



## Companyia única



Trimotor Ford 4AT de CLASSA i LAPE, amb el qual es feia l'enllaç amb les illes Canàries, en plena operació de càrrega de combustible.

### Capítol V (1926-1936, 2a part)

El decret del 9 d'abril de 1927 creà el Consejo Superior de Aeronáutica, que tindria com a funció constituir una companyia única que servís totes les línies aèries. Així, el Reial Decret del 9 de gener de 1928 establia el pla de línies aèries espanyoles i anunciava un concurs públic per a adjudicar-ne l'explotació a una única companyia. Entre aquestes línies hi havia les de Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, i els enllaços península-Canàries, Espanya-França i Espanya-Portugal.

Al concurs, s'hi presentaren dos grups: Aero Hispania, grup format per Iberia, diverses constructores aeronàutiques i alguns bancs; l'altre grup era format per Unión Aérea Española i un grup de constructores aeronàutiques. Davant d'aques-

tes propostes, el Govern espanyol aconsellà als dos grups que es fusionessin i presentessin una única proposta.

La nova companyia es va constituir el 13 de març de 1929 com a Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, SA (CLASSA). El 25 d'abril del mateix any se signava el contracte provisional per a l'explotació de les línies, que passà a definitiu en aprovar-se el reial decret del 25 de novembre de 1929.

La presidència de CLASSA va correspondre al general Sanjurjo. El director gerent era Daniel de Araoz i Aréjula, procedent d'Iberia; el director adjunt, Mariano Moreno Caracciolo, anterior president d'UAE; el cap de trànsit, José María Ansaldo, procedent d'UAE; i, el cap de material, Juan Viniestra Aréjula, procedent de la Loring. Però la funció principal en la companyia corresponia a un inspector de l'estat, César Gómez Lucía.

La flota de la companyia era formada inicialment pels dos trimotors Junkers G-24 que tenia UAE i per dos més que Iberia acabava de rebre durant el mateix mes de maig de 1929. Amb aquests, i centrant l'activitat en l'aeròdrom de Getafe, CLASSA inicià els seus vols en les línies Madrid-Sevilla i Madrid-Barcelona el 27 de maig de 1929. Ambdues línies es coordinaven de tal manera que, en realitat, es volava des de Barcelona fins a Sevilla i al revés amb escala a Getafe. El vol entre Barcelona i Sevilla, incloent-hi l'escala de Getafe, tenia una durada de vuit hores.

CLASSA adquirí nous avions: dos Fokker VII/3m i un Ford 4-AT, amb el qual es volia fer l'enllaç amb les Canàries. El primer vol de prova es va fer el 20 de maig de 1930. Paral·lelament s'obriren noves rutes, Madrid-Biarritz i Madrid-Lisboa, també amb freqüència diària.



Tres dels pilots catalans més destacats, Guillem Xuclà, Josep M. Carreras (d'esquena) i Josep Canudas, amb Joan Maluquer i Vilador, president de la Diputació de Barcelona.

**LAPE.** Amb la proclamació de la República, el 14 d'abril de 1931, arriben nous plantejaments (canvis que també afectaren el transport aeri). CLASSA és nacionalitzada l'1 d'octubre de 1931 i els seus béns i drets passen a constituir el patrimoni d'una entitat mercantil de titularitat pública denominada Líneas Aéreas Postales Españolas, LAPE, la qual funcionaria segons els preceptes del Codi de Comerç, encara que el seu únic accionista era l'estat.

LAPE heretà la flota de CLASSA i així començà a operar amb tres Junkers G-24, un CASA-Breguet 26T, un amfibi Savoia S-62P i tres trimotors Fokker F-VII. Durant la transició de CLASSA a LAPE havien adquirit quatre Fokker F-VII/3m i s'havia rebut el Ford 4-AT-F, que substituïa l'M-CKKA tornat a la fàbrica per problemes de corrosió. Els Junkers G-24, el Breguet i el Savoia, ja obsolets o de prestacions massa baixes, aviat foren donats de baixa. Per substituir-los s'adquiriren tres Fokker F-VII/3m més, que s'incorporaren a la flota de LAPE al novembre de 1933.

Al setembre de 1933 s'autoritzava l'enllaç Barcelona - Palma de Mallorca amb hidroavions. Els aparells havien d'incorporar estacions radiotelegràfiques i havien de dur pintades les ales amb bandes alternes vermelles i grogues d'una am-

plada de 60 cm, col·locades obliquament respecte a l'eix de l'aparell i convergents cap a proa, per si havien d'ésser localitzats en cas d'amaratge en alta mar. Per tal de poder cobrir aquesta ruta amb hidroavions, l'any 1932 LAPE encarregà a CASA la construcció de dos Dornier Do - j "Wal" cabinats que no foren lliurats fins el desembre de 1934 amb les matrícules EC-AAZ i EC-YYY.

