



# **Aero Marítima Mallorquina**

LLUIS COROMINAS



**E**l nacimiento de la aviación, representó para territorios como los archipiélagos españoles, una esperanza de estar más cerca de la península, algo que no fue tan sencillo como veremos en este artículo.

Las islas Baleares donde hoy les sería muy difícil mantener la industria turística sin la existencia de las compañías aéreas, tuvieron un largo y difícil camino. Veamos pues los hechos que acercaron a Mallorca a la creación de su primera línea aérea.

## PRIMEROS PASOS

**A**l igual que en otras partes de España en 1910, se realizó en Mallorca el primer vuelo. El 30 de junio de aquel año Monsieur Mamet, con su monoplano Bleriot XI, realizó el primer vuelo en Mallorca delante del público que llenaba las

gradas en el hipódromo de "Son Macia", con un recorrido de 10 a 12 kilómetros, en 7 minutos. En aquella demostración voló a una altura de 100 a 125 metros aproximadamente, dejando atónitos a los presentes.

Cuando Mamet se disponía a aterrizar y le faltaban un centenar de metros para llegar a la pista, el aparato descendió y desapareció de la vista del público tras unos árboles.

El público se trasladó corriendo al lugar y al llegar pudo observar que el aparato había quedado clavado en el suelo, con la hélice y el cuadro prietos, a consecuencia de la caída. Mr. Mamet que resultó ileso, dijo a los presentes que el motor sufrió una "panne" y que viendo que no le daba tiempo para llegar a la pista adelantó la caída en aquel sitio por estar desierto de árboles.

Este corto vuelo sentó el interés por la aviación en la isla, que se vio reforzado cuando en 1915, Don José Tous Ferrer, Director y fundador del diario *La Última Hora*, se convirtió en un entusiasta defensor de todo aquello que con la aviación se relacionaba. En 1916, organizó una Fiesta Aérea y le dio gran difusión en las páginas de su periódico.

El domingo de Pascua de 1916, desde mucho antes de las cuatro, el público abarrotaba las gradas del campo de fútbol de la Sociedad Alfonso XIII, donde iba a realizarse la exhibición, pese a que las entradas no eran precisamente muy baratas. El festival se inició con un partido de fútbol e inmediatamente después, se desmontó la portería del lado Norte y se preparó el monoplano Monocupe II que pilotado por Salvador Hedilla, despegó sin incidencias y voló hacia el Norte, en dirección a la Sierra de Alfabia, describió una amplia curva y volvió a sobrevolar el campo de fútbol a una altura de unos 500 metros. Volvió a virar sobre el Barrio del Ensanche de la Carretera de Soller y continuó hacia la Sierra de Tramuntana, hasta apenas verse; volvió a girar y se dirigió hacia el campo de fútbol para tomar tierra; pero entró largo y se estrelló contra la valla que cercaba el campo de fútbol por el lado sur, sin sufrir daños el piloto; pero dejando el avión destruido.

Los tres días de Fiesta Aérea programados se quedaron en un solo vuelo... magnífico, eso sí; pero sólo uno. Hedilla regresó a Barcelona prometiendo volver y dejando a los mallorquines con el deseo de ver más, con la idea de que los aviones podían servir para algo más que las demostraciones.

Pocos meses más tarde, la comisión de fiestas de verano de la ciudad de Mallorca ofrecía como plato fuerte de las fiestas un raid aéreo desde Barcelona hasta la Capital isleña.

La partida estaba señalada para las cuatro de la madrugada, del 2 de Julio de 1916, desde la finca el Remolá, propiedad de los señores Conde, cerca de la playa del Prat de Llobregat (dentro de lo que hoy es el aeropuerto de Barcelona), a unos 20 kilómetros de Barcelona. "Despegó del terreno el aviador Hedilla a las 5 h. 2 min., 7 s. Elevose a 500 metros y tomó rumbo a Mallorca, pasando sobre la vertical imaginaria del punto divisionario de tierra y el mar a las 5 h 8 min.", cuenta un rotativo de la época.

Al aterrizar en Mallorca, a las 7 h,15 de su reloj, en el "Prat de Son Suñer" a unos 10 kilómetros de Palma, había cubierto el recorrido en dos horas y trece minutos.

Estos fueron los hechos que hicieron creer cada vez más en la utilidad que podía tener la aviación, para enlazar las Baleares con la Península en una época en que comenzaba a ser destino de turistas.

## PRIMER INTENTO DE LÍNEA POSTAL

**E**l año 1920, comenzó en Talleres Hereter S.A., en una difícil situación pero con una nueva idea, un nuevo proyecto, una nueva ilusión para intentar salvar a la empresa. La idea era establecer una línea postal entre Barcelona y Palma de Mallorca.

El día 18 de marzo se realizó un vuelo de estudio y propaganda despegando, Guido Janello llevando de pasajeros a Loring (gerente de Talleres Hereter) y Co Triola (periodista), en un Savoia S-9, a las once treinta de la mañana rumbo a



Guido Janello despegando del puerto de Mallorca, el 18 de marzo de 1920, con el Savoia S-9. (Foto archivo Miguel Sanchis)

Mallorca. A las doce cuarenta y tres amerizó en la capital balear, tras volar durante una hora y trece minutos y cuarenta y cinco segundos.

Por la tarde los señores Janello, Loring y Co toman asiento de nuevo en el hidroavión, amerizando en el puerto de la Ciudad Condal en una hora y cuarenta minutos, eran las 4 h 47 min.

El vuelo se repitió con éxito, el 3 de abril de 1920 pilotando el aparato Umberto Guarnieri, llevando de pasajeros al piloto español Joaquín Cayón, de Talleres Hereter, y a Arnaldo Pons, hermano del marqués de la Laguna, también vinculado a la misma empresa. Un tercer vuelo programado no se pudo realizar, al sufrir un accidente que destruyó el hidro en carrera de despegue en el puerto de Barcelona, al iniciar un vuelo de promoción.

## AERO MARÍTIMA MALLORQUINA

En enero de 1921, el piloto catalán Manuel Colomer del grupo Monteys, se desplazó a Palma de Mallorca con un avión Aviatck C III, para realizar bautismos aéreos. Inició su trabajo el 10 de febrero, operando primero en Son San Joan y luego en Son Bonet. Rápidamente hizo amistades y pronto recibió propuestas para instalarse definitivamente en la isla, al entrar en contacto con el grupo financiero local dinamizado por



Uno de los hidroaviones Macchi M-18 de la Aero Marítima. (Foto archivo Miguel Sanchis)

José Tous Ferrer. A partir de esta oferta, sus amigos mallorquines fueron animándose hasta proponer al piloto algo de mayor envergadura, para operar con hidroaviones desde las numerosas calas de la costa mallorquina, eliminando así los costos de mantener un aeródromo.

El 29 de marzo de 1921 se constituyó en Palma de Mallorca la compañía Aero Marítima Mallorquina, siendo elegido Presidente el Sr. Joaquín Gual de Torrella y como Director General al Sr. José Tous Ferrer, nombrándose y contratando como Jefe de Pilotos a Manuel Colomer. La nueva compañía nació con el objetivo de organizar el turismo

aéreo en la bella isla dorada y más adelante efectuar el correo aéreo entre Palma y Barcelona algo ya más factible al haber desaparecido su principal competidor Talleres Hereter.

En marzo, una vez conseguido el capital necesario para la adquisición de un hidroavión Savoia S-16 con motor Fiat de 300 HP, marcharon a Italia el consejero delegado de la empresa, Sr. Ferran Espanya, con Colomer, el cual, piloto aviador terrestre realizó en quince días las prácticas necesarias para obtener el título de piloto aviador marítimo. Pasó sus exámenes con gran brillantez en la escuela Savoia de Sesto Calende, Lago Major, Italia, dimitiendo antes del Grupo Monteys.

El piloto argentino instalado en Francia, Carlos T. Greco, llegó a la isla con su Caudron G III, para realizar demostraciones de salto en paracaídas en unas ferias y fiestas en ju-

nio y julio de 1921. Desembarcado y montado su avión despegó del muelle del puerto, ante el asombro de los allí presentes, volando hasta Son Bonet.

Los días 1, 2 y 3 de julio realizó demostraciones, en las cuales al no disponer de copiloto para que aterrizara el avión, soltaba el paracaídas con un mono. A los pocos días embarcó hacia Alicante.

