

L'AVIACIÓ PRATENCA DURANT LA REPÚBLICA (1931-1936)

Josep Ferret

23 de maig de 1997

Índex:

- 1. Introducció.**
- 2. Antecedents.**
- 3. L'aviació comercial.**
- 4. L'aviació civil catalana.**
- 5. L'aeronàutica naval durant la República.**
- 6. La 3^a Esquadra aèria de l'aviació militar. (1932-1934).**
- 7. L'aviació militar (1935-1936).**
- 8. L'aviació esportiva.**
- 9. El "Graff Zeppelin" i El Prat.**
- 10. Bibliografia bàsica.**

1. Introducció

L'època de la República és en general poc coneguda. Només ha estat recordada, probablement de forma interessada, pels diferents conflictes polítics i sindicals, però no han estat valorats altres aspectes que en el decurs del període 1931-1936, es van produir a Catalunya. Un d'aquests aspectes, avui objecte d'aquesta conferència, és el de l'aviació pratenca, que assolí les millors cotes de popularitat, de participació, i que visqué els avenços tecnològics de la navegació aèria, com mai abans hom havia vist a Catalunya.

Les activitats aeronàutiques i els aspectes organitzatius del aeròdroms pratencs durant la 2a República són poc coneguts, llevat de les actuacions de l'aviació civil catalana, que recull molt detalladament el pilot i ànima de l'aviació civil a Catalunya, en Josep Canudas i Busquets, en la seva interessantíssima obra *Història de l'Aviació Catalana, (1906-1936)*.¹

Certament hi ha algunes altres interessants aportacions, com la de l'enginyer Joan J. Maluquer i Whal, a través de la seva publicació *L'aviació de Catalunya els primers mesos de la Guerra Civil*,² que tot i que resta limitada en el curt període dels esdeveniments que es produïren en l'aeròdrom militar del Prat al juliol del 1936, i als personatges que hi intervingueren, té també un interessant capítol en el que es descriu els inicis dels vols sense motor al Prat i a Catalunya. També aporten interessants dades dels avenços de l'aviació en aquesta època les revistes especialitzades, entre les quals destaca la revista *Aviació*.

L'objectiu d'aquest treball és descriure els aspectes més significatius de les activitats de l'aviació esdevingudes al llarg del període de la República en els aeròdroms pratencs i les actuacions més conegudes dels pilots d'aviació amb seu en els mateixos. Principalment fem referència a les línies comercials, a l'aviació militar, a la formació de pilots en les escoles ubicades en els aeròdroms pratencs, i a les activitats esportives. També tractarem del pas i arribada del dirigible Graf Zeppelin, que coincideix en l'època més heroica d'aquestes aeronaus, quan tothom creia que els dirigibles eren el medi més idoni per el transport aeri de passatgers, sobretot pel que fa als viatges intercontinentals.

Cal consignar, en un altre ordre de coses, la importància del Decret de 8 de febrer de 1933 de la Presidència de la Generalitat de Catalunya, pel qual i d'acord amb l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, eren transferides a la Generalitat els serveis d'aviació civil, fet que suposà la posterior creació dels Serveis d'Aeronàutica, que promocionà l'aviació civil i esportiva a Catalunya.

També , poc temps després, pel Decret de 5 d'abril de 1933, el President de la República, Manuel Azaña, va crear la Dirección General de Aeronáutica,³ institució sempre dirigida per militars, que certament va impulsar totes les qüestions relatives a l'aviació a l'estat espanyol.

2. Antecedents

En proclamar-se la 2a República hi havia a El Prat de Llobregat tres aeròdroms. El més antic fou inicialment conegut com el camp d'aviació de La Volateria ; aquest fou inaugurat l'any 1916 en uns terrenys prop de l'estany del Remolar, on s'hi instal·là la primitiva Escola Catalana d'aviació, que depenia dels Tallers de “Pujol, Comabella i Cia”, i després dels tallers “Hereter”. En aquest aeròdrom s'establí l'any 1921 l'Escola d'Aeronàutica Naval que depenia del Ministeri de Marina. Per això hom el denominà també com l'aeròdrom de l'Aeronàutica Naval.

Altrament, l'any 1925, foren expropiades pel govern les finques que ocupava aquest aeròdrom.⁴ A finals de la dictadura del general Primo de Rivera es començà a denominar Aeroport Provisional de Barcelona, època que coincideix amb l'establiment, l'any 1927, de la primitiva línia aèria comercial espanyola Barcelona-Madrid. L'any 1919 s'inaugurà la línia internacional de la Lufthansa (Stuttgart-Ginebra-Marsella-Barcelona), la qual després es perllongaria fins a Berlín. En temps de la República, aquest camp d'aviació prengué el nom d'aeròdrom militar.

El segon aeròdrom instal·lat a El Prat fou el popularment conegut per Camp d'aviació Francès,⁶ el qual fou inaugurat l'any 1920. Aquest aeròdrom s'instal·là en uns terrenys llogats al propietari pratenc August Casanovas per la companyia francesa Lignes Aeriennes Latécoère, antecessora de la també francesa Aeropostale, companyia que alhora fou després adquirida, ja en temps de la República, per l'Air France. En aquest aeròdrom se centralitzarien la majoria dels vols internacionals.

El tercer aeròdrom, construït l'any 1923, era el conegut com Camp d'Aviació d'en Canudas. Inicialment el llogà l'Aero Club de Catalunya, però després l'adquiriria en Josep Canudas i Busquets, principal divulgador en aquella època de l'aviació civil catalana.⁷ En aquest aeròdrom, que passaria a dependre, durant la República, dels Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat, tingueren lloc els principals esdeveniments de l'aviació civil a Catalunya.

