

Latécoère, la primera línia aèria a Catalunya

Caudron-C61, trimotor de transport provat sense èxit als anys vint.



El 25 de desembre del 1918, a les 10.50 hores del matí, aterrava a l'hipòdrom de Can Tunis, a Barcelona, un Salmson 2A2. Era la primera escala, encara de prova, de la futura línia aèria postal que havia d'unir Tolosa amb el protectorat francès del Marroc.

El final de la I Guerra Mundial deixà milers de pilots desmobilitzats que desitjaven continuar volant i una indústria que havia augmentat les seves capacitats productives, les seves plantilles i un mercat saturat d'avions militars. Aquests factors, juntament amb l'avanç tècnic en aquest camp, van crear les bases per al naixement de les primeres línies aèries.

El cas que a nosaltres ens interessa va començar quan l'industrial Pierre Georges Latécoère, al front de la Societat des Forges Latécoère, fabricava vagons de tren a Pont des Demoiselles, als afores de Tolosa. A l'octubre del 1917, en plena guerra, va aconseguir una comanda de 1.000 avions Salmson 2A2,

amb el compromís de lliurar la primera unitat abans del 15 de maig del 1918. Per afrontar aquest compromís, creà a Montaudran, Tolosa, la Societat Industrielle d'Aviation Latécoère, i la primera unitat sortí de la fàbrica el 5 de maig del 1918. L'11 de novembre del mateix any ja havia lliurat 600 unitats de l'avió.

Mentre anava fabricant els avions i la guerra avançava, Latécoère començà a pensar que un cop acabat el conflicte els avions es podien aprofitar per a alguna cosa més. Continuà remugant la idea i començà a considerar seriosament la creació d'una línia aèria postal per unir Tolosa amb el protectorat francès al Marroc, on vivien 80.000 france-

sos que generaven gran quantitat de correu. El seu projecte, la seva idea, anava cada cop més lluny i pensava que la línia podia arribar fins a l'Argentina.

Latécoère, amb la col·laboració de Beppo de Massimi, continuà elaborant la idea i el 7 de novembre presentà al subsecretari d'Estat, M. Jacques Louis Dumessil, el projecte molt detallat, i li demanà el seu suport polític i econòmic. En aquells dies era inversemblant la idea de cobrir els 1.850 quilòmetres que separen Tolosa de Casablanca en 13 hores de vol emprant els avions Salmson, amb una autonomia de 500 quilòmetres i a una velocitat de 140 km/h.

En retornar a Tolosa després de l'entrevista, Latécoère diu: "Tots els experts han fet tots els càlculs i aquesta idea és irrealitzable. No queda, doncs, més que una cosa per fer: realitzar-la." I als pocs dies, l'11 de novembre, lliurà a les oficines de comerç de Tolosa els estatuts de la societat CEMA (Compagnie Espagne Maroc Algérie), societat que donarà pas més tard a Société Lignes Aériennes G. Latécoère, en la qual Pierre-Georges Latécoère era el president i el director general, Beppo de Massimi, un marquès d'origen napolità que havia lluitat en l'aviació francesa en la guerra i bon amic de Pierre, a qui facilitarà els contactes i les relacions.

Arribat el moment de començar a treballar, calia decidir fins a quin punt farien el primer tram de la ruta. Aquest punt era Barcelona, però calia trobar un lloc per fer la primera escala. Per aquest motiu, el 25 de desembre del 1918, a les 8.30 del matí s'envolava de Montaudran, Tolosa, un Salmson 2A2 pilotat per René Cormeront, portant com a passatger Latécoère. A les 10.50 aterrava l'avió a l'hipòdrom de Can Tunis, ja que ignoraven l'existència de l'aeròdrom de la Volateria. Aquell mateix dia foren presentats a la direcció de Talleres Hereter, amb qui arribaren a un principi d'acord perquè els avions fessin escala a l'aeròdrom de la Volateria. Ja solucionat el tema de la primera escala, el mateix dia retornaren a Tolosa.

S'havia fet el primer pas i, després que Beppo de Massimi aconseguís localitzar dos punts més, un a prop d'Alacant i un altre a prop de Màlaga, calia provar la ruta i, així, el 27 de febrer del

A sota, Breguet 14 "Limousine", amb dipòsits per a cartes a les ales, autèntic cavall de batalla de la línia. A la dreta, Late 15, bimotor provat sense èxit en el tram Tolosa-Casablanca.



