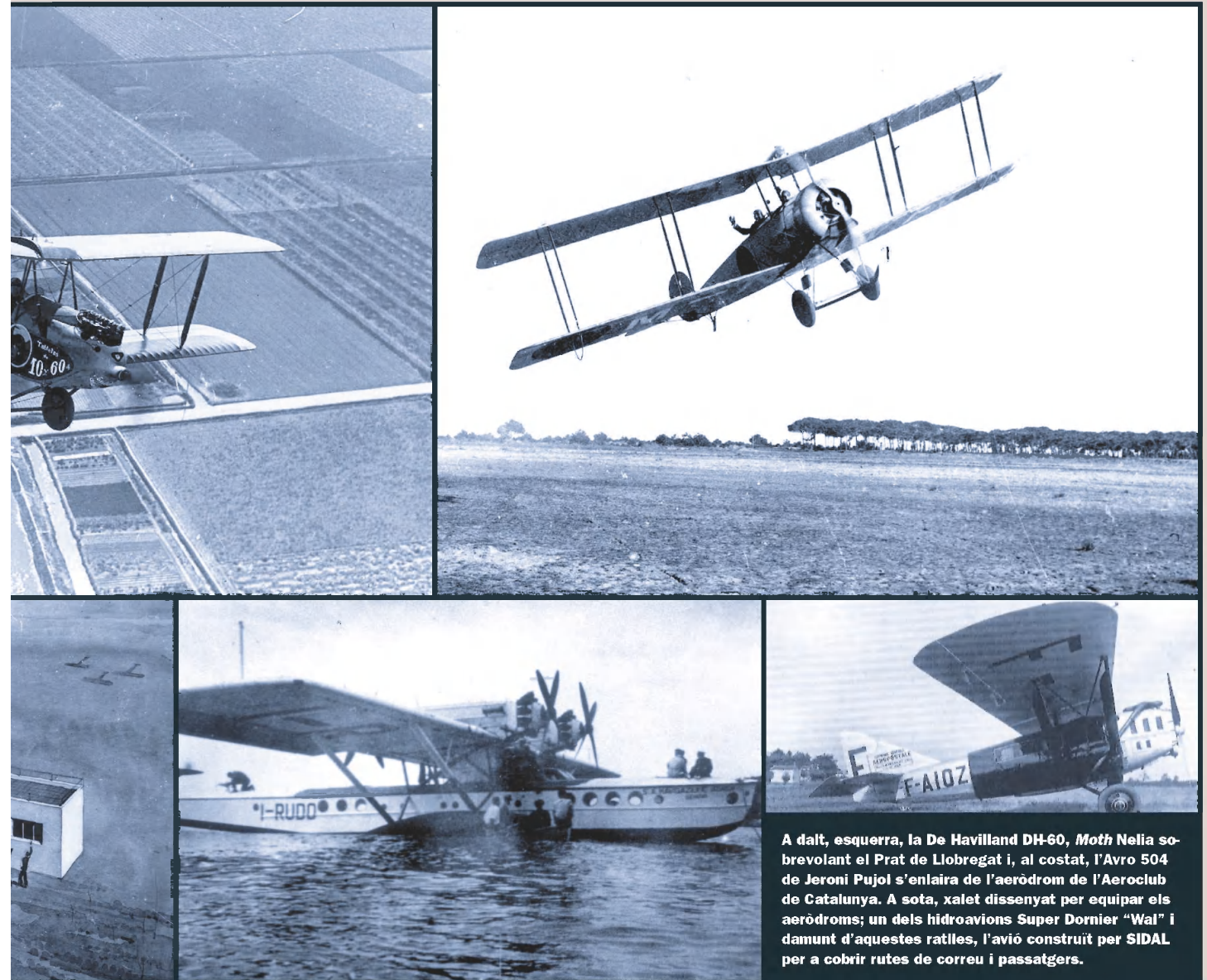


SINCEA / EPAC / ADR

davant, les Balears tenien enllaç amb França i l'Alger, però no amb la península.