Val a dir que tots tres aeròdroms pratencs disposaven dels seus corresponents hangars per a guardar els avions.

3. L'aviació comercial

En iniciar-se la 2a República hi havia tres línies comercials que continuaren funcionant interrompudament fins el 1936.

La companyia LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas), creada durant la República i successora de la CLASSA i de la primitiva Iberia, tenia un vol diari amb Madrid, anada i tornada. Utilitzava les instal·lacions de l'aeròdrom de l'Aeronàutica Naval. En aquesta línia s'utilitzaren diversos tipus d'avions. Als primitius trimotors Rohrbach, emprats inicialment en aquesta línia, se'ls hi afegiren el Fokker i el Ford, que eren els que s'utilitzaven a l'estiu del 1933.⁹ Precisament el 21 d'abril de 1935, el trimotor Fokker de la línia Madrid-Barcelona, tripulat pel pilot català Vicenç Vallés, va batre el record de velocitat en aquest trajecte. Tot i que l'avió anava a plena càrrega, aquest aconseguí una velocitat mitjana de 330 km/h, ajudat, això sí, per un fort vent de cua.¹⁰

Habitualment el nombre de passatgers era molt reduït, no passant de mitja dotzena de persones per trajecte, però en el decurs d'aquests anys aquesta xifra s'anà incrementant lentament. A mitjan any 1935, la mitjana de la línia de Madrid ja havia pujat a 8-10 passatgers.

L'any 1931 la companyia alemanya Lufthansa continuava utilitzant, preferentment en la seva línia Stuttgart-Ginebra-Marsella-Barcelona i escales, els trimotors Junkers G-38. No obstant, tenim notícia que durant l'any 1933 alguna vegada també s'utilitzà el trimotor Rohrbach. Precisament el 2 de setembre de 1933 arribà un avió de la Lufthansa, procedent de Marsella, del citat tipus, el qual portava només 4 passatgers i mercaderies.

La mateixa companyia utilitzava l'any 1935, en la citada línia, els moderns trimotors Junkers J-52, un dels millors avions comercials de l'època. El dissabte 6 de juliol de 1935, l'avió Junkers que sortí d'El Prat a les 8,38 h. del matí amb destinació a Berlín i escales a Marsella, Ginebra i Stuttgart, portava 17 passatgers, a part de correu i mercaderies. Com es pot comprovar, el nombre de passatgers havia crescut molt; la mitjana era aleshores de 10 a 20 passatgers per vol.¹²

La companyia Aeropostale, francesa, es transformà en aquella època en Air France. En el període al qual ara ens referim, l'aeròdrom pratenc de la citada companyia, conegut, com hem dit, per Camp d'Aviació Francès, havia estat objecte d'importants millores, entre les quals cal citar que aquest fou el primer aeròdrom espanyol en disposar de pistes encimentades.¹³

En aquest aeròdrom ja es centralitzava l'any 1935 la major part del tràfic internacional. Els avions de fabricació francesa arribaven diàriament, tant els que procedien de França -Tolosa de Llenguadoc i Marsella-, com els de la línia de Casablanca amb escales a Rabat, Tanger i Alacant.¹⁴ A principis de juny de 1936, l'Air France inaugurarà una altra línia aèria; ens referim a la de Barcelona-Londres, amb escala a París. A l'acte inaugural hi assistiren, a part dels representants de la citada companyia, autoritats civils i militars barcelonines,¹⁵ i també una representació de l'Ajuntament del Prat, constituïda per l'alcalde Josep Gibert i el regidor Joan Bruxola.

Durant el període que comentem anaren progressivament instal·lant-se diversos serveis aeroportuaris en els dos aeròdroms internacionals. Ens referim al Servei de Carrabiners, Control de Duanes i Inspecció de Polícia pel visat de Passaports.¹⁶

Cal significar també que molts dels tripulants dels avions que feien nit als aeròdroms pratencs sopaven i dormien a l'acreditada fonda del Cafè del Pont d'El Prat.

4. L'aviació civil catalana

Les activitats de l'aviació civil catalana durant la República foren molt nombroses i se centraren especialment en tres aspectes: la promoció de la formació de nous pilots, la divulgació de l'aviació amb la participació dels afeccionats a través de la constitució de noves associacions, i la creació de nous serveis.

Durant el període 1931-1936 continua la formació de nous pilots a l'Escola Barcelona, ubicada a l'aeròdrom Canudas, que dirigia el mateix Josep Canudas; comptava també amb la col·laboració inicial del professor pilot Josep M^a Carreras. Aquesta escola també

continuava els diumenges organitzant el que s'anomenava “els bateigs de l'aire” : mitjançant sorteig entre els socis d'Amics de l'aeròdrom Canudas, es possibilitava que aquests poguessin volar per primera vegada.

A l'any 1932 neix una nova escola d'aviació anomenada Progreso, que estava ubicada a l'Aeroport Provisional de Barcelona, i que dirigia el pilot Vicenç Vallés. Aquest antic pilot militar feia compatible aleshores el pilotatge d'avions de la companyia LAPE (línia Madrid-Barcelona) amb l'ensenyament de pilotatge d'avions. Fou també professor d'aquesta escola l'entusiasta pilot i aviador Joan Balcells.