También atraídos por el previsible negocio de bautismos aéreos, el piloto italiano Umberto Guarnieri, de la S.I.A.I. se había embarcado con un Savoia S-9 como el utilizado por Janello en los vuelos a Mallorca de 1920, y se dedicó a realizar vuelos por la isla. En uno de sus vuelos llevó como pasajero a la señorita sueca Irene Fryberg, siendo una de las primeras mujeres en volar en Mallorca.

Mientras tanto, Josep Canudas fue a Mallorca a principios de abril de 1921 para hacerse cargo del Aviatick C III y probarlo. El 17 de abril realizó un primer vuelo sobre la ciudad de Mallorca y a continuación cumplió con los compromisos que estaban pendientes, dando vuelos a todo aquel que lo solicitaba, volviendo a Barcelona con el avión a principios de mayo tras haber realizado el primer periplo sobre la isla con un avión terrestre.

Una vez adquirido el S.I.A.I S-16 y con el título de piloto de hidros en el bolsillo, Colomer salió con el hidro de Sexto Calende, Lago Mayor, con un tiempo verdaderamente infernal y en vista de ello no tuvo más remedio que retroceder.

“A la mañana siguiente el tiempo había cambiado. Colomer repasó detenidamente el motor, y contento el piloto y no menos los que le acompañaban quedó ya todo dispuesto para la partida.

Colomer puso en marcha con suma facilidad el motor y a los pocos momentos el Mallorca se despegaba admirablemente del agua entrando en pleno vuelo.

Comenzaba pues la primera etapa. La distancia que separa Sexto Calende hasta San Remo es de 300 Kilómetros y fue salvada en 2 horas.

Una vez llegados a este punto y después de un amerizaje feliz, Colomer repasó de nuevo el motor y después de proveerse de bencina, lo dejó todo dispuesto para la segunda eta-



Uno de los Macchi M-18 llegando al puerto de Mallorca. (Foto archivo Miguel Sanchis)

pa. Hubo un descanso en dicha población de San Remo, donde dicho sea de paso quedó tiempo para visitar la ciudad y admirar las bellezas que saltaban a la vista”<sup>1</sup>.

Y prosigue el relato del viaje. “La segunda etapa que era de San Remo a Cette era de 350 kilómetros fue cubierta en 2 horas y 20 minutos.

Durante el trayecto Villena sacó varios clichés, algunos de ellos bellísimos y desde alturas de 1.000 y 2.000 metros.

Ya estaba el hidro en Francia. Aquí comenzaron las peripecias y la verdadera odisea del viaje.

<sup>1</sup>La Vanguardia 8 de junio de 1921.



Así iban de abrigados las tripulaciones de la Aero Marítima. (Foto archivo Miguel Sanchis)

Después de un reconocimiento hecho por los gendarmes en el aparato, del que por temor a que tuviera un disgusto Colomer, hubo necesidad de velar varios de los clichés, de vistas de Monte Carlo, Mónaco, Niza, Tolón y Marsella, pues de todos son conocidas las disposiciones severísimas que acerca de los aparatos extranjeros tienen dictadas los gobiernos, se procedió a los preparativos de la tercera jornada.

Una vez se hubo satisfecho todos los pagos, y formalizados los requisitos que se exigen en estas ocasiones, se dejó ultimado el repaso del motor. En esto, una orden terminante obligó a Colomer a suspender la partida, no se podía salir sin otro nuevo permiso.

Los minutos se hacían interminables, al fin y después de continuos aplazamientos el hidro se remontó por los aires, pero... otra decepción se venía encima, un temporal se desencadenó y obligó al piloto a amerizar en el mismo punto de la partida.

Era mediodía, a mitad de la tarde el tiempo comenzó a serenarse y sin perder un momento, el aparato se puso de nuevo en marcha. El viaje resultaba estupendo y glorioso, el hidro devoraba las distancias, y a los pies y en un abismo, el magnífico golfo de Lyon anunciaba la próxima vista de tierras españolas".<sup>2</sup>

Y continua relatando así su escala en Barcelona de la siguiente manera. "Los 300 kilómetros que separan Cette de Barcelona fueron salvados en 1 hora 50 minutos.

Eran las 7 y media de la tarde, cuando el zumbido del motor apercibió a las innumerables personas que paseaban por las calles de Barcelona, de que algún aparato aéreo cruzaba los espacios. Efectivamente el Mallorca volaba a 500 metros en dirección hacia el puerto, y a los pocos minutos amerizaba felizmente deteniéndose junto al contratorpedero Audaz donde subimos a bordo invitados por la oficialidad del mismo. Colomer recibió las enhorabuenas bien merecidas por la proeza que estaba llevando a cabo y cuyo término se acercaba.

El miércoles, víspera del Corpus se puso un telegrama a Palma anunciando la llegada del hidro para las 6 de la tarde, pero una pequeña avería en el radiador obligó a aplazar la salida. El domingo 29 de mayo quedó puesto el nuevo radiador."<sup>3</sup>

Quedaba poco para Mallorca pero "Por fin el martes 31 (de mayo) a las 5, de la tarde, quedó todo dispuesto para la marcha".

A esa hora se encontraban en el Club Marítimo muchas personas algunas de ellas invitadas para presenciar la salida del ya famoso hidroavión. Después de despedirnos de la madre de nuestro valiente piloto que había ido al puerto a darnos su adiós y que nos vio partir quedando con muchas ganas de hacer la travesía con nosotros, y después de habernos despedido del noble aviador catalán señor Canudas y de varios socios del Aero Club, la lancha a motor del señor Ribot nos remolcó hasta la boca del puerto.

Puestos nuestros cascos y los abrigos salvavidas, Colomer puso en marcha el motor, y a los pocos segundos el Mallorca había "decolado" con suavidad entrando en pleno vuelo. Enseguida hicimos rumbo a la isla. El reloj marcaba las 15,10. Sin darnos cuenta volábamos ya a más de 800 metros. Soplaban viento fresco muy fuerte y Colomer hizo emprender al aparato veloz carrera hacia las nubes. Cuando paramos de subir, el altímetro marcaba 1.400 metros. A los veinte minutos divisábamos la isla de Mallorca, pero envuelta en una capa de espesa niebla.

Colomer no se cansaba de subir consiguiendo entonces una altura de 2.000 metros. El Mallorca en medio de tantísimo viento y volando a toda marcha, es decir, desarrollando una velocidad de 170 kilómetros por hora, permanecía siempre tranquilísimo, sin el más ligero movimiento. Esto es una de las cosas que más me llamaron la atención durante todo el viaje: la gran estabilidad del aparato, la ausencia en absoluto de todo movimiento violento.

<sup>2</sup>La Vanguardia 8 de junio de 1921.

<sup>3</sup>La Vanguardia 8 de junio de 1921.

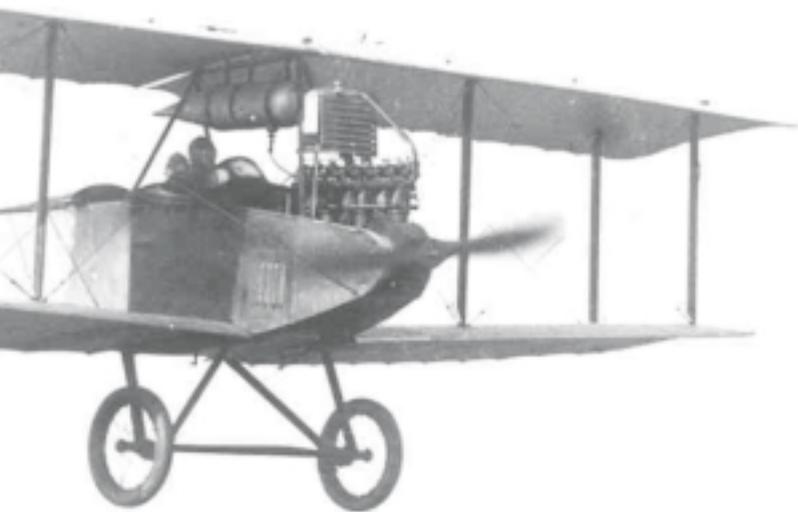


El motor no ha fallado ni una sola vez. En todo el camino funcionó con admirable precisión. Colomer que dirige el aparato con la mayor de las tranquilidades, de vez en cuando se volvía para mirar el motor y la hélice, y sonriente como complacido por su buen comportamiento, me miraba entonces a mí para tranquilizarme.