EL TEMPS

1919 s'envolaren de Tolosa dos avions amb Lemaître i De Massini en el primer i amb Junquet i Latécoère en el segon, amb la intenció d'arribar fins a Casablanca. Aquesta ruta avui no seria res, però en aquells dies va resultar que el primer avió aterrà a la Volateria, va carregar combustible i continuà fins al Camp de Tir, on aterraren, encara que durant l'operació es va malmetre l'avió. El segon avió no veié la Volateria pel temps i hagué d'aterrar en una platja de Tarragona, on s'espallà el tren d'aterratge; l'arreglaren i prosseguiren, però en aterrar al Camp de Tir l'avió també es va trencar i s'acabà així el viatge. Tornaren amb tren, tripulacions i avions.

El 7 de març es tornà a intentar, però només amb un avió, el Salmson 2A2 N° 457, que sortint de Tolosa féu escales a Perpinyà i a la Volateria (Barcelona) per arribar fins a Alacant, on feren nit. A l'endemà prosseguiren direcció a Màlaga, localitzaren el camp previst per aterrar, però el trobaren negat d'aigua. Buscaren un lloc per prendre terra i ho feren en una esplanada adequada a les terres de la casa de camp d'El Rompedizo. Així, ja tenien la tercera escala a Espanya. Emplenat el dipòsit de combustible i revisat l'avió, a les 13 hores reprengueren el vol en direcció a Casablanca, on arribaren a les 17 hores. En

el vol de retorn Latécoère es féu deixar en una platja propera a Perpinyà i agafà el tren en direcció a París, on anà a correus per informar de l'èxit del vol de prova i per organitzar el lliurament de correu a l'estació de Tolosa. Després tornà a Montaudran per preparar i organitzar la línia.

El 27 de juliol del 1919 el Govern francès signà la concessió de l' explotació de la línia aerpostal entre Tolosa i Casablanca per un temps de cinc anys, i donà un termini de cent dies per posar en funcionament la línia.

L'1 de setembre s'inaugurà la línia, i el primer avió partí de Tolosa a les 8 hores i, després de fer escala a la Volateria, aterrà al Camp de Tir, a Alacant, a les 15 hores, on feren nit. A l'endemà prosseguiren el viatge fins a arribar a Casablanca.

A partir d'aquest moment el servei començà a fer-se els dimarts i dijous des de Tolosa i dijous i dissabtes des de Casablanca; sempre feien nit a Alacant i acabaven la ruta l'endemà. La freqüència passà a ser diària a partir d'abril del 1920, quan també es començà a transportar correu espanyol entre Barcelona, Alacant, Màlaga i Tànger.

El correu i el passatger que s'atrevia a fer el viatge sortien de Tolosa a les 8 del matí i havien d'arribar a les escales camp de la Volateria, Camp de Tir i El

Rompedizo a les hores previstes. Quan aterrava l'avió, ja l'esperava un altre aparell amb el motor en funcionament a ralenti i ple de combustible. El pilot que arribava, les saques de correu i el passatger, si n'hi havia, canviaven d'aparell i continuaven la ruta fins a la següent escala. Per fer el canvi d'aparell i tornar a sortir tenien deu minuts i els endarreriments tenien penalitzacions econòmiques.

Els pilots, volant amb aquells biplans de cabina oberta, havien de suportar la tramuntana a l'Empordà, les ventades del delta de l'Ebre, les boires, pluges, sortejar el cap de Gata i arribar fins a Màlaga, tot això complint un horari.

A final del 1919 grans discrepàncies econòmiques entre Talleres Hereter i Latécoère feren que el març del 1920 la línia començarà a operar des d'uns terrenys propers a la població del Prat. Així, apareix el segon aeròdrom a Barcelona, que serà conegut popularment com a "camp dels Francesos".