**Latécoère en el Mediterrani.** Després d'un any d'operacions, la línia Alacant-Alger s'havia demostrat massa lenta perquè pogués ser considerada com un enllaç aeri eficaç entre la França metropolitana i l'Alger. Per aquest motiu, Pierre-Georges Latécoère creà, el 1926, una companyia filial, la Compagnie Aérienne France-Algérie, per explotar un enllaç de correu aeri Marsella-l'Alger amb una escala intermèdia a les Balears.

Després dels vols de prova de 1926 entre Marsella i l'Alger, al febrer de 1927, i fent escala a la badia d'Alcúdia, s'inau-



A dalt, esquerra, la De Havilland DH-60, *Moth Nella* sobrevolant el Prat de Llobregat i, al costat, l'Avro 504 de Jeroni Pujol s'enlaira de l'aeròdrom de l'Aeroclub de Catalunya. A sota, xalet dissenyat per equipar els aeròdroms; un dels hidroavions Super Dornier "Wal" i damunt d'aquestes ratlles, l'avió construït per SIDAL per a cobrir rutes de correu i passatgers.

guraren els vols regulars en la línia Marsella-Alcúdia-l'Alger. Els vols tenien una freqüència diària i tardaven sis hores i mitja a realitzar el recorregut entre Marsella i l'Alger, comptant el temps que s'esmerçava —una hora— en l'escala d'Alcúdia. Aeropostale va continuar operant la línia amb freqüència diària, fins que l'any 1932 l'Aeropostale va ser adquirida per Air France, companyia que mantindria la línia fins 1936.

A l'inici d'aquesta nova etapa, la companyia estava canviant l'aeròdrom del Tir, a Alacant, pel de l'Altet, on es traslladà l'estació de radiotelegrafia que funcionava des de 1924. S'hi construïren hangars, taller i magatzem, així com dues pistes creuades de terra compactada.

L'any 1927 Pierre Georges Latécoère, va vendre la seva companyia postal, salvaguardant, però, els seus interessos en l'altra empresa seva, SIDAL, amb la finalitat de continuar construint i subministrant els seus avions Laté a la nova Aeropostal.

**Vols internacionals.** No es pot parlar de 1927 sense fer referència al vol de Lindbergh, per la transcendència que va tenir. Charles Augustus Lindbergh, llavors un pilot de correu postal desconegut, volia optar al premi Orteig, de 25.000 dòlars al primer pilot que unís en un sol vol París amb Nova York en un sentit o l'altre. El 10 de maig el *The Spirit of the St. Louis*, el Ryan NX-221, pi-

lotat per Lindbergh, s'enlairà de l'aeròdrom de Nova York a les 7.52 h i va aterrar a les 22.20 h de París a l'aeròdrom de Le Bourget. Lindbergh s'emportà el premi Orteig i fou el quart pilot a creuar l'Atlàntic Nord amb èxit i el primer que va unir les dues ciutats en un sol salt.

Un altre vol important va ser el de l'hydroavió Savoia S-55 *Santa Maria II*, comandat per De Pinedo, que el 13 de juny del mateix 1927, a les 17 h, amarrava al port de Barcelona, com a última escala del seu vol abans d'arribar a Itàlia. El llarg vol de De Pinedo va començar el 13 febrer a Càller, després va passar a Àfrica, les illes de Cap Verd, Sud-amèrica, el Carib i els EUA, Terranova, Açores, Lisboa, Barcelona, i Madrid. Va re-

tornar a Barcelona i va acabar a Òstia el llarg periple que li va fer creuar dos cops l'Atlàntic.