Por fin llegamos a la montañosa Costa Norte. Una vez pasada la alta cordillera, el aparato inició un pequeño descenso, y entonces pudimos recrearnos la vista, admirando el hermosísimo valle de Soller. Toda la isla parecía entonces una inmensa y aterciopelada alfombra verde. ¡Que bonitos paisajes!

Llegamos sobre Palma y...<sup>4</sup>Aquí nos cuenta Vicente J. Cayuela, la parte final del viaje de esta manera: "Colomer inició un vuelo planeado, y el aparato en los ceñidos virajes, iba inclinándose, pero siempre suavemente sin notar yo, la menor sacudida.

<sup>4</sup>La Vanguardia 8 de junio de 1921.



Veíamos como por el Borne y en todas las calles de Palma, la gente como diminutas hormigas corría hacia el puerto para vernos llegar.

El público entusiasmado a la vista del hidroavión prorrumpía en aplausos que no se oyen desde lo alto.

Hubo unos momentos de emoción en el público, según me contaron luego. Una barca pesquera con las velas desplegadas era un obstáculo en la ruta de descenso. El hidroavión paso rozándola. La pericia de Colomer triunfó del peligro<sup>5</sup> para proseguir con: “el Mallorca, besó por primera vez el mar de la capital de Palma, a las siete menos diez minutos de la tarde del 31 de mayo de 1921”<sup>6</sup>.

Para acabar contando así su recibimiento: “Inmediatamente rodearon el aparato una multitud de embarcaciones a motor, vela y remo. En un balandro acercándose para darnos la

bienvenida la Junta en pleno de la Aero Marítima Mallorquina y a los pocos momentos abrazaba yo a mis buenísimos y queridos compañeros Bestard, y Oliver. Unos y otros, amigos y periodistas acosábanme a preguntas, todos ávidos de conocer los detalles del viaje que con una gran satisfacción vieron lo habíamos realizado en una hora y veinte minutos.

Palma de Mallorca posee un aparato de lo mejor y más moderno que imaginarse puede, tales son las condiciones de comodidad y seguridad ofrece<sup>7</sup>.

El 2 de junio, el canónigo Antonio Sancho, procedió a bautizar y bendecir el hidroavión, con el nombre de Mallorca en las instalaciones que la Compañía había construido en Es Jonquet. El avión fue presentado al público y rápidamente comenzó a realizar vuelos a demanda, siendo el más usual el periplo a la isla, en aquel verano de 1921. Estos días precisamente se produjo el desinteresado ofrecimiento a la Nación, por parte de la

<sup>5</sup>La Vanguardia 8 de junio de 1921.

<sup>6</sup>La Vanguardia 8 de junio de 1921.

<sup>7</sup>La Vanguardia 8 de junio de 1921.

Compañía y de Colomer con el "Mallorca", para realizar servicio en Marruecos, como consecuencia de los sucesos de Anual.

Entre los vuelos de promoción y también con el deseo de una vez puesta en marcha la línea, tener un enlace con Menorca, "fue programado el vuelo de Palma a Ciutadella para el 18 de junio de 1921 con tres pasajeros además del Piloto, con despegue confirmado a las 7,45 desde Palma y hora estimada de llegada a Ciutadella a las 8,30 horas, calculando la velocidad de 170 kilómetros por hora que desarrollaba el hidro. Al igual que pasó con el vuelo del francés Seguín programado en 1913, tampoco en esta ocasión se producía la llegada del hidro. Cuando hacía ya tiempo que había pasado la hora de llegada estimada, con el consiguiente nerviosismo de los ciudadanos que esperaban ansiosos de tal evento, el hidro fue avistado sobre el agua, navegando a varias millas de Ciutadella a causa de una inoportuna avería que le obligó a amerizar en alta mar.

Oportunamente, el Mallorca y sus ocupantes fueron remolcados por una embarcación que sin más dificultades les llevó al abrigo del puerto con el nuevo desánimo de la gran muchedumbre que esperaba verlo llegar por el aire. Sin embargo, la fiesta fue doble ya que la reparación de la avería estuvo lista el 23 de junio, vigilia de San Juan, fecha en que Colomer elevó el hidro evolucionando sobre Ciutadella con el consiguiente júbilo de sus ciudadanos, que en siguientes vuelos tuvieron la ocasión, los más intrépidos, de asistir a bautismos del aire y sentir la sensación de volar, desconocida hasta el momento<sup>88</sup>. Resaltar como se dice en estas últimas palabras que estos vuelos de Colomer en Ciutadella, fueron los primeros vuelos que se realizaban en la isla de Menorca.

Este mismo mes, la Aero voló a la vecina Ibiza.

A finales de junio y principios de julio, Colomer realizó numerosas exhibiciones, en las fiestas de Palma, junto con el Savoia S-9 de Guarneri, que traía como mecánico al catalán Alejandro Duro a quien encontraremos de nuevo más adelante, y al piloto Greco con su Caudron. Este piloto realizó algún vuelo partiendo del campo de hípica y lanzando un mono en paracaídas, antes de abandonar la isla por vía marítima dirección a la Península.

El 16 de julio Colomer visitó con el Mallorca la población de Andraitx, el 24 de julio o 16 de agosto (no hemos podido establecer la fecha exacta) Porto Colom y en uno de sus múltiples vuelos del mes de agosto, una avería en vuelo cuando regresaba de Porto Colom obligó a amerizar en Cala Regana, siendo remolcado de madrugada por una embarcación. Para asistir a la bendición del primer hidroavión fabricado por la Aeronáutica Naval en los antiguos Talleres Hereter, un Savoia S-13 que se bautizaría como "España", Colomer voló de Mallorca a Barcelona el 17 de septiembre, regresando a la isla el día 20. Viajes que se hicieron sin novedad.

Además de volar, Colomer, no olvidaba que el principal objetivo de la empresa era la línea aérea entre Mallorca y Barcelona. En el poco tiempo libre que le quedaba cuando no volaba ultimaba los detalles de organización y además trabajaba en el diseño de un gran hidroavión de transporte.

El 19 de julio de 1921, dimitió el Consejo de administración de la Aero Marítima en pleno y quedó como única cabeza visible de la empresa el Sr. José Tous quien mantuvo en su puesto a Manuel Colomer. Tras firmar en agosto la Dirección General de Correos el contrato con CETA para la línea Sevilla-Larache, a mediados de septiembre de 1921, convocó Concurso Público para conceder el servicio de transporte de correo por vía aérea entre Barcelona y Palma de Mallorca, para cuyo servicio la empresa que se hiciera con el contrato recibiría una subvención de seis pesetas por kilómetro volado, lo cual resultaba a 1.200 pesetas por vuelo. La empresa concesionaria para cubrir el servicio, debería disponer de seis hidroaviones de casco que tuvieran una velocidad de 165 km/h y dispusieran de una carga útil de correo de 300 kilos. La empresa debería también tener un taller completo para poder reparar los hidroaviones y realizarles una revisión



cada cincuenta horas de vuelo. A partir de la firma del contrato correspondiente, la empresa ganadora del concurso disponía de dos meses para poner en marcha la línea.

El 4 de octubre Aero Marítima Mallorquina presentaba a la Dirección General de Correos y Telégrafos su propuesta para el concurso, compitiendo con CETA.

Los miembros de la Aero Marítima Mallorquina obtuvieron, el 15 de diciembre o 17 de noviembre (no hemos podido concretar más) de 1921, la concesión de la línea para el transporte de correo, entre Barcelona y Mallorca, con la promesa de que más adelante se les permitiría transportar pasajeros.

El 18 de diciembre Aero Marítima Mallorquina celebró una junta general extraordinaria de accionistas, en la cual se volvió a nombrar presidente al Sr. Joaquin Gual de Torrella, Vicepresidente al Sr. Jerónimo Pou Magraner, Secretario al Sr. Antonio Marqués Luigi y seguía como Director General el Sr. José Tous Ferrer. En esta junta se decidió construir dos hangares más en Es Jonquet y se nombró una comisión para que viajara al extranjero a comprar los hidroaviones necesarios, así como contratar los pilotos y mecánicos para poder mantener la línea operativa. Al mismo tiempo se solicitó a la Dirección General de Correos una prórroga en el plazo que se establecía en el contrato para poner en marcha la línea postal. Prórroga que les fue concedida.

Para cubrir la ruta se adquirieron tres hidroaviones Macchi M-18 y un Savoia S-16 bis cuya llegada a la isla, retrasó su inauguración.