Una nova iniciativa que va aparèixer l'any 1933 fou la creació del servei Aero-Taxi, amb seu a l'aeròdrom Canudas. A tal fi s'adquirí un bimotor Dragon que podia portar 8 passatgers. Aquest avió, ideal pels vols turístics, va fer nombrosos vols sobre la ciutat de Barcelona, sempre pilotat per en Xuclà.¹⁸

La creació dels Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat, a la primavera de 1933, i que dirigí des dels primers moments en Josep Canudas, promocionà per mitjà de la concessió de beques la formació de nous pilots civils ; aquest servei adquirí l'aeròdrom Canudas.¹⁹

Un fet polèmic fou el projecte de l'Ajuntament de Barcelona de construir el nou aeroport de Barcelona, entre els termes de Gavà i Viladecans. L'Ajuntament d'El Prat s'hi oposà frontalment, i en aquest sentit creà una Comissió Especial, presidida pel aleshores tinent d'alcalde, el metge Josep Pujol.²⁰

L'any 1935, una part del personal de l'aeròdrom Canudas, entre els quals el gran pilot català Josep M^a Carreras, i els coneguts mecànics Joaquim Sangenís i Llorenç Fornés, se separà de la societat que dirigia Josep Canudas, i poc temps després constituïren una Cooperativa de Treball Aèri,²¹ la qual, però, utilitzà les instal·lacions del mateix aeròdrom.

Una altre fet de gran transcendència en la història de l'aviació catalana i espanyola és la travessia aèria El Prat-Guinea Española, amb escales, que s'inicià el 2 de gener del 1936.²² Aquest vol fou una iniciativa de l'empresari Joan Jové, que tenia concessions de diverses explotacions forestals a la Guinea. Els herois foren el pilot Josep M^a Carreras, i l'entusiasta mecànic, l'avui pratenç Llorenç Fornés. Val a dir que moltes etapes es verificaren damunt el desert del Sàhara, arribant a Bata, la capital de la part continental de la Guinea Española, l'11 de gener. El total de la travessia (amb vols efectuats a la Guinea) sumà la xifra de 22.000 quilòmetres. Quan els citats pilots retornaren de la Guinea foren objecte d'homenatge, tot ocupant les primeres planes de l'actualitat de la premsa barcelonina. El *Noticiari Pratenc* afegia : “El senyor Carreras ha portat de Guinea i Fernando OP un missatge de salutació al President de la Generalitat firmat pels nombrosos catalans establerts en aquelles llunyanes terres”.²³

5. L'Aeronàutica naval durant la República.

A la primavera de l'any 1931, tot i que ja estava previst, en aplicació del Pla Aeronaval de 1927²⁴ el trasllat de l'Escola d'Aeronàutica Naval a la nova Base Aèria de Sant Javier (Múrcia), encara romania en l'aeròdrom de l'Aeronàutica d'El Prat (La Volateria), la secció d'aviació de l'esmentada escola militar.

Cap a finals de 1929 o primers del 1930 s'havia procedit al trasllat a la citada nova Base Aeronaval de la Secció d'Aerostació, amb el seu globus i dirigible.²⁵

En proclamar-se la República, ostentava la direcció de la citada escola d'Aeronàutica naval el capità de fragata Ramon Fontenla, el qual era alhora la màxima autoritat de l'aviació militar a Catalunya. Aquesta Direcció General estava ubicada en el creuer Río de la Plata, ancorat al Port de Barcelona.

Depenien de la citada autoritat militar, l'aeròdrom de l'Aeronàutica, en el qual hi havia tres esquadretes d'avions, la Base d'Hidros del Port de Barcelona, el portaavions Dédalo, i els tallers de construcció d'avions de Can Tunis, els quals serien després traslladats al Port de Barcelona.²⁶

Des de mitjan mes d'abril de 1930, el cap del citat aeròdrom militar era el Capità de Corbeta de l'Aeronàutica José León de la Rocha.²⁷ Tot fa suposar que l'any 1931 encara disposava dels mateixos comandaments de les esquadilles d'aviació que hi havia l'any anterior, les quals eren comandades pels següents oficials: el tinent de navili Felipe Garcia Charlo era el comandant de l'esquadrilla d'Avro-Clerget, dedicats particularment a l'entrenament dels pilots; el també tinent de navili Juan Díaz comandava l'esquadrilla d'avions de caça tipus Martinsyde-Hispano; i l'esquadrilla d'avions torpediners Blackburn-Napier estava a les ordres del tinent de navili José Galán.²⁸

Cal significar que tres dies després de proclamada la República, o sigui el 17 d'abril de 1931, arribaren a l'aeròdrom pratenc de l'Aeronàutica els ministres del govern provisional de la República, Nicolau d'Oliver, Marcel·lí Domingo i Fernando de los Ríos, els quals havien viatjat a Barcelona enviats pel nou govern per tal de negociar la substitució de la República catalana, que havia proclamat el president Francesc Macià el 14 d'abril, per un govern de la Generalitat. Els citats ministres efectuaren el viatge amb un avió de la línia aèria Madrid-Barcelona de la CLASSA (Compañía de las Líneas Aéreas Subvencionadas). En arribar a l'aeròdrom del Prat foren saludats pel cap de l'Aeronàutica Naval, alhora que una companyia de mariners pertanyents a l'Aeronàutica els hi reteren honors militars.²⁹ Poc s'ho pensaven aquells novells ministres que serien objecte de tal distinció.