**Aviació civil de 1922 a 1931.** La tornada de Canudas a Barcelona el 29 de juliol de 1922 significà la represa de la tasca per aconseguir una aviació civil i d'uns terrenys per establir-hi un aeròdrom, tal com ja hem explicat. Un cop obtingut el camp de vol, l'entitat que havia de mantenir en funcionament l'aviació esportiva havia esdevingut un Aero Club, més social que aeronàutic. Sumit en llargues discrepàncies, aviat en va sorgir un primer divorci. El 25 de març de 1923, es va crear la Peña de l'Aire, que esdevingué la secció esportiva de l'Aero Club de Catalunya i que ben aviat es va traslladar a uns locals propis, més modestos. En principi es va dedicar a programar una sèrie de conferències divulgatives, fins que entrà en escena Jeroni Pujol, un jove català resident a l'estranger que va arribar a Barcelona buscant qui l'ensenyés a volar. Canudas acceptà i Pujol, a canvi, va permetre que el seu avió Avro l'aprofitaren els socis de la Peña. També en aquest moment es recuperà dels antics Talleres Herater un THE-2 amb el qual es realitzaren vols fins que un accident el deixà fora de servei.

Mentrestant, amb els dos avions es van fer tants vols a poblacions catalanes com es pogueren. Al seu darrere anaven deixant focus d'afecionats. Un d'aquests focus esdevingué la Peña de l'Aire de Sabadell, fundada el 4 d'abril de 1925. El 29 de desembre, la Peña canvià el seu nom per Lliga Aeronàutica de Catalunya, reconeguda com a delegació del RACE per Catalunya i Balears el 20 de maig de 1926.

El juny de 1925, sis socis de la Peña s'uniren a Canudas per constituir Empreses Aeronàutiques, que va comprar un avió Aviatick que començà a treballar fent fotografies aèries. Amb aquest avió també es feren vols gratuïts, els caps de setmana, per als socis del club, així com excursions a diferents llocs.

El 25 de juliol de 1926, la Lliga comprà un avió Hanriot HD-13, però, com que no tenien pilot, s'acordà amb Empreses



Cabina de passatgers dels Roland Rohrbach VIII, adquirits el 1927 per Luft Hansa.

Aeronàutiques que aquests el volarien i el mantindrien a canvi de poder-lo fer servir quan el necessitessin. En aquest moment es disposava de dos avions amb els quals fer vols. Així, el 23 d'agost es va fer un vol a Manresa on es constituí una Delegació de la Lliga Aeronàutica de Catalunya. El 1927 es construïren dos hangars d'obra a l'aeròdrom que, l'any anterior, va ésser batejat oficialment com a Aeròdrom Canudas.

Al gener de 1928, Empreses Aeronàutiques es converteix en Kora Aeronàutica, SA, que tenia l'objectiu de crear una escola de vol i una línia aèria amb Mallorca. L'objectiu no es va assolir i l'empresa desaparegué. En el seu lloc aparegué Aeròdrom Canudas, empresa que poc temps després adquirí dos Hanriot, un dels quals aviat va acabar convertit en ferralla a causa d'un accident. Aquests avions s'afegiren als dos Nieuport Rhône de 80 hp que Canudas havia comprat feia poc.

D'altra banda, el 30 de juny de 1928 arribà a Barcelona la Havilland Moth, comprada per Rafael Massó per a fer propaganda de Xocolata Nelia. Aquest avió es passejà per tot arreu, pilotat habitualment per Guillem Xuclà.

A finals de juny d'aquell any, la Lliga canvià el seu nom i recuperà el d'Aero Club de Catalunya.

L'any següent, el 1929, va ser important perquè l'Aeròdrom Canudas posà en

funcionament l'Escola d'Aviació Barcelona, que tingué per primers alumnes Gaztañondo, Camarasa, Ximénez i Aguilera. Aquest mateix any, arribaren a Barcelona els germans Hasburgh, amb una Tiger Moth, per instal·lar-se a l'aeròdrom de l'Aeronaval i realitzar treballs aèris.