El 29 de desembre del 1922 s'obre una nova ruta entre Casablanca, Rabat i Orà, ruta que serà tancada al 1923 per la baixa rendibilitat. Al mateix any, Latécoère aconsegueix el control de la companyia Aero Marítima Mallorquina que feia el trajecte Mallorca-Barcelona i retorn amb la intenció d'allargar la ruta fins a Alger. Després de fer uns vols

Breus



El Correllengua inicia el seu periple pels Països Catalans

El Correllengua, una iniciativa popular per defensar la llengua i la cultura catalanes va iniciar, dissabte, dia 3 de setembre a Rià (Conflent), la seva singladura anual pels pobles dels Països Catalans. Al llarg d'aquesta setmana és previst que la flama del Correllengua, element simbòlic d'aquesta iniciativa, passi, en diferents columnes, per Andorra, per les comarques de l'alt Urgell, els Pallars Jussà i Sobirà, la Baixa i Alta Ribagorça, el Berguedà, el Pla de l'Estany i el Gironès. Durant les següents setmanes el Correllengua continuarà el periple fins acabar el dia 5 de novembre a Perpinyà, coincidint amb l'aniversari del Tractat dels Pirineus.

El golf només atrau el 0,5% dels turistes al País Valencià

Una enquesta realitzada per la Universitat d'Alacant pot fer tremolar els fonaments del País Valencià, cada dia més assentats sobre la idea que el golf representa un inesgotable negoci de present i de futur. En ella, tan sols el 0,5% dels turistes estrangers consultats –tots procedents de la Unió Europea i que resideixen més de la meitat de l'any a les comarques alacantines– admeten que la pràctica d'aquest esport els va inclinar a establir-se al País Valencià. Un índex ben reduït de gent, si tenim en compte que una bona part de l'allau de plans urbanístics presentats darrerament són elitistes i hi inclouen camp de golf, una oferta adreçada, directament, al client estranger. El clima i la qualitat de vida, que sumen un 75%, són els grans elements d'atracció.

Lluís Corominas

d'estudi i com quen no va obtenir subvenció del Govern espanyol per al tram Barcelona-Mallorca, s'abandonà aquesta ruta.

Al 1924 es decidí obrir un ramal del port d'Alacant fins a Orà amb els mateixos hidroavions emprats pels vols d'estudi Barcelona-Mallorca-Alger. Així, quan arribava l'avió al Camp de Tir, les saques per a l'Alger eren carregades en un vehicle que anava tot seguit al port, on es carregaven en hidroavió i en unes dues hores amarava al port d'Orà. Aquests hidroavions duien equip de ràdio i coloms missatgers per poder avisar en cas d'avaría i amarar a alta mar, cosa que succeí unes quantes vegades.

El 3 de maig del 1923 s'envolaren de Casablanca tres Breguet 14 amb destinació a Dakar, on arribaren el dia 6. Aquest vol demostrava que era factible fer la ruta, i amb tota la informació arreplegada en el recorregut, les notes i informes del cap del grup, Josep Roig, es començà a preparar la prolongació de la ruta amb escales a Agadir, Cabo Juby, Villa Cisneros, terreny controlat per Espanya, Port Ettiène, Mauritània i Dakar. Aquesta segona ruta, continuació de la de Tolosa-Casablanca, es començà a cobrir l'1 de juny del 1925 amb un vol setmanal en cada sentit i només portava correu. Aquest mateix

any s'obrí un altre ramal, port d'Alacant-port d'Alger per intentar reduir el temps de lliurament del correu aeri enfront del correu marítim.

Ja obert i en funcionament el recorregut fins a Dakar, Josep Roig fou enviat a Brasil per explorar la ruta a aquell continent on, sota el seu comandament, tres aparells Breguet 14 sortiren el 14 de gener i arribaren a Buenos Aires set dies més tard, amb la qual cosa tornaren a demostrar que el projecte era realitzable.

Només una dada: entre el 1919 i el 1924, "la línia" transportà 2.100 passatgers i quatre milions de cartes.

El 7 de març del 1925 comença a funcionar la línia entre Buenos Aires i Natal amb un recorregut de 5.000 quilòmetres coberts amb diferents escales. Durant el 1926 continuà l'expansió de "la línia" al Brasil, Uruguai, Argentina i Xile, que va operar amb els nous models Late 25, 26 i Potez 25. El tram entre les illes Cap Verd i Fernando Noronha es cobria amb vaixells ràpids, coneguts com a Avisos.

L'11 de febrer del 1927, l'industrial Marcel Boulliox comprà a Pierre George Latécoère "la línia", que passà a denominar-se Compagnie General Aëropostale.