El 16 de maig de 1935, començà LAPE una sèrie de vols regulars Palma-Barcelona-Palma amb aquests hidroavions, però la poca capacitat -vuit passatgers- i les baixes prestacions, provocaren una baixa demanda de places, i el servei es va abandonar després de quasi dos mesos de vols.

Un enllaç entre València i Palma de Mallorca es va posar en funcionament a partir del 6 d'agost de 1935 com una extensió de la línia Madrid-València que feia d'escala intermèdia perquè es va allargar fins a Mallorca amb freqüència diària, menys diumenges. S'hi van fer servir els trimotors terrestres Fokker VII/3m, amb capacitat per a 10 passatgers i equipats amb ràdio, encara que en alguna ocasió va volar l'únic De Havilland DH-89 Dragon Rapide de la companyia, matrícula EC - AZZ. La línia funcionà fins que va ser clausurada el 18 d'abril de 1936.

El 20 del mateix mes es començà a cobrir el servei des del Prat (camp de la Volària) fins a Son Sant Joan, a Mallorca, amb els mateixos trimotors que des de València. També operaven amb freqüència diària, encara que en algunes ocasions hagueren de fer dos viatges com succeí durant la llarga vaga dels tripulants de la Trasmediterrànea que va deixar les Illes sense enllaços marítics.

La línia operà fins el 17 de juliol de 1936, en què fou suspesa i els pilots reberen l'ordre de traslladar-se a Barajas, per l'esclat de la Guerra Civil. Fins llavors havien realitzat 128 vols que transportaren 716 passatgers. Les tripulacions destacades a Palma de Mallorca es rellevaven cada mes. Els pilots que cobriren aquesta línia foren Luis Ruano, Manuel Gayoso i Teodosio Pombo.

**Manises.** L'aeròdrom de Manises, inaugurat el novembre de 1932, es va construir a iniciativa de l'Aero Club de València i de l'Ajuntament de Manises. Aquestes instal·lacions es convertiren en la base d'operacions de l'Aero Club de València, de l'Aero Popular de València i de l'Escola d'Aviació de València, que, fins aleshores, utilitzava com a pista la platja de la Malva-rosa.

L'1 de setembre de 1934 LAPE inaugurà la primera línia comercial des de Madrid amb quatre vols setmanals. Al juliol de l'any següent s'allargà la ruta fins a Mallorca i es creà la València-Barcelona. L'abril de 1936 se suspengué el tram València-Mallorca, però es va mantenir l'enllaç amb Barcelona.

**Les dones pilot a Catalunya.** A casa, com hem vist fins ara, quan parlem d'aviació sempre hem esmentat noms de pilots masculins. Josep Canudas, però, en la seva *Història de l'aviació catalana*, recorda:

"A principi de maig de 1930 rebérem una visita extremadament simpàtica. Una noieta de divuit anys acompanyada del seu pare, el senyor Joan Colomer.

"Entre pare i filla ens explicaren l'objecte de la visita. Mari Pepa, que era el nom de la senyoreta, feia temps que sentia una gran afecció per l'aviació, volia volar i fins fer el curs de pilot si reunia les condicions necessàries; i el seu pare,

sense estar-hi del tot entusiasmat, tampoc no veia cap inconvenient, paraules textuais, a deixar-la volar.

"Vàrem proposar als visitants que el millor seria que Mari Pepa vingués alguns dies a l'aeròdrom; faria el seu bateig de l'aire i els vols que convingués i respiraria l'ambient de l'aviació i de la seva gent. Si després d'aquesta preparació, continuava inalterable la seva vocació, li faríem uns vols d'assaig pel pilotatge i, si ens causava una bona impressió, ella mateixa decidiria si feia o no el curs de pilot. I així quedàrem." I així es va fer.

Mari Pepa Colomer es va inscriure com a alumna de l'Escola d'Aviació Barcelona. Va fer el curs i el 19 de gener de 1931 realitzà les proves de l'examen i obtingué el títol de pilot aviador. Era la primera catalana i la tercera espanyola que es feia pilot.