Finalmente, recién acabado el tercer hangar en Es Jonquet, el 9 de febrero de 1922 llegó el primer hidroavión Macchi M-18 con Passaleva como piloto y el mecánico Cesare Tizzi. El 10 llegó otro M-18 traído por Colomer, Zanetti y el mecánico Pedetti, debiendo regresar a Barcelona por el mal tiempo, volando a Palma pocos días más tarde. El tercero no llegó hasta el 17 de marzo traído por la tripulación Alessandro Passaleva y Cesare Tizzi.

<sup>88</sup>Historia de la aviación en Menorca. Antonio Pons Villalonga. Institut Menorquí d'Estudis 2001.



Uno de los Savoia S-16 de la compañía amarrado en el puerto mallorquin. (Foto archivo Miguel Sanchis)

## INAUGURACIONES

Cuando todo estuvo dispuesto para comenzar los enlaces regulares se dispuso la inauguración que transcurrió de la siguiente manera: “Mañana (día 20 de marzo de 1922) se inaugurará oficialmente el servicio de comunicación diaria aerepostal entre Barcelona y Palma a cargo de la Compañía Aero Marítima Mallorquina.

Esta posee actualmente tres hidroaviones Macchi y dos Saboya bautizados con los nombres de “Mallorca”, “Palma”, “Barcelona”, “Menorca” e “Ibiza” y otro que se está construyendo en Palma que se denominará “Ramón Llull”.

La empresa tiene además encargados otros dos aparatos de doble motor, con cabina para seis pasajeros. Todos los aparatos llevarán instalación de radiotelegrafía sin hilos. También posee dos gasolineras, además de haber concedido el ministro de Marina el auxilio, en caso necesario, de los buques de vigilancia de las costas de Cataluña y Baleares, además de los de apostadero en Palma y Barcelona.

En los aparatos actuales no se admitirá pasaje, lo cual se hará con los de doble motor, cada uno de los cuales llevará piloto y mecánico.

Dispone la compañía de tres aviadores extranjeros, los señores Passaleva, Tisso, y Madeleino, y uno español, el señor Colomer.

En el puerto de Palma se han construido dos hangares adecuados a las necesidades de la compañía, con un taller de reparación y además cuenta con otro gran taller en la Avenida de Alejandro Roselló, dotado de todos los adelantos modernos, donde se construye el hidroavión Ramón Llull, que quedará terminado en Abril.

Mañana (día 20) se celebrará la inauguración oficial del servicio. Esta será de una expedición postal diaria, saliendo de Palma de 9 a 10 de la mañana, hora que permitirá traer la correspondencia de toda Mallorca por enlazar con la llegada de los trenes de la isla, y de Barcelona a las tres de la tarde, con lo cual podrá llevarse, además de la de Cataluña, la correspondencia de Madrid y la de Francia, llegadas pocas horas antes.

La travesía en circunstancias normales dura unos cinco cuartos de hora, lo que facilitará grandemente las relaciones entre Mallorca y Barcelona.

El servicio se ampliará en breve a la comunicación interinsular, reinando con este motivo en Menorca e Ibiza, el mismo entusiasmo que siente Mallorca en estos momentos por el adelanto conseguido con la implantación de tan moderno y útil servicio, que tanto ha de beneficiar el comercio de Baleares, de Cataluña y de la nación<sup>10</sup>.

El 20 de marzo, la Aero Marítima Mallorquina, impaciente ante la confiada y prometida subvención de Correos que parecía no llegar jamás, inauguró “irregularmente” la línea con el hidro “Ibiza” que tripulado por Colomer y Tizzi despegó por la mañana hacia Barcelona, sin autorización y sin correo. Lo cierto es que no se cumplían una serie de trámites y requisitos administrativos, entre los cuales faltaba la revisión obligatoria del material por los servicios técnicos de la Aero Naval de Barcelona, ante lo cual el Ministerio de Fomento ordenó suspender momentáneamente el servicio quedando el “Ibiza” en Barcelona.

Verificado el cumplimiento de las revisiones “habiéndose autorizado oficialmente la inauguración del servicio postal aéreo entre Palma y Barcelona, la Dirección General de Comunicaciones ha señalado el siguiente itinerario: salida de Barcelona para Palma a las once de la mañana; salida de Palma para Barcelona a las tres de la tarde. El servicio será diario “según La Vanguardia del 6 de abril, ante lo cual, según lo ya relatado sobre horarios y motivos” la Compañía Aero Marítima ha elevado una instancia al ministro suplicando que las horas

“Según estaba anunciado, ayer (día 19) al mediodía se celebró con solemnidad la bendición de tres hidroaviones que servirán para efectuar el servicio aéreo entre Palma y Barcelona como también los hangares donde aquellos se cobijan.

Asistieron al acto las autoridades civiles y militares, muchos invitados y una numerosa representación del elemento femenino. El obispo bendijo los tres aparatos.

El denominado “Barcelona”, lo apadrinó doña María Tous hija del director de la Aero Mallorquina; el llamado “Ibiza” doña María Palou de Planas y el “Menorca” doña Inés Vidal de Bauza, nombradas estas por los alcaldes de Ibiza y Mahón.

Después se sirvió un lunch pronunciándose diferentes discursos enalteciendo el acto hablando don Jerónimo Pou, en nombre de la compañía Aero Mallorquina, el alcalde don Bartolomé Fons, el vicepresidente de la Diputación don Salvador Vidal y el obispo doctor Doménech.

Representó a su Majestad don Enrique Saureda, quien terminó declarando inaugurado el servicio en nombre del Rey. Todos los oradores fueron muy aplaudidos.

Después de la bendición los tres aviones volaron, llevando como pasajeros a varias señoritas y al alcalde, efectuando preciosos vuelos que fueron presenciados por el numerosísimo público que estaba congregado en el muelle<sup>9</sup>.

Entre las damas que volaron aquel día las señoritas Carmen Dezcallar y Juana Palmer parece que fueron las primeras mujeres palmesanas que osaron volar.

El cuarto hidro, un Savoia S-16 bis, venía en vuelo de Sesò Calende pilotado por Guarneri cuando, fue atrapado por un fuerte temporal frente a las costas de Antibes, salvando al piloto italiano una canoa que salió en su busca, perdiéndose el aparato.

<sup>9</sup>La Vanguardia 20 de marzo de 1922.

<sup>10</sup>La Vanguardia 19 de marzo de 1922.



*Hidroavión LeO 242 "Casablanca" de Air France que cubría la ruta Marsella-Argel, cuando hacían escala en Fornells. (Foto archivo Antonio Pons Villalonga)*

de itinerario sean cambiadas. Solicita que los hidroaviones salgan de Palma por la mañana y vuelvan por la tarde<sup>11</sup>.

El 7 de abril se publicaba en Barcelona: "Mañana se inaugurará el servicio postal Barcelona-Palma de Mallorca de acuerdo con el siguiente horario.

Salida de Barcelona a las 11 horas.

Llegada a Palma de Mallorca a las 13 h. aproximadamente.

Salida de Palma a las 15 horas.

Llegada a Barcelona a las 17 horas aproximadamente<sup>12</sup> y se seguía dando datos como "La correspondencia que tenga que circular por vía aérea se admitirá en esta Principal (Barcelona) hasta una hora antes de la salida del avión y deberá ser entregada en mano, en la ventanilla destinada al efecto.

Se admitirán todos los objetos que componen la correspondencia ordinaria, o sea: cartas, tarjetas postales, impresos, diarios. Podrán remitirse giros postales.

El peso máximo de cada objeto no podrá exceder los 500 gramos y además del franqueo ordinario, habrá de llevar una



*Algunos de los menorquines que osaron ver la isla desde el aire. (Foto archivo Antonio Pons Villalonga)*

sobretasa de 50 céntimos por cada 20 gramos o fracción, no admitiéndose en el total del franqueo, fracciones menores a los cinco céntimos. Los sellos que deberán utilizarse, para el franqueo total de estos objetos, o sea para el ordinario y para el sobreporte son los especiales que con la inscripción Correo aéreo se venden en la Administración de Correos.

No se admitirán a la circulación, los valores declarados, los certificados y los paquetes postales.

La administración no asume ninguna responsabilidad

en los casos de pérdida, avería o destrucción de la correspondencia transportada por aviones.

Las entregas a domicilio se efectuarán por los medios más rápidos y a cualquier hora del día o de la noche, no debiéndose pagar nada.

El servicio será diario a no ser que el estado del tiempo impida la circulación de los aviones<sup>13</sup>.