Entre els millors pilots de l'Aeronàutica Naval cal destacar, entre els oficials, a part dels citats caps d'esquadrilla, els tinentes de navili Rafael Romero, José M^a Barrera, i Antonio Guitián, i entre els suboficials, els contramestres Daniel Sauca i Francisco Piedra. Alguns d'aquests pilots participaren el mes d'agost de 1931 en els festivals aeris de Can Oriac (Sabadell) i de Terramar (Sitges). Lamentablement, el citat contramestre pilot Daniel Sauca perdé la vida en estavellar-se l'avió que pilotava, en el primer dels citats festivals.³⁰

Pel que fa al pilotatge d'avions de caça, cal destacar particularment el tinent de navili Antonio Guitian, que amb el seu Martinsyde intervení en tota mena de proves, des de les d'acrobàcia a les de velocitat. El citat pilot fou també nomenat comissari, en representació de l'Aeronàutica Naval, en diferents exàmens oficials dels pilots de les escoles d'aviació radicades aleshores en els aeròdroms d'El Prat.³¹

A partir del mes de febrer del 1932, i duna forma progressiva, es procedí al definitiu trasllat de la citada secció d'aviació de l'Escola d'Aeronàutica Naval d'El Prat, a la Base Aèria de Sant Javier (Múrcia). En el seu lloc arribaren els primers avions de caça d'aviació militar, procedents de l'aeròdrom de Getafe, els quals formarien part de la que es denominà 3a Esquadra Aèria de la República.

Alguns oficials i contramestres de l'Aeronàutica, com és el cas del comandant-metge Lluís Figueras, sol·licitaren el seu pas a la reserva.³² Altres foren destinats als Tallers de Can Tunis o a la Base d'Hidros del Port de Barcelona, com és el cas de l'ex-pilot de dirigibles, el tinent de navili Antonio Nuñez.³³

A partir de la citada operació de trasllat que acabà a finals d'estiu del 1932, fou nomenat cap de l'Aeronàutica Naval a Catalunya el capità de corbeta Manuel de la Sierra.³⁴

6. La 3a esquadra aèria a l'aeròdrom militar d' El Prat (1932-1934)

El mes de febrer de 1932 començaren a arribar a l'aeròdrom militar d'El Prat els primers avions de caça procedents de la Base Militar de Getafe (Madrid), i les primeres tropes d'aviació que haurien de substituir el personal de l'Aeronàutica Naval.³⁵ Aquesta primera esquadrilla d'avions de caça que constituiria el Grup 13 de l'aviació militar republicana estava a les ordres del comandant Felipe Díaz Sandino, el qual seria alhora el Cap de la 3a Esquadra Aèria amb seu a Barcelona.³⁶

Cal recordar que depenia de la 3a Esquadra Aèria, a més de la Base Aèria d'El Prat, l'aeròdrom militar de Recajo (Logronyo), on hi havia dues esquadrilles d'avions bombarders Breguet-19 (Grup 23).

Durant la primavera i l'estiu del mateix 1932 arribaria de Getafe una segona esquadrilla d'aviació de caça. En arribar a la tardor ja havia finalitzat la citada operació de substitució d'efectius de l'Aeronàutica Naval per l'aviació republicana.³⁷

Els avions de caça que arribaren a El Prat eren biplans Niuport-52 amb motor Hispano-Suiza de 450 CV, que era el model que havia adoptat l'aviació militar republicana.³⁸ Cal consignar que durant l'enterrament del President de la Generalitat Francesc Macià, el 27 de desembre de 1932, una patrulla d'avions de caça de la 3a Esquadra Aèria i un estol d'avions civils sobrevolaren el seguici.³⁹

Arran dels esdeveniments històrics coneguts pels “fets del 6 d'octubre de 1934”, data en què el president de la Generalitat de Catalunya Lluís Companys declarà l'Estat Català dins la República Federal Espanyola, el cap de la 4a Divisió Orgànica, general Domingo Batet i Mestres, màxima autoritat militar a Catalunya, va dirigir les operacions encaminades al restabliment de la legalitat republicana.

El general Batet va emprar la via de la limitació repressiva, ordenant en tal sentit al comandant Díaz Sandino el llançament de proclames amb els seus avions de caça, únics que hi havia aleshores a l'aeròdrom militar d'El Prat.

Durant el matí del diumenge dia 7 d'octubre de 1934, els avions de la Base del Prat procediren, sobrevolant els punts centrals de la capital catalana, a llançar proclames "al pueblo de Barcelona". El mateix diumenge un escamot de soldats d'aviació a les ordres del capità Méndez ocupà les instal·lacions de l'aeròdrom de la Generalitat (camp d'aviació d'en Canudas), sense que es produís cap mena d'enfrontaments.⁴⁰

Al marge de les actuacions dirigides pel general Batet, el govern de la República decidí enviar reforços a Barcelona, entre els quals una esquadrilla de nou avions bombarders Breguet-19 de l'aeròdrom militar de Logronyo. Fins el matí del dia 9 d'octubre no arribaren a la base militar d'El Prat. El dia següent s'enlairaren del citat aeròdrom amb destinació a diferents poblacions que havien secundat l'acció del govern de la Generalitat, procedint també al llançament de proclames en les que se'ls comminava a que desistissin de la seva actitud i lliuressin les armes.⁴¹

Val a dir, que a conseqüència de la situació política, el comandant Díaz Sandino fou proclamat comandant militar del terme d'El Prat, i en la sessió celebrada el dia 22 d'octubre del 1934, destituí el consistori pratenc.⁴²