Aquí va començar una època en què la jove Mari Pepa volava tant com podia. Es va fer habitual trobar-la en les excursions, viatges a altres poblacions i en totes les proves aeronàutiques que es realitzaven, mentre anava adquirint experiència fins a començar a ajudar en les tasques docents. A començaments de juliol del 1932 la Direcció de Aviació Civil li concedia el títol d'instructor de vol, tasca que anà desenvolupant primer a l'escola d'aviació on havia après a volar. Participà també en la creació de la Cooperativa de Treball Aeri, on va continuar treballant com a instructor de vol. Va ser l'encarregada d'atendre la famosa aviadora britànica Joan Batten quan aquesta va passar per Barcelona el 22 de maig de 1936. El començament de la Guerra Civil la va trobar treballant d'instructora de vol a la Cooperativa.

El 4 d'octubre de 1936 el Diari Oficial de la Generalitat núm. 278 publicava: "Mentre durin les actuals circumstàncies i amb caràcter provisional, són mobilitzats els pilots, mecànics, muntadors i altre personal d'aviació civil, compresos en la relació que es publica en l'annex al present decret".

En l'annex hi havia una relació de cinquanta persones entre les quals figurava Mari Pepa Colomer com a pilot i sense adjudicar-li graduació militar. Aquesta relació fou completada pel decret publi-



Josep M. Carreras i un fotògraf davant d'una Romeo Ro-5.

cat el 15 de novembre, amb la relació de deu mobilitzats més, entre els quals hi constava Dolors Vives Rodon amb la graduació d'alferes. Mari Pepa realitzà tasques d'instructor de vol en l'escola de pilots militars que organitzà la Generalitat amb la finalitat de reentrenar els pilots civils. Aquesta escola es trobava instal·lada a l'Aeròdrom Canudas. Al marge d'aquesta tasca, realitzà diversos vols d'enllaç amb el front i l'aeròdrom de Sarinyena així com el transport d'algun personatge o militar a punts concrets.

Es va casar amb el pilot civil català que havia estat el seu instructor de vol, Josep Maria Carreras. Acabada la Guerra Civil, va marxar a Gran Bretanya, on Carreras treballà de pilot per a la RAF.

Pel que fa a Dolors Vives Rodon, filla de Valls, arribà a Barcelona amb els seus pares als dotze anys. Quan l'any 1932 aterrà a l'aeròdrom de l'Aeronaval el dirigible alemany Graf Zèppelin, entre el nombrós públic es trobava Dolors Vives. La visita li va servir per entrar en contacte amb el món de l'aviació. Així, quan es va crear l'Aero Popular de Barcelona, ella constava com a cofundadora. Quan, el 1933, l'Aero Popular va sortejar cinc beques per a fer el curs de pilot, Dolors Vives va ser una de les afortunades. Va realitzar el curs a l'escola Progreso, que

volava en el camp de l'Aeronaval sota la direcció de Joan Balcells i va aprendre a volar de la mà del capità Vicenç Vallès. El 24 de febrer de 1934 l'Aero Popular de Barcelona també va concedir-li una beca per al curs de vol sense motor, que va realitzar a Monflorit, Osca. Finalment va obtenir el títol de pilot aviador.

En esclatar la guerra, segons ens ha explicat la mateixa Dolors Vives, va escoltar per la ràdio que es demanava la col·laboració dels pilots civils: "No em vaig sentir al·ludida, els pilots civils eren homes per a mi. La Mari Pepa, que llavors no coneixia, sí que es va presentar ja a la primera convocatòria. Al cap d'uns quants dies, el capità Bayo em va telefonar i em va dir: 'Pel camp hi ha una persona que diu: deu ser feixista, la Vives, que no s'hi ha presentat.' En aquells moments, dir que eres com a mínim feixista volia dir un escorcoll a casa o alguna cosa així i no volia que em possessin el nom de feixista. I llavors li vaig preguntar: 'Què faig, m'hi presento?' i em va aconsellar: 'Mira, a mi m'han nomenat cap de l'Aeronàutica Naval, ara et mobilitzaré aquí, perquè en aquest moment no t'aconsello que vagis al camp d'aviació'. Li van encomanar fer vigilància de costes de 6 a 8 del matí cada dia. Pilotava un avió Macchi que sortia dels tallers i no



A dalt, el dirigible Graff Zeppelin sobrevolant la costa catalana. A sota, Maria Dolors Vives (esquerra) davant d'una Avro Avian, i Mari Pepa Colomer (dreta) el dia del seu examen de pilot.

duia cap aparell a bord, ni altímetre, ni contrarevolucions, res. "Anàvem del cap de Creus a la desembocadura de l'Ebre amb una fotografia del Canàries per veure si apareixia el vaixell. Això ho vaig fer durant un parell de mesos o tres, cada dia, de sis a vuit del matí. Llavors, el capità Bayo em va dir que em presentés a Sandino, que em va portar al Camp Canudas. Allà vaig entrar en contacte amb

en Canudas, la Mari Pepa i tots els pilots civils, que no en coneixia cap." Mari Pepa i ella es van limitar a fer tasques administratives, encara que en alguna ocasió va volar amb Canudas per fer fotografies aèries de possibles camps d'emergència.