Llegó el día de la inauguración de la línea y según lo previsto, a las dos de la tarde del 8 de abril de 1922, Colomer con el mecánico Tizzi despegó rumbo a Mallorca con el hidroavión bautizado "Ibiza", con las sacas de correos. Parale-

<sup>11</sup>La Vanguardia 8 de abril de 1922.

<sup>12</sup>La Veu de Catalunya 7 de abril de 1922.

<sup>13</sup>La Veu de Catalunya 7 de abril de 1922.

lamente a las tres cuarenta de la tarde, despegó de Palma el hidroavión Barcelona tripulado por Passaleva, con doscientas cincuenta cartas, ante las autoridades, la dirección de la compañía Aero Marítima y muchas personas. El hidroavión llegó a su destino sin que aun hubieran noticias del "Ibiza".

"Desgraciadamente, se han confirmado los temores que existían el sábado (día 8) por la noche, y de que dimos cuenta en nuestra edición de anterior, acerca del accidente sufrido por el aparato que había salido de Barcelona tripulado por el piloto catalán señor Colomer y el mecánico italiano señor Tizzi.

A última hora de la noche del sábado por la noche se presentó en la Comandancia de Marina el patrón del pailebot Margarita Taberner, manifestando que a las cuatro y media de la tarde, a diez millas al SE, de nuestro puerto, había encontrado a merced de las olas al hidroavión, y asido a uno de los hierros del aparato a uno de sus tripulantes.

Inmediatamente se dirigió el velero en auxilio del naufrago, logrando salvarle. Era el mecánico señor Tizzi, que presentaba heridas en distintas partes del cuerpo. El infortunado piloto ha desaparecido.

Una vez el herido a bordo, se le atendió solícitamente, y el barco hizo rumbo a Barcelona, quedando fondeado en la dársena del Morrot.

Tan pronto tuvo conocimiento la Comandancia de Marina de lo ocurrido, se dispuso que se avisara al coche-ambulancia para que pasara a recoger al herido en las escaleras de la Puerta de la Paz.

Cuando ya llevaba el coche cerca de dos horas esperando, supose que el herido, en un bote del pailebot, había sido trasladado al cruce-ro Río de la Plata, donde se le facilitó ropa.

Al tener noticia del accidente el secretario del Real Aero Club de Cataluña, señor Foyé, se personó inmediatamente, junto con el señor Carandini y algunos pilotos y oficiales de la Armada, a bordo del Río de la Plata, trasladando sin pérdida de tiempo al herido a la clínica del doctor Bartrina, donde le fue practicada la cura de primera

intención de las heridas que sufría, las que afortunadamente, no son de gravedad.

El pailebot Margarita Taberber de la matrícula de Valencia, procedía de Vinaroz y se dirigía a San Feliu. Su patrón se llama Eduardo Ribera.

Tan pronto como la Comandancia de Marina tuvo noticia de lo ocurrido por el patrón del Margarita Taberner ordenó que saliera una gasolinera en busca del piloto desaparecido, dando las pesquisas resultado negativo".<sup>14</sup>

El 10 de abril, José Tous Ferrer, director gerente de la Aero Marítima Mallorquina visitó al mecánico Tizzi, en la clínica de Barcelona. Tras interesarse por su estado y comprobar que no conocía la suerte que había corrido Colomer, le pregunto sobre el accidente y le contó lo siguiente: "Salimos de Barcelona a las 1:45 de la tarde y después de dar una vuelta sobre Barcelona a 400 metros hicimos rumbo a Mallorca a una altura de 1.000 metros.

Llevábamos poco menos de un cuarto de hora de navegación y encontrándonos a unas 11 millas de Barcelona, eran

las dos, cuando de repente se rompió una biela y fue a dar contra el cárter rompiendo los dos tubos posteriores. El motor se paró y como quemara un poco de aceite salieron dos pequeñas llamaradas.

Al pararse el motor, como es natural, sufrimos una pérdida de velocidad y entonces le dije a Colomer: "Pica Colomer!" y él me respondió "No se puede".

Como vi entonces que el aparato empezaba a barrenar le replique: "Non barrenare! ripréndelo! rípillalo Colomer!" y al decirle esto le señalaba a la izquierda donde se veían lejos unas barcas. Yo le decía que picara para recoger luego el planeo, pero parece que a él le impidió hacer esto cualquier otro obstáculo que yo no vi. Lo cierto es que, barrenando, caímos desde 1.000 metros en menos de 15 segundos, dando el aparato un fuerte golpe contra el mar y quedando volcado.

Yo salí como pude y al encaramarme sobre la barquilla vi que Colomer lo hacía también. Él tenía una herida en la frente y a mi me manaba sangre de la boca y de la nariz.

Estuvimos hasta cerca de las cuatro, dos horas, sobre la barquilla esperando en vano que pasara algún barco y divisamos la costa de Barcelona.

Había entonces mucho oleaje y se rompía la barquilla, Colomer que llevaba el salvavidas, pues no sabía nadar, se agarró a la cola y yo a un ala, pasamos un rato separándonos los golpes de mar y volviendo nosotros a agarrarnos a las alas hasta las cuatro en que vi yo a Colomer como desvanecido, pero todavía agarrado al aparato.

En esto divisé un velero y empecé a hacer señas y como me pareció oír lamentos, supuse que era Colomer, me volví y aunque no le vi, le dije: "¡Coraggio Colomer, siamo salvi!".

En esto noté que me cogían, me desmayé y no recuerdo nada más.

Volví en mí en el camarote del velero y al preguntar por Colomer me dijeron que esta en la proa y que no tenía nada. Ahora veo que me engañaron, Povero Colomer!<sup>15</sup> Este es el relato contado por el señor

Tous según lo que le contó el mecánico Tizzi.

"En vista del accidente referido, el jefe de las Comunicaciones aéreas de la Dirección General de Correos, que vino a esta ciudad para asistir a la inauguración oficial de este nuevo servicio, de acuerdo con el Administrador de esta principal de Correos, don Ramón de Otto, han decidido suspender provisionalmente por si conviniera tomar nuevas disposiciones, con referencia al mismo, por la Dirección General de Correos y Telégrafos.

El hidroavión que vino de Palma efectuó la travesía sin contratiempo alguno, trayendo varios centenares de cartas y tarjetas postales dirigidas la mayoría de ellas a familias de la colonia mallorquina en esta ciudad"<sup>16</sup>.

El 14 de abril amerizaba en el puerto de Palma, el Savoia S-16 bis pilotado por Guarnieri con el mecánico Augusto Prampolino de la casa S.I.A.I., hidroavión adquirido para sustituir al aparato perdido, junto con el Barcelona con Passale-



Hidroavión Savoia S-16 "Mallorca" en el puerto de Ciudadella el 18 de junio de 1921. (Foto archivo Antonio Pons Villalonga)

<sup>14</sup>La Vanguardia 11 de abril de 1922.

<sup>15</sup>Alas sobre el mar, memorias de un oficial de tráfico. Ramón Rullan Fronteira. AENA. Palma de Mallorca 1997.

<sup>16</sup>La Vanguardia 11 de abril de 1922.

*Dibujo en el que vemos uno de los CAMS53 de Air France y uno de los barcos de auxilio, del mismo tipo que el Chasseur-91 hundido por la Legión Condor en Fornells. (Foto archivo Antonio Pons Villalonga)*

va y Duró, tras autorización expresa dada de la Comisión Técnica de la Dirección General de Correos, y realizar un reconocimiento pericial de los dos aparatos, así como apostar gasolineras en la costa de Barcelona y Mallorca. La dirección de la Compañía, que pensaba bautizar el hidro Savoia 16 bis con el nombre de Palma, decidió sustituir dicho nombre por el de Manuel Colomer, para honrar así la memoria del malogrado piloto de este nombre.

Al regresar a Italia Zanetti y Pedetti contrataron a los pilotos italianos Renato Spada y Giovanni Bosco, los cuales junto con Passaleva y el piloto catalán Ángel Orté, los mecánicos Tizzi, ya restablecido, Duró, Coll y Aulet, reemprendieron la segunda etapa de la Aero Marítima.

Perdido un Macchi y a punto de llegar dos Savoia, se contaban con cuatro tripulaciones para tres hidroaviones: el Savoia S-16 bis, bautizado "Manuel Colomer" en honor del piloto catalán, y los Macchi M-18 "Menorca" y "Barcelona". A estos había que sumar el "Mallorca" que se encontraba en revisión desde abril.

## LA LÍNEA

**A**cabada la prórroga solicitada y obtenido de nuevo el permiso el 5 de mayo la Aero Mallorquina fue autorizada a reanudar el servicio.