7. L'aviació militar (1935-1936)

El gener de 1935 el comandant Felipe Díaz Sandino era encara el cap de la 3a Esquadra Aèria, i des de finals d'octubre de 1934, era, com hem dit, cap militar del municipi d'El Prat. D'aquest darrer càrrec fou substituït al gener de 1935 per un tinent coronel de l'Estat Major.⁴³ Tot fa suposar que amb la reorganització militar del febrer del 1935 és quan fou traslladat com a cap de Personal de la Dirección General de Aeronàutica, amb seu a l'aeròdrom militar de Getafe. El nou cap de la 3a Esquadra Aèria fou el tinent coronel Joaquín González Gallarza.⁴⁴

Arran d'aquesta reorganització militar, una de les dues esquadrilles d'avions de caça fou traslladada a la Base Aèria de Granada, que depenia de la 2a Esquadra Aèria amb seu a Sevilla. Sembla que a conseqüència d'aquest canvi fou traslladada definitivament a El Prat una esquadrilla d'avions Breguet-19 de l'aeròdrom militar de Logronyo. Aquests aparells foren els que després intervingueren a favor de la República, durant l'aixecament militar del juliol de 1936.

A finals de juny de 1935 tingué lloc la Volta Aèria a Espanya per patrulles militars, en la qual hi participaren dues patrulles de quatre avions de caça Niuport-52, del Grup 13, amb seu a l'aeròdrom militar d'El Prat. Cal significar que una d'aquestes patrulles, la que comandava el capità Luís Calderón, i constituïda pels avions que tripulaven els tinents pilots Verdugo, Garcia Pardo i Vela, fou la guanyadora en la categoria d'avions de caça.⁴⁵ L'altra patrulla estava pilotada pel tinent Pimentel, el sub-oficial Palencia i els sargents Roig i Giménez.

El tinent coronel Joaquín González Gallarza hauria d'ocupar el comandament de la 3a Esquadra Aèria durant poc temps, perquè segons l'historiador Ramon Salas Larrazabal, el febrer de 1936 el cap de la citada Esquadra Aèria era el tinent coronel Luís Moreno

Abella, el qual hauria de tenir un gran paper en l'organització de l'aviació “nacional” en els inicis de la guerra civil.⁴⁶

Val a dir que després de les eleccions del febrer de 1936, fou nomenat Director General de Aeronàutica el general de Divisió Miguel Núñez del Prado, el qual efectuà una nova reorganització de l'organigrama de l'aviació militar. A conseqüència d'aquesta nova reorganització Felipe Díaz Sandino fou novament traslladat a Barcelona amb el grau de tinent coronel, per fer-se càrrec del comandament de la 3a Esquadra Aèria. No obstant, es mantingué com a segon cap el comandant Rafael Botana Salgado, significat membre de la UME (Unión Militar Española) de clara significació dretana.

El mes de juny de 1936 fou lliurada una bandera a la 3a Esquadra Aèria per part de les aviadores civils catalanes. A l'acte, que se celebrà a l'aeròdrom militar d'El Prat, hi assistiren el President de la Generalitat Lluís Companys, el Director General de Aeronàutica, general Miguel Núñez del Prado, el cap de la 4a Divisió Orgànica, general Llano de la Encomienda, i diverses autoritats civils i militars. També hi hagué una representació de l'Ajuntament pratenc presidida per l'Alcalde Josep Gibert.⁴⁷ Actuà de padrina del citat acte la senyora Ma Luisa Baux, esposa del general Núñez del Prado, i l'abanderat fou el tinent d'aviació i pilot Miguel García Pardo.⁴⁸

Entre els comandaments i pilots d'aviació que hi havia l'any 1936 a l'aeròdrom d'El Prat, ens hem atrevit a fer aquesta llista, que certament no és completa :

COMANDAMENT GENERAL

- Tinent coronel Felipe **Díaz Sandino**
Cap de la III Esquadra Aèria
Cap de l'aeròdrom militar d'El Prat.
- Comandant Rafael **Botana Salgado**
2n Cap III Esquadra Aèria

COMANDANTS

- Eugenio **Frutos Dieste**
- Miguel **Ramírez de Cartagena**
- José **Castro Garnica** (comandant pilot)

OFICIALS PILOTS

Capità Luís **Calderón Gaztelu**
 Capità Alberto **Bayo**
 Capità Francisco **Ponce de León**
 Tinent Adonis **Rodríguez**
 Tinent Miguel **García Pardo**
 Alferes Rodolfo **Robles Cezar**

Observació : Desconeixem si els tinents pilots de caça Verdugo, Vela i Pimentel estaven encara destinats a la base d'El Prat.

SARGENTS

Jesús **García Herguido** (“El dimoni roig”)

Emilio **Vilaceballos García**

Alfonso **Jiménez Brugués**

Fernando **Roig Vilalta**

José **Cabré Planas**

8.- L’aviació esportiva.

Hem cregut interessant separar dins les activitats de l’aviació civil, aquelles que s’engloben en el que podríem dir-ne aviació esportiva. Entre aquestes activitats destaca per la seva novetat i el seu impuls, els vols sense motor amb planadors.