En acabar la guerra, se li van acabar les possibilitats de volar, encara que sempre va mantenir l'amistat amb Mari Pepa.

**Vols de pilots civils.** Hi ha dos pilots catalans, Ramon Torres Guasch i Josep Maria Carreras, que es distingiren per realitzar vols particularment llargs i difícils. Ramon Torres Guasch, enginyer industrial, va obtenir el títol de pilot el 15 de juny de 1934 a l'Escola Progreso de Barcelona. A començaments de juliol rebia l'avioneta que havia adquirit, una Potez 43.

Es tractava d'un avió de turisme, biplaça amb motor Potez de sis cilindres en estrella de 100 Hp. Al seient de darrere instal·là un dipòsit de combustible suplementari de 100 litres per tal d'augmentar-ne el radi d'acció fins a deu hores i quinze minuts. Va suprimir els carenats de les rodes en previsió dels aterratges en terrenys sorrencs o amb herbes altes. També eliminà el doble comandament per alleugerir el pes. La càrrega útil que li quedava no li permetia dur peces de recanvi.

Torres, un gran apassionat dels viatges, tal com podem veure, va adaptar el seu primer avió amb molt poca experiència per a fer viatges llargs. Havia decidit fer un mínim circuit amb la màxima diversitat de terrenys a l'Àfrica. Com que calia aprofitar l'època de relatiu bon temps a la tardor al nord d'Àfrica, un cop ja aconseguides les autoritzacions ne-

cessàries i feta la revisió de l'aparell el 21 de novembre de 1934, decidí començar el seu viatge.

L'endemà es va envolar de l'aeroport provisional (aeròdrom militar del Prat) a un quart de deu del matí. Aquest va ser el seu recorregut: Alacant, Sevilla, Tànger i Casablanca, Agadir, Ifni, cap Juby, Seika Amara, Villa Cisneros, Port Etienne, Sant Louis, Dakar, Tambacunda, Kayer,

Bamako, Segou, Mopti, Kandi, Gauto, Tombouctou, Gao, Tabankort, Bidó V, Reggan, Beni Abbas, Colomb Bechar, Oudja, Melilla, Sevilla, Albacete i Barcelona.

Durant aquest viatge, que va durar trenta-dos dies amb vuitanta-vuit hores i trenta-set minuts de vol real, va recórrer 11.160 quilòmetres a una velocitat mitjana de 126 km/h i 348 km de mitjana de recorregut diari, i tot fet amb un petit avió amb un motor de només 100 hp i sense cap organització a terra, navegant amb brúixola tot el recorregut i sense instruments especials de navegació.

L'arribada de Ramon Torres a l'aeroport provisional del Prat va ésser triomfal i fou rebut pels caps i oficials de l'aviació militar, per una representació dels clubs i institucions aeronàutiques catalanes i molts afeccionats.

Ramon Torres també va fer altres vols remarcables. L'11 de desembre de 1935, adquiria una nova avioneta de més capacitat, un monoplà de construcció nacional, projectat pels enginyers i pilots militars González Gil i José Pazó, anomenat GP - 2, equipat amb un motor Gipsy de 135 hp, que podia fer una velocitat de creuer de 180 km/h, amb un radi d'acció de més de dotze hores de vol. També portava una completa instal·lació d'instruments de navegació per al vol sense visibilitat.

El 14 de gener de 1936, Ramon Torres i Carles Coll de l'Aero Popular s'envolaren de l'aeroport provisional (aeròdrom militar) amb la GP - 2 amb el propòsit de cobrir en una sola etapa la distància de 3.250 quilòmetres, de Barcelona a Saint Louis de Senegal, amb la intenció de batre el rècord del món de distància en línia recta per a avions lleugers, però els vents contraris que trobaren a les costes del Marroc els obligaren a desistir del projecte.

Pocs dies després retornaven a Barcelona, i Torres, sense perdre ni un sol dia, va començar a preparar la seva participació amb el seu company de vol al II Raid Saharià, que organitzava l'Aero Club de Trípoli, amb la GP - 2.