Al maig, aprofitant una excursió aèria a Lleida, i amb l'ajut de Josep Canudas, es creà l'Aero Club de Lleida. El seu president era Josep Maria Álvarez. El mateix mes, Canudas aconseguí una bona oferta per a comprar tres Avro Avian, moderns avions d'escola. Aquell any obtingueren el títol de pilot cinc membres de l'Aero i el curs següent ja es van concedir vuit títols de pilots i dos de pilot superior.

L'any 1930 va començar amb el vol que Carreras i Rasol, amb una avioneta Romeo Ro-5, feren de Barcelona a Albacete, Sevilla, Madrid i Barcelona, on arribaren el 9 de gener. El 4 de febrer volava, per primera vegada, una avioneta projectada i construïda per Joan N. Kleim amb l'ajut de Marià Foye. Es deia K-2 i anava equipada amb un motor Anzani de 35 hp. Pocs dies més tard, l'11 de febrer, apareixia el primer número de la revista de l'Aero Club de Catalunya, *Aviación*, i el 2 de maig es crea l'Aero Club de Barcelona que operaria des de l'aeròdrom militar.

El 1930 també despuntà com el començament dels vols sense motor, una

pràctica que va anar guanyant adeptes en l'Aero Club de Barcelona, que creà una secció d'aquesta modalitat de vol.

L'últim mes de l'any veié la presentació de l'avioneta espanyola Loring E-II el 9 de desembre, i, el dia 30, el president de la Diputació, Joan Maluquer, visità l'aeròdrom Canudas. Al final d'any s'havien realitzat demostracions i vols amb passatgers a més de quaranta poblacions.

L'any 1931, el 8 de febrer, Marià Foye i un grup d'aficionats al vol sense motor crearen el club Falciots. Al mes següent, el 9 de març, Josep M. Carreras i Salvador Farré, amb la Romeo Ro-5, volaren de Barcelona fins a Gando, Gran Canària, i arribaren de tornada el 18 del mateix mes. L'1 d'abril es creava l'Aeronàutic Club Empordanès de Figueres, i el dia 5 s'inaugurava l'aeròdrom de la ciutat. El 15 de juliol, un grup adherit als amics de l'aeròdrom Canudas es convertí en Peña Aeronàutica de Sant Andreu (barriada de Barcelona). A primers de setembre es creava l'Aero Club de Sabadell. El 27 d'aquell mes arribava a l'aeròdrom Canudas el Farman 190, que fou batejat amb el nom de "Manuel Colomer". L'avió s'havia adquirit per cobrir la línia amb Andorra sobre la qual treballava Aeròdrom Canudas.

La pràctica del vol sense motor continuava en expansió. El 5 de novembre es realitzà el primer llançament amb torn, tota una novetat.

Durant l'any s'examinaren i obtingueren el títol de pilot 14 persones més.

**La Generalitat pren els comandaments.** El 1932 començà amb l'enllaç aeri Barcelona-Andorra. En realitat els avions arribaven a la Seu, perquè al Principat no hi havia terreny disponible per fer-hi un aeròdrom. En tot cas, a finals d'abril es feia l'últim vol de prova i el projecte acabà abandonat.

Aquest mateix any s'instal·lava a l'aeròdrom de l'Armada una delegació de l'escola de pilots madrilenya "Progreso", mentre que, d'altra banda, la Peña Aeronàutica Sant Andreu es convertia en Aeronàutic Club de Sant Andreu. Al mes de març es fundava l'Aeronàutic Club Cerdanya i el 14 de juny obtenia el títol de pilot Josep Maria

Sabaté amb la primera beca de la Generalitat de Catalunya.

Al setembre es constituïa la Unió de Pilots Aviadors de Catalunya, associació professional adherida a la Liga Aeronàutica de Pilots Civils de Aeroplano.

Al llarg de l'any, els avions terrestres de l'Aeronaval anaren marxant cap a San Javier i foren substituïts pels de la III Escuadra d'Aviació Militar, sota les ordres del comandant Felipe Díaz Sandino.