Els primers entrenaments a El Prat els realitzaren socis de l’Aeroclub de Barcelona a l’estiu de 1930. El 8 de febrer de 1931 fou creat, però, per en Marià Foyé i un grup d’amics, el club “Els falciots”, que operava en l’aeròdrom Canudas, el qual tenia com activitat principal la difusió i la pràctica dels vols sense motor. Els primers assaigs amb el planador començaren tot seguit, sobretot els dies de festa i els diumenges, sota la direcció de Marià Foyé.⁴⁹ També es verificaren llançaments a les dunes de la platja vora l’aeròdrom.⁵⁰

El 5 de novembre de 1931 es realitzà en el mateix aeròdrom d’El Prat el primer llançament d’un planador amb tracció d’un cable, que s’enrotllava dins un tambor de ferro que s’acoblava en una roda d’un auto. Aquest assaig es convertí en un èxit total.⁵¹

Els citats Serveis d’Aeronàutica de la Generalitat també impulsaren els vols sense motor, nomenant com a cap d’aquesta secció a l’esmentat pilot Marià Foyé. El mes de maig de 1936 es creà el Centre de Vol Sense Motor de la Generalitat de Catalunya, adscrit i depenent dels Serveis d’Aeronàutica. Aquest centre quedà instal·lat provisionalment a l’aeròdrom Canudas d’El Prat.

Pel que fa als clubs locals, cal consignar que l’any 1933 va néixer l’Aeronàutic Club del Prat, el qual pertanyia a la secció esportiva de l’Esquerra Republicana d’El Prat. Aquest club estava dirigit pel metge pratenc Tomàs Pujol i Font, fill del també metge i polític local Josep Pujol i Capçada. Probablement era l’únic cas a Catalunya i a l’Estat Espanyol que una delegació local d’un partit polític disposés d’una secció dedicada a l’aviació. Entre els socis d’aquest club, que es reunien en el “Cafè Piculín” i que participaren en els *Estudis i Comentaris sobre l’Avant-Projet de l’Aeroport de l’Ajuntament de Barcelona*, cal citar en Joaquím Cabané, en Canony, els germans Baldiri i Joan Costafreda, en Josep Monés i Amat, els germans Tomàs i Ventura Pujol, el metge Josep Pujol i el mecànic d’aviació Joaquím Sangenís, aleshores resident a El Prat.⁵² La citada entitat es destacà en la defensa de la permanència a El Prat del futur Aeroport de Barcelona, contra les posicions defensades per l’Ajuntament de Barcelona que el volia traslladar a una zona pròxima a Gavà-Viladecans.

També cal consignar que el pratenc Joaquím Cabané era un reconegut especialista en la construcció de planadors de model reduït. En un article publicat al *Noticiari Pratenc*, es deia d’en Cabané que havia “.. obtingut premis valuossíssims de tal manera que en

l'espai de quatre anys ha assolit tres primers premis (entre ells dos magnífics trofeigs de la Generalitat de Catalunya) i tres segons premis...”⁵³

Per altra part, un altre pratenc, l'enginyer civil i pilot de la Marina Mercant Domingo Tamaro Roig, va donar una conferència el dia 30 d'abril de 1936 en l'Aero Club de Catalunya a Barcelona, el tema de la qual fou *Motors d'aviació lleugera que Espanya pot produir*.⁵⁴

Pel que fa a les principals proves esportives d'aquesta època, hem convingut a destacar-ne dues.

La primera fou el Concurs reservat als pilots amateurs que organitzà els Amics de l'aeròdrom Canudas. Se celebrà el 22 de maig de 1932. El concurs consistia bàsicament en unes proves d'habilitat (destrucció de globus), aterratge i velocitat.⁵⁵

L'altra prova fou el Primer Rally Barcelona i Concursos d'Aviació, que tingueren lloc els dies 5 i 6 de gener de 1936. En relació a aquest Rally una revista especialitzada informà "... que aplega la més nombrosa participació d'avions registrada fins avui a la Península".⁵⁶ En total hi participaren una trentena d'aparells procedents de València, Saragossa, Madrid, Figueres, Lleida, Perpinyà, Toulousse, i altres poblacions del sud de França. Les avionetes franceses, conjuntament amb les de l'Aero Club de Catalunya, entitat organitzadora del Rally, prengueren la sortida des de Figueres. L'arribada dels avions a l'aeròdrom Canudas es produí el diumenge dia 5 de gener per la tarda. En aquest aeròdrom es realitzaren també una sèrie de proves aèries. En la classificació general conjunta quedà en primer lloc el pilot madrileny Arturo Zuñiga, de la Liga Española de Aviadores Civiles.⁵⁷ Es trigaria gairebé 20 anys en tornar-se a fer a El Prat una prova esportiva d'aquesta categoria.

9. L'arribada del "Graf Zeppelin" (1932)

El Graf Zeppelin fou el dirigible que gaudí de més popularitat durant els primers anys de la dècada dels 30, no només per l'espectacularitat de les seves característiques físiques (238 metres de llargada i 30 metres de diàmetre), sinó sobretot pels seus viatges intercontinentals i per la seva activitat com a transport ràpid de correu aeri.

Caldria recordar que el general Von Zeppelin havia estat a primers de segle el pioner en la construcció de grans dirigibles rígids.⁵⁸

El Graf Zeppelin en certa forma havia fet oblidar les tràgiques pèrdues dels dirigibles Itàlia, Akron, Amèrica i altres.⁵⁹ Aquesta grandiosa aeronau alemanya havia sobrevolat la costa deltaica del Llobregat en nombroses ocasions. Cal recordar també la seva presència en ocasió de l'Exposició de Barcelona de l'any 1929. A la primavera de 1932 realitzà el seu primer viatge a Amèrica del Sud, "... en la que logró salvar el foso intercontinental en solo 58 horas". En finalitzar l'any 1932 havia realitzat un total de 16 viatges entre Europa i Amèrica.⁶⁰