El raid consistia en una prova dividida en dues parts: en la primera part s'havien d'incorporar a Gadames des d'un punt

discrecional, havent fet les etapes necessàries, però una d'elles devia ser superior a 700 quilòmetres. La segona part consistia a cobrir un circuit, entre els dies 28 i 30 d'abril de 1936, des de Gadames a Trípoli, sobrevolant el desert de Líbia amb escales a Gat, Murrak, Hon, Agedabia, Bengasi i Sirte. El recorregut total era de 2.871 quilòmetres. La prova tenia premis en metàl·lic per un total de 100.000 lliures, 55.000 de les quals eren per al primer classificat.

Per fer la primera part de la prova Torres i Coll van sortir de Barcelona i feren escales a València, Sevilla, Tànger, Meknès, Orà, i Gabes, a 1.018 km. En la segona etapa anaren a Trípoli i des d'allí a Gadames.

A Gadames es trobaren les 25 tripulacions participants. La prova va començar amb mal temps i turmentes de sorra en què es va perdre un avió. La tripulació catalana va participar en la recerca dels dos pilots perduts. La prova la finalitzaren tretze tripulacions i els catalans van arribar en setè lloc.

Torres i Coll no quedaren satisfets de la seva participació en la prova i decidiren no tornar directament cap a casa, sinó fer un periple pel Mediterrani cap a l'Orient Mitjà.

De Trípoli anaren fins al Caire amb escales a Bengasi i Trípoli. Continuaren el viatge cap a Gaza, Jericó, Damasc, Palmira, Raka i Aleppo. El tram d'Aleppo a Istanbul va ser molt difícil, especialment quan hagueren de sobrevolar la carena dels Braus, de 4.200 m, amb una meteorologia desfavorable. La següent etapa els va dur fins a Bucarest i d'allí fins a Milà amb escala a Venècia per fer combustible. Des de Milà ja volaren fins a Barcelona, on arribaren l'1 de juny, després d'haver recorregut 14.500 km.

En començar la Guerra Civil, Ramon Torres, com tots els pilots civils, va ser mobilitzat per la Generalitat amb la graduació de tinent i destinació als fronts d'Aragó i Catalunya.

El 5 de març de 1937, es va detectar un vaixell a la badia de Roses, sembla que era el Canàries, Torres rebé l'ordre de localitzar-lo i atacar-lo. No se sap exactament què va succeir però l'avió va caure al mar i Ramon Torres va morir.

El 2 de gener de 1936, al migdia, s'enlairava de Barcelona el Farman Hispano de 250 hp, de la Cooperativa de Treball Aeri, amb destinació a la Guinea espanyola pel camí més curt, travessant el Sàhara. L'avió anava pilotat per Josep Maria Carreras, acompanyat del jove mecànic Llorenç Fornes, i duien com a passatgers en Joan Jové i la seva esposa Teresa Ràfols, que van ajudar materialment a fer possible el viatge. Jové, després de sis mesos de vacances a Barcelona, havia de tornar a les seves explotacions forestals de la Guinea i l'espantava el llarg viatge en vaixell.

El trajecte del viatge va ser: Barcelona, Alacant, Orà, Colomb Bechar (Algèria), Reggan, Bidó V, Gao (a la vall del Níger), Niamey, Kotonu (Dahomey, actual Benín), Lagos (Nigèria), Duala (Camerun), Bata (Guinea espanyola).

El viatge es va realitzar amb l'objectiu d'estudiar sobre el terreny les possibilitats tècniques i econòmiques per establir una línia aèria que unís aquella colònia espanyola amb Barcelona. La forma més ràpida i més econòmica era una línia que unís Bata amb Fort Laramy, que era una escala de la línia que enllaçava el Congo Belga amb Brussel·les. Feia temps que s'havia estudiat el projecte, i el cost del viatge d'estudi havia impedit que es portés a terme. A finals de 1935 es presentà l'ocasió amb el matrimoni Jové.

Un cop a Guinea, Carreras es va dedicar a completar les dades tècniques que es necessitaven, va iniciar gestions amb el governador de la colònia, les associacions de colons i elements interessats. A més a més, va volar a Santa Isabel (Fernando Poo), Camerun, Duala, Yaundi, Librevil·le, etc.

En el viatge de tornada de la Guinea, a Carreras i Fornes els acompanyà com a passatger en Manuel Navarro, administrador de les explotacions forestals de Jové a Guinea.

El 20 de febrer s'envolaren de Bata en direcció a Fort Lamy (Àfrica equatorial francesa) des d'on anaren a Niamey, amb una escala a Zinder, Nigèria. A partir d'aquí, seguiren la mateixa ruta de l'anada. Arribaren a Barcelona el 5 de març.