Amb la constitució de la Generalitat de Catalunya aquesta institució comença a prendre les regnes de l'aviació civil a Catalunya. El Butlletí Oficial de la Generalitat del 15 de novembre encarregava a Josep Canudas la redacció d'un projecte de programa d'organització de l'aeronàutica a Catalunya.

L'Ajuntament de Barcelona aprovà el 10 de febrer de 1933 el projecte d'aeroport internacional de Barcelona i l'endemà s'inicià l'exposició del projecte, que va rebre el rebuig majoritari, bàsicament per l'emplaçament. El 31 de juny de 1934, la dimissió del primer ajuntament republicà de la ciutat va obligar a ajornar indefinidament el projecte. El BOG del 8 de febrer publicà el traspass dels serveis d'aviació civil a la Generalitat. Vint dies més tard es constituïa la Federació Catalana de Vol a Vela.

Pel que fa a les companyies, després del fracàs de línia aèria amb Andorra, entre febrer i març es liquidà l'Aeròdrom Canudas i va ser el grup entrenador Escola d'Aviació Barcelona qui prengué el relleu.

L'1 d'abril, Josep Canudas prengué possessió provisionalment com a cap dels Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat, depenent del Departament d'Agricultura i Economia, i el 24 es constituí la Federació Aeronàutica Catalana.

Dins d'aquest mateix any es va crear l'Aero Popular, un nou club d'aviació que el 10 d'octubre es fusionava amb l'aero Club de Barcelona, i donava lloc a l'Aero Popular de Barcelona. En paral·lel també sorgí un nou club, aquest cop l'Aero Club de la Plana de Vic.

La Generalitat concedí cinc beques a pilots de diferents clubs. L'1 d'octubre i

el 15 es creaven els Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat i aquests adquiriren una Puss Moth que va ser batejada com a Núria. El 6 d'agost, la Generalitat concedí una subvenció trimestral —entre 250 i 500 pessetes— als pilots civils catalans.

L'any acabà amb la constitució a Barcelona, el 15 de desembre, d'una empresa anomenada Sirius dedicada a la construcció d'avionetes.

L'any 1934, els Serveis Aeronàutics de la Generalitat passaren a ésser els responsables dels exàmens de pilots. Per a aquestes tasques es van nomenar quatre comissaris de l'Aero Club de Catalunya.

El 8 de març arribà a Barcelona La Cierva pilotant el seu autogir, convidat per la FAC. L'endemà va fer una demostració a l'hipòdrom.

Al juny, Canudas anà a Alemanya a comprar uns velers per a la pràctica d'aquest tipus de vol, mentre que l'Aero Club de Sabadell adquiria el seu primer avió, un Potez 36.

El 8 de juliol s'inaugurà sota l'impuls dels Serveis Aeronàutics l'aeròdrom de la Cerdanya, a Puigcerdà, i l'1 d'agost es va fer el mateix amb l'aeròdrom de Sabadell. L'11 d'agost, l'aeròdrom Canudas fou adquirit per la Generalitat i passà a denominar-se Aeròdrom Barcelona, on, a finals d'aquell mateix mes, va fer les proves de vol l'avioneta Pallarols. Al mes següent arribà l'avió Caudron Luciole per remolcar velers i, poc després, els planadors comprats per la Generalitat.

El 1935 es creà l'Aero Club de Reus. L'any 1936, després de la victòria electoral del Front Popular, la Generalitat pren una important embranzida pel que fa a projectes aeronàutics. Comença a treure a concurs projectes d'hangar i d'edificis per als aeròdroms i també crea el Centre de Vol sense motor de la Generalitat. A més, el 19 de juny de 1936 aprova finalment el projecte d'aeroport internacional de Barcelona.

I justament quan semblava que tot l'esforç fet durant tants anys començava a agafar amb força, la guerra ho va tallar tot.

*Lluís Corominas*