En un d'aquests viatges procedents d'Amèrica del sud s'aturà a l'aeròdrom militar d'El Prat. El dia previst d'arribada a El Prat fou el 3 d'octubre de 1932. En aquells moments ja s'havien traslladat a Múrcia els efectius de l'Aeronàutica Naval, i els soldats d'aviació que els havien substituït no tenien experiència en verificar maniobres amb dirigibles. Per aquesta causa va ser enviada a El Prat una companyia de mariners del porta-aeronaus Dédalo, completada amb mariners de la base d'Hidros que l'Aeronàutica tenia

al Port de Barcelona. La maniobra d'amarratge del Graf Zeppelin la van dirigir quatre tinentes de navili de l'Aeronàutica, alguns d'ells antics pilots de dirigible, a les ordres del capità de corbeta Manuel de la Sierra, que havien arribat aquella mateixa tarda amb els citats mariners.⁶¹

La ràdio havia confirmat que el Graf Zeppelin arribaria aquella tarda. Això va provocar que un gran nombre de ciutadans de Barcelona, bona part d'ells de la burgesia barcelonina, es decidís a traslladar-se a primera hora de la tarda a l'aeròdrom militar d'El Prat, cosa que va provocar que l'antiga carretera de Barcelona a l'aeròdrom militar, que passava per l'interior d'El Prat, quedés totalment col·lapsada pels automòbils, entre els quals hi havia el del President de la Generalitat, Francesc Macià, que anava a l'aeròdrom a saludar als tripulants de la citada aeronau. No cal dir que el mal estat d'aquesta via hi ajudà força.⁶² Era la primera vegada que es produïa un embús d'aquestes característiques, i la premsa de Barcelona se'n va fer un gran ressò. Un dels periòdics es queixava de que “El President de la Generalitat ha hagut d'anar a peu durant tres quarts d'hora per la carretera d'El Prat, plena de sots, de bassals, de fang i de pols”.⁶³ És possible l'existència de fang i de pols a la vegada ?

El mític dirigible va arribar a El Prat al capvespre “A las 6 menos siete minutos, una exclamación general anunció la presencia de una pequeña mancha grisácea del dirigible que fué agrandándose rápidamente para pasar, a los dos minutos, con su fantástica mole, por encima del campo, llevando los motores parados”.⁶⁴ Després d'efectuar una petita maniobra es va situar davant les instal·lacions de l'aeròdrom i va llançar tot seguit per la punta de popa un cable que van recollir els citats mariners, els quals van aproximar l'aeronau al sòl. El comandant del dirigible, senyor Lehmann, va saludar a l'Alcalde de Barcelona, el qual va pujar a la cabina del dirigible, acompanyat pel cap de l'aviació militar Felipe Díaz Sandino i els representants de la companyia a Barcelona.⁶⁵

El diumenge dia 7 de maig de 1933, pel matí, el Graf Zeppelin va fer una altra visita a El Prat. El cap de l'Aeronàutica Manuel de la Sierra ho tenia tot preparat per dirigir l'amarratge, però aquest no es va produir, limitant-se l'aeronau alemanya a baixar sobre l'aeròdrom militar i llançar una bossa de correu amb un petit paracaigudes, elevant-se tot seguit cap Amèrica.⁶⁶ Val a dir que hi va haver un projecte per instal·lar a El Prat un punt d'amarratge per a dirigibles, però aquesta iniciativa va quedar només en projecte.

NOTES :

1. CANUDAS i BUSQUETS J. (1983) : *Història de l'Aviació Catalana*, Ed. La Magrana.
2. MALUQUER i WHAL. J. (1978) : *L'aviació de Catalunya els primers mesos de la Guerra Civil*, Ed. Pòrtic.
3. SALAS LARRAZABAL R. (1978) : *Historia del Ejército Popular de la República*, Ed. Nacional.
4. Ref. Expropiació de les finques de La Volateria i Les Monges. (AHMP)
5. LLACER J. i ROMEU J. : “Los orígenes del Aeropuerto de Barcelona”, *La Vanguardia*, 3-2- 1980.
6. FERRET PUJOL J. : “Els inicis de l'aviació francesa a El Prat”, *Delta*, nº 100, abril 1987.