Las nuevas medidas de seguridad obligaron a situar dos gasolineras rápidas equipadas con TSH en los puertos de Soller y Barcelona. Los hidros realizarían el trayecto de ida y vuelta diariamente despegando de Palma por la mañana para regresar a primera hora de la tarde, en vuelos de una hora y media.

El 20 de junio, cuando el Savoia S-16 bis "Manuel Colomer" iba a iniciar el despegue, la Comandancia de Marina denegó el permiso de vuelo por una cuestión de reglamento. En esta ocasión se pudo solucionar en pocas horas con el telégrafo.

Al día siguiente despegó el "Manuel Colomer", M - AHAA, de Palma a las 10 h. 20 min., con los pilotos Passaleva, Spada y Bosco, llevando un paquete con correspondencia para Barcelona y otro con destino a Madrid. Una vez en el aire sobrevoló el puerto lanzando una corona de flores en honor del piloto caído. Amerizó en el puerto de Barcelona a las 11 h. 40 min. Por la tarde después de comer, a las 2 h. 36 min. el hidroavión volvió a Palma llevando un paquete de correspondencia y prensa de Barcelona. En el momento de la partida el Manuel Colomer se encontró con viento E/SE. A las 16 h. 10 min. se recibió en Barcelona comunicación del amerizaje en Palma del hidroavión.

Quedaba así pues, inaugurado de nuevo el servicio postal, quedando fijada la hora de salida de Palma a las 10 de la Mañana y de Barcelona a las dos de la tarde, con la habitual coetilla de que el servicio solo se suspendería si las condiciones meteorológicas así lo exigían.

Hay un dato interesante que no quiero dejar de señalar, "Hoy debe llegar otros dos aparatos de la empresa, la cual ya tiene en su hangar de Palma dos hidros grandes para poder conducir pasaje y los cuales se pondrán en servicio tan pronto como sea concedida por la superioridad la correspondiente autorización"<sup>17</sup>. Esta referencia a dos hidros grandes, seguramente hacía referencia a los Savoia S-16 bis o a dos Ramón Llull sin acabar, lo cual también sería completamente novedoso, pues de este proyecto solo consta que se empezara y en ninguna parte hasta hoy se ha dicho que se acabara.

Para comprender un poco lo que significaba en aquella época hacer la Línea, veamos que decía una publicación de entonces el día 27 de junio, hablando del mecánico Guillermo Coll" había desayunado en Barcelona, comido en Palma, tomado café de nuevo en Barcelona y cenado finalmente en Palma.." y se presentaba como algo extraordinario.

<sup>17</sup>La Vanguardia 22 de junio de 1922.

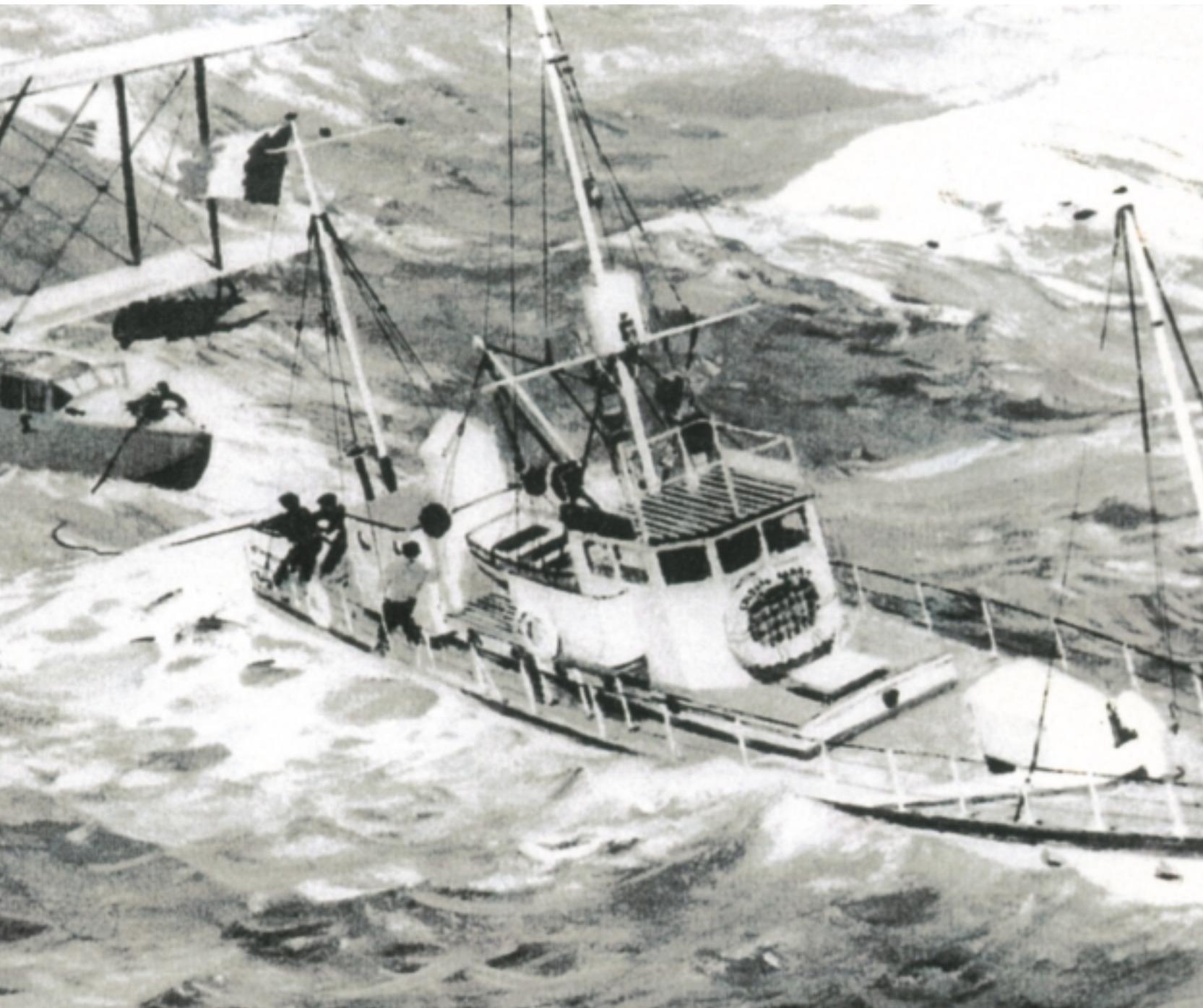


En julio la flota de la Aero Marítima aumentó con dos Savoia S-16 bis de cuatro plazas, bautizados "Miramar" y "Palma".

La regularidad de la compañía, podría quedar como modélica en junio y julio de 1922, meses en los cuales se cumplieron los vuelos diarios en ambos sentidos todos los días previstos.

Sobre estos hidroaviones de la Aero, siempre me he encontrado que en ninguna parte se les adjudica matrícula alguna e incluso he leído que no tenían. Puedo decir que no es cierto pues he encontrado la señalada unas líneas mas atrás, la matrícula M-AAAH. Sobre esta matrícula creo que hay un error de transcripción, pero si es correcta y pertenecía a un aparato de la Aero, no se puede concretar cual de ellos pertenecía. Sobre la matrícula del "Barcelona" M-AGGG, creo que debe haber un error y es más fácil que sea M-AGAA, por la época y el muy reducido número de aeronaves matriculadas, pues había muy pocas.

Por otro lado cabe recordar que en junio de 1920 apareció la primera regulación sobre la matrícula de las aeronaves, quedando establecido que la marca de la nacionalidad de las aeronaves españolas fue la M; la primera letra de la matrícula para los aviones civiles fue la A, para los globos la E y para los dirigibles la D; para militares la primera fue la M y para las navales la N. Además debían llevar la escarapela con los colores nacionales.



## EL ACIAGO AGOSTO

A principios de agosto, la compañía tenía el material muy desgastado. El primer día del mes, el nuevo "Palma", debió volver a Palma a los 15 minutos de despegar, en su primer servicio. Cuatro días más tarde cuando Bosco probaba el hidro navegando por el puerto, empezó a hundirse, fue auxiliado en último momento por una gasolinera y una grúa, cuando solo sobresalía el ala superior. El aparato debió darse de baja.

El M-18 "Barcelona", tripulado por Orté y Darder, reparaba averías en Soller antes de partir definitivamente hacia Barcelona y retornaba a la isla sin novedad. Cinco días después se le cambió el motor.