7. CANUDAS J. : op. cit.
8. FERRET i PUJOL J. : “La presència dels avions “Junkers” a El Prat d’abans de la guerra”, *Delta*, nº 204, octubre de 1996.
9. *La Vanguardia*, 1-9-1933 i 16-9-1933.
10. CANUDAS J. : op. cit., p. 270.
11. *La Vanguardia*, 3 i 4-9-1933.
12. FERRET J. : “La presència dels avions Junkers ..”, op. cit.
13. ESPAÑOL J. : Text de la conferència donada a Amics d’El Prat. Justo Español era un dels tècnics de les citades companyies aèries franceses.
14. *La Vanguardia*, 7-7-1935 (Aéreas).
15. *Diario de Barcelona*, 3-6-1936 i *Noticiari Pratenc*.
16. *La Vanguardia*, 7-7-1935, op. cit.
17. CANUDAS J. : op. cit., p. 238.
18. CANUDAS J. : op. cit., p. 242.
19. CANUDAS J. : op. cit., p. 245.
20. *Llibre d'Actes dels Plens de l'Ajuntament d'El Prat*, 1933. (AHMP)
21. CANUDAS J. : op. cit., p. 277.
22. *Revista Aviació*, núm. 9, op. cit.
23. *Noticiari Pratenc*, núm. 29, 21-3-1936.
24. *La Vanguardia*, 3-2-1980, “Los orígenes del Aeropuerto ...”, op. cit.
25. “Escuela de Aeronáutica Naval”, *Revista Aviación*, núm. 3, abril 1930, p.4.
26. “Escuela de Aeronáutica..”, op. cit.
27. Comunicació oficial a l’Ajuntament d’El Prat.
28. “Escuela de Aeronáutica..”, op. cit.
29. “Llegada de tres ministros”, *La Vanguardia*, 18-4-1931.
30. CANUDAS J. : op. cit., p. 211.
31. CANUDAS J. : op. cit., p. 218.
32. Dades biogràfiques del citat metge militar no publicades.
33. FERRET i PUJOL J. : “El tinent de navili de l'aeronàutica naval Antoni Núñez : Les peripècies d’un heroi”, *Delta*, núm. 180, juliol 1994.
34. “El Graf Zeppelin en Barcelona”, *Diario de Barcelona*, 4-10-1932.
35. Dades facilitades per Hermínia Piñera, que fou un dels integrants del primer contingent de soldats d’aviació que arribaren el mes de febrer de 1932.
36. LLACER J. i ROMEU J. : op. cit.
37. CANUDAS J. : op. cit., p. 231.
38. MALUQUER J. : op. cit.
39. CANUDAS J. : op. cit., p. 248.
40. FERRET i PUJOL J. : “L’aviació militar d’El Prat durant els “fets d’octubre de 1934””, *Delta*, núm. 179, juny 1994.
41. *Diario de Barcelona* i *La Humanitat*, 9-10-1934.
42. FERRET J. : “L’aviació militar a El Prat...” : op. cit.
43. *Llibre d'Actes dels Plens Ajuntament d'El Prat-1935*, (AHMP).
44. Ref. XX.1.1 Aeroport militar (1935-1936) (AHMP)
45. *La Vanguardia*, 3 i 5-7-1935.
46. SALAS LARRAZABAL R. : *Historia del Ejército Popular...*, op. cit.
47. FERRET i PUJOL J. : “El lliurament d'una bandera republicana a la III Esquadra Aèria de la República”, *Delta*, núm. 166, abril 1993.
48. FERRET J. : “El lliurament d'una bandera..”, op. cit.
49. CANUDAS J. : op. cit., p. 201.
50. MALUQUER J. : op. cit., p. 28.

51. CANUDAS J. : op. cit., p. 217.
52. Signatures de les esmentades persones sobre la coberta d'un dels exemplars del citat estudi que posseïm. (Arxiu Ferret)
53. *Noticiari Pratenc*, núm. 13, 16-2-1936.
54. *Noticiari Pratenc*, núm. 33, 17-5-1936.
55. CANUDAS J. : op. cit., p. 227.
56. *Revista Aviació*, núm. 9, gener-febrer de 1936.
57. *Revista Aviació*, núm. 9, op. cit..
58. SANUNBY ROBERT (1971) : *Años heroicos de la Aviación*, Ed. Nauta.
59. ORELLITRA : "De Aeronáutica- Marcha ascensional", *La Vanguardia* 33-1-1933.
60. ORELLITRA, op. cit.
61. "El Graf Zeppelin en Barcelona", *Diario de Barcelona*, 4-10-1932.
62. "El lamentable estado de la carretera de Barcelona al Aerodromo del Prat", *Diario de Barcelona*, 6-10-1932.
63. "Història i trifulques de la carretera de Barcelona a l'aeròdrom de La Volateria", *L'Opinió*, 16-10-1932.
64. "El Graf Zeppelin en Barcelona", op. cit.
65. "El Graf Zeppelin en Barcelona", op. cit.
66. *La Vanguardia*, 9-5-1933.

10- Bibliografia bàsica

- CANUDAS, J. : *Història de l'aviació catalana*. 1983.
- MALUQUER, J. J. : *L'aviació de Catalunya. Els primers mesos de la Guerra Civil*. 1978.
- SALAS LARRAZABAL, R. : *Historia del ejército popular de la república*. 1973.

– ARXIU MUNICIPAL D'EL PRAT

Ref. XX. 1. AVIACIÓ.

- XX. 1.1. Aeroport militar (1935-1936).
- XX. 1.2. Aeroport francès (1940).
- XX. 1.3. Aeroport de Barcelona (1932-1936).

– PUBLICACIONS PERIÒDIQUES

a) Publicacions locals :

- DELTA (n.2, febrer 1978). ESPAÑOL, J. : "En los 50 años del primer vuelo Barcelona - Madrid",
- DELTA (n. 56, abril 1983). FERRET, J. : "El Breguet-19. Un avió vinculat al Prat",
- DELTA (n. 117, novembre 1988). FERRET, J. : "L'aeròdrom de l'Air France",
- DELTA (n. 166, abril 1993). FERRET, J. : "El lliurament d'una bandera republicana a la III Esquadra Aèria de la República",

DELTA (n. 179, juny 1994). FERRET, J. : *“L’aviació militar del Prat durant els fets d’octubre de 1934”*

DELTA 204, (octubre 1996). FERRET, J. : *“La presència dels avions “Junkers” al Prat d’abans de la guerra”*

b) Premsa de Barcelona :

- Diario de Barcelona “El Graff Zeppelin en Barcelona”, , 4-10-32.
- La Vanguardia, 1-9-1933 i 16-9-1933, Secció Aéreas.
- La Humanitat, 9-10-1934 (Fets d’octubre).
- Diario de Barcelona, 9-10-1934 (Fets d’octubre).
- La Vanguardia, 7-7-1935, Secció Aéreas.
- La Vanguardia , 3-2-1980 “Los orígenes del Aeropuerto de Barcelona”,. (LLACER J. ROMEU J.)