El 10 de agosto, la Aero Marítima celebraba la quincuagésima travesía, cuando el "Menorca" pilotado por Spada pudo planear durante seis minutos amerizando en el puerto de Palma, después de parársele el motor en vuelo.

Al día siguiente, el "Barcelona" encontró tal viento de cara que amarraba en Palma de noche con la ayuda de bengalas.

El 15 de agosto, el hidroavión proveniente de Barcelona tuvo una avería de motor volando a 3.000 metros, cuando estaba a la vista de la isla. Su piloto Bosco amerizó con oleaje, quedándose sin timón de profundidad. Ambos hombres se

armaron de paciencia esperando ser vistos por alguna embarcación; pero al ver que esto no sucedía, consiguieron entre ambos poner en marcha el motor y manteniéndolo a pocas revoluciones, llegaron navegando al puerto de Soller.

Cuando se produjo el accidente, la Aero Marítima estaba realizando gestiones para equipar con radio sus aparatos. La compañía suspendió por propia iniciativa el servicio el 24 de agosto. Tras una detallada revisión del material realizado con personal técnico de la casa constructora, en septiembre tenía tres aparatos aptos para el servicio: "Miramar", "Barcelona" y "Menorca". Un nuevo inconveniente surgió. Los pilotos italianos se volvieron suspicaces a la espera de instalar radios en los hidros iniciando el regreso a Italia. Además las autoridades insistieron en que se utilizaran los Savoia S-16 bis, de los que la compañía solo tenía el "Miramar", ante los tres exigidos para obtener la subvención.

Para poder cumplir con todas estas exigencias, la Aero Marítima solicitó y obtuvo una nueva prórroga para acometer una reorganización total.

Ahora en la Compañía, los directivos de Aero Marítima Mallorca decidieron solicitar ayuda financiera y técnica a una compañía extranjera, encontraron el apoyo más adecuado en Beppo de Massimi, Director General de Compagnie Général d'Entreprises Aéronautiques.

La visión de Beppo de Massimi respecto al transporte aéreo le hicieron apoyar de inmediato a la Aero Marítima Mallorquina. Latécoère aportaría el material volante, tripulaciones y la dirección técnica a cambio de una parte de las acciones que le aseguraran el control de la compañía. Realmente, a Latécoère le interesaba establecer un ramal de su línea Toulouse-Casablanca para enlazar con Argel, intentando rebajar el tiempo de la ruta Toulouse-Casablanca y el tramo difícil Casablanca-Argel. A la vista del mapa resulta obvio que un enlace Barcelona-Palma-Argel sería la ruta más corta y más efectiva, y si además la mitad de ella, el tramo Barcelona-Palma, estaba subvencionado por la Administración Postal española valía la pena probarlo.

Esta nueva situación conllevó una nueva reestructuración de la compañía. Ahora, Aero Marítima Mallorquina, controlada por Beppo de Massimi, (José Tous abandonó la compañía y Gual de Torrella se mantuvo como simple miembro del Consejo) se deshicieron de los Savoia S-16 y conservaron únicamente los dos viejos Macchi M-18 Menorca y Barcelona, a los que añadieron tres anfibios bimotores Lioré et Olivier LeO H-13A, más grandes y pesados, capaces de ser equipados con una estación radiotelegráfica a bordo, con lo que las situaciones de angustia que se habían producido en casos como el de la avería de Bosco, el 15 de agosto anterior desaparecerían, al estar los aviones comunicados constantemente con las estaciones radiotelegráficas que, al mismo tiempo, se instalaban en Barcelona y Palma de Mallorca. También cambiaron las tripulaciones: los pilotos italianos fueron despedidos, así como los mecánicos, y en su lugar se incorporaron un magnífico grupo de pilotos y mecánicos franceses: Enderlin, Clerc, Bourgeois, Petit, Viguet, Pintado, La Chat, Gauthier y una serie de operadores de radio mallorquines, ex radiotelegrafistas navales, como Brotat, Tur y, sobre todo, Joan Munar.

“Durante la tarde de ayer se trasladaron a los terrenos de Son San Juan gran número de personas con objeto de ver el nuevo aparato anfibio adquirido por la Aero Marítima y que debe ser destinado a la línea Palma-Barcelona. Entre otros conocidos vimos allí acompañado del Consejo de la Aero señor Pol y del Presidente Sr. Gual de Torrella, al jefe de telégrafos de este Centro D. Juan Sampol, a los cuales con exquisita complacencia, dio el inteligente aviador Mr. Achille Enderlin toda clase de explicaciones del funcionamiento del aparato, incluso la suelta de gruesos cohetes para el caso de una avería.

Se sabe que el otro hidro Lioere et Olivier de iguales características que el llegado ayer se encuentra ya en Barcelona, donde llegará también un tercero entre hoy y mañana y tan pronto como los despache la autoridad marítima saldrán los dos para Palma”<sup>18</sup>.

“Esta mañana han llegado procedentes de Barcelona el piloto y jefe de línea Mr. Tchauville y el piloto Bourgeois, los cuales deben quedar al servicio de la Aero Marítima Mallorquina.

Dichos señores han sido portadores de las instalaciones radiotelegráficas que deben instalarse en Son San Juan y a bordo de los aviones, y esta misma tarde han empezado a montarse en los hidros Barcelona y Menorca, pues el anfibio que llegó hace unos días y los hidros bimotores que hay en Barcelona ya la llevan montada.

Las gasolineras destinadas al servicio de auxilio y exploración llegarán pasado mañana jueves

El servicio Palma-Barcelona se prestará de momento con tres aparatos bimotores y con los dos Macchi como auxiliares”<sup>19</sup>.

Los tres anfibios bimotores Lioré et Oliviere H-13, equipados con TSH y con capacidad para cuatro pasajeros, piloto, radio y mecánico, y pilotados por franceses, fueron adquiridos por 85.000 pesetas cada uno y matriculados M-ABAB; M-ACAC y M-AEAE.

Por la mañana del 13 de marzo el piloto Echerlin voló con el Barcelona para comprobar como estaba el motor, con intención de hacer lo mismo por la tarde con el Menorca y el

Miramar, pero no pudo pues el gobernador civil prohibió volar a la compañía. No fue hasta el 23 que se autorizó a realizar los vuelos de prueba en los siguientes términos: “se autoriza a la compañía Aero Marítima Mallorquina para realizar vuelos de prueba, sin que puedan apartarse los aviones de una distancia máxima de cinco kilómetros alrededor del aeródromo”<sup>20</sup>.

El 3 de abril llega Palma a la una y media en vuelo desde Barcelona el Lioré et Olivier H-13, Nº 22, tras hacer la travesía en dos horas pilotado por Enderlin con el mecánico español Pintato. La travesía ha sido muy penosa al encontrar fuerte viento del Este, lo cual ha obligado a alcanzar los 1.800 metros y derivar un poco la ruta.

En Abril la Aero disponía de dos Macchi 18, tres anfibios Lioré et Olivier LeO H-13, bimotores con cabina para cuatro pasajeros, todos equipados con estaciones radiotelegráficas y radiotelefónicas. Dos gasolineras rápidas con estación radiotelegráfica. Tres hangares con taller completo de reparaciones en el puerto de Palma con capacidad para seis aviones. Un campo de aterrizaje en el predio de Son San Juan, de unos 80.000 metros cuadrados. Una estación completa de radiotelegrafía y radiotelefonía. Una estación colomófila, con 60 parejas de palomas mensajeras ya entrenadas y un hangar en construcción en el puerto de Barcelona.

Con este material, equipos e instalaciones, la Aero se planteaba cubrir el servicio.

“Siendo el recorrido de 200 kilómetros, se colocarán cada una de las gasolineras a 50 kilómetros de la costa.

Es decir que a 50 kilómetros de Barcelona estará una gasolinera y a 50 kilómetros de la otra, por lo tanto separadas una distancia de 100 kilómetros.

Iniciado el vuelo por el aparato, este cada cinco minutos podrá e irá comunicando con la estación terrestre de salida y al propio tiempo con la gasolinera, indicándoles la normalidad del vuelo o lo que pueda ocurrirle y en caso de que tuviese un amerizaje forzoso, como la instalación la lleva en las alas podrá continuar comunicando flotando sobre las aguas.

Poniendo el caso más difícil de amerizaje forzoso que pudiera presentarse o sea el de ocurrir en punto equidistante entre Barcelona y Palma, o sea a los 100 kilómetros de iniciado el viaje, siempre resultará que el hidroavión se encontrará a una distancia máxima de 50 kilómetros de cada una de las gasolineras y basta indicar esta distancia para hacerse cargo de lo que puede tardar en ser socorrido por ellas en el caso más difícil, a parte de que conocedora la estación terrestre del amerizaje puede disponer la salida inmediata de otro aparato que siempre estará preparado.

A mayor abundamiento, cada aparato llevará también un número correspondiente de palomas mensajeras a las que dará salida inmediata de ocurrir el amerizaje”. Un párrafo más adelante tras decir que pronto se reanudaba el servicio, se añadía “Para comodidad del público y facilidad del pasaje y admisión de encargos se instalará el despacho y oficinas en la tienda nº1 de la calle de la Marina, al lado del Hotel Alhambra”<sup>21</sup>.

El 17 de mayo se efectúa un vuelo de estudio con un anfibio Lioré et Olivivier H-13, Nº 23, pilotado por Enderlin y el mecánico Gautier, llevando como pasajero a Pierre George Latécoère, despegaron de Toulouse a las seis de la mañana, y tras realizar escala en Marsella, llegaron a Barcelona a las ocho y media de la mañana, amerizando luego en Palma a las diez y media, repostaron, subió a bordo el radiotelegrafista Munar y a las 11,45 despegaron rumbo a Argel donde amerizaron a las 14,40. En el tramo Palma-Argel el radiotelegrafista comunicó continuamente con los hangares de la Aero Marítima. Al día siguiente hicieron el vuelo de regreso Argel-Palma, viaje nada agradable debido al fuerte viento y la niebla que encuentran que les lleva a

<sup>18</sup>La Última Hora 8 de marzo de 1923.

<sup>19</sup>La Última Hora 13 de marzo de 1923.

<sup>20</sup>La Última Hora 24 de marzo de 1923.

<sup>21</sup>La Última Hora 25 de abril de 1923.

amerizar en Porto Colom, volvieron a despegar y en media hora amerizan en Palma. Este anfíbio pasó a engrosar la flota de la Aero Marítima. Sobre los vuelos de estudio entre Barcelona-Palma y Argel, hemos leído en más de una parte que se realizaron varios, pero solo he podido confirmar, el aquí relatado.

El 5 de junio, tras haber realizado la Aero todas las mejoras exigidas por la administración, dotar todos los aparatos y los dos puntos de línea, de equipos de radio y ser comprobadas y aceptadas por la administración, recibió finalmente la autorización para poder operar la línea.

Se establecieron los precios de los billetes a 75 pesetas por un viaje en un sentido y de 125 ptas. por billete de ida y vuelta. Las mercancías tenían una tarifa de 5 ptas. por un kilo y la parte proporcional por exceso.

El 6 de junio cuando la dirección de Aero Marítima fue a correos para recoger las sacas, fueron informados por la dirección de Correos de Palma que no había llegado ninguna indicación sobre el tema.

Así comenzaron una serie de vuelos que se llevaron a cabo los días: 6, 9, 12, 14, 16, 19, 21, 23, 26, 28 y 30 de junio. Todos los días señalados menos el 26 y 28 que volaron en Macchi M-18, y para el resto utilizó el LeO H-13 Nº 31.

Los pilotos de estos vuelos fueron: Enderlin, Clerc, Bourgois y Petit, acompañados por los mecánicos : Gautier, Le Chat, Pintado, Viget y Soudaloe. Como radiotelegrafistas completaban las tripulaciones los siguientes: Munar, Juantor, J. Brotat y Hermoso.

El diario La última Hora del día 8, entre otras cosas decía: "Por primera vez se ha registrado el caso de que a las 21 horas de publicado en París hemos leído en Palma Le Journal y a las 10 horas de publicada en Toulouse hemos leído en Palma La Depeche.

¡Milagros de la aviación!"<sup>22</sup>

Tal como vemos en los datos dados unas líneas atrás, a partir del 6 de junio de 1923 se reanudan los vuelos en la línea Palma-Barcelona-Palma. Los vuelos se produjeron con regularidad y sin incidentes durante el mes de Julio, pero, no obstante, no consiguieron el visto bueno necesario de la Administración Postal para que la línea fuera subvencionada para llevar correo, por lo que Beppo de Massimi decidió suspender los vuelos hasta que se obtuviera la concesión de la subvención. Beppo de Massimi, que era quien controlaba de hecho la compañía, aunque la prohibición de que personas o sociedades extranjeras poseyesen más del 25% de acciones de una compañía española se había salvado haciendo figurar como accionistas a José Carreras y Francisco Rubio, hombres que representaban en Barcelona los intereses de la Latécoère.

Por otra parte, un informe técnico de Enderlin desaconsejaba realizar el enlace aéreo con Argel vía Baleares, al menos mientras no se dispusiera de material volante más fiable. El tener que cubrir dos tramos marítimos: desde Barcelona a Palma y desde esta última a Argel, con hidroaviones que, volaban a escasos 130 km/h y sin poder volar a demasiada altura, con la cual no se podían evitar tormentas ni alteraciones atmosféricas de ningún tipo, aconsejaron reducir al mínimo los enlaces con hidroavión. Por otra parte la legislación obligaba a la utilización de hidroaviones cuando la distancia marítima a sobrevolar excedía los 200 kilómetros, ante lo cual se recomendaba que el ramal hasta Argelia de la línea Toulouse-Casablanca se estableciese entre Alicante y Oran, que era una distancia más corta y con menor índice de riesgos.

Todo ello motivó que, en la Junta General de Accionistas celebrada el 17 de Diciembre de 1923, tomaran el control absoluto de la compañía los hombres de Beppo de Massimi, quedando Gual de Torrella, Guillermo Roca y Bernardo Barceló como únicos representantes del capital mallorquín, que pasaba a ser absolutamente minoritario. La compañía no se

disolvió, pero suspendió definitivamente sus actividades aeronáuticas, salvo por lo que se refiere a la explotación de las instalaciones de Es Jonquet, que aun continuaron en pie y prestaron servicios durante algunos años.

## ENLACES POSTERIORES

Al fracasar la ruta Toulouse-Barcelona-Mallorca-Argel, en el mismo 1923 se abrió un ramal de la ruta Toulouse-Casablanca, entre la escala de Alicante de donde se mandaba el correo por tierra al puerto de donde un hidroavión LeO H-13 volaba de Alicante a Oran y viceversa, pero el tiempo empleado para el total del recorrido era demasiado largo. Ante esto en 1926 Pierre George Latécoère creó la compañía subsidiaria Compagnie Aérienne France-Algerie, enlazando el puerto de Marsella-bahía de Alcudia en Mallorca-puerto de Argel con un vuelo diario en cada sentido, inaugurándose el servicio en febrero de 1927.

Hubo que esperar a finales de marzo de 1933 a que se creara la sociedad comercial Aero Taxi de Mallorca S.A., que tenía como objetivo explotar los vuelos con pasajeros y el turismo aéreo en general. Entre sus proyectos se encontraban con preferencia realizar viajes a Mallorca. En esta ocasión el avión a utilizar era un DH-84 Dragón matrícula EC-TAT, con el cual además de realizar otros vuelos el 21 de julio de 1934, se inauguraron los vuelos a Mallorca con ida y vuelta. El pilotado del avión fue Guillem Xuclà, el cual realizó veintinueve veces el recorrido sin el menor incidente, en unos trayectos de algo más de una hora. El avión permanecía un día en Mallorca para que los pasajeros pudieran hacer turismo por la isla.

Habría que esperar, hasta 1935, para que el enlace aéreo regular entre Barcelona y Palma de Mallorca se reactivase.

LAPE adquirió dos hidroaviones CASA/Dornier Wal, bimotores para ocho pasajeros, iniciando en mayo de 1935 los primeros vuelos de ensayo entre Barcelona y Palma, sin lograr superar el normal y esperado rendimiento, condicionado por la modesta carga de pago útil y a su excesivo consumo. La efímera línea se suspendió a los pocos días.

Ante el éxito obtenido por Aero Taxi en sus vuelos a Mallorca con su DH-84 Dragón, LAPE compró un DH-89 Dragon Rapide con matrícula EC-AZZ a principios de 1935 con la idea de unir Valencia con la capital mallorquina, pero también fue abandonado dicho proyecto tras un estudio exhaustivo y sobradamente analítico.

El enlace aéreo entre Valencia y Palma de Mallorca fue puesto en marcha por LAPE, a partir del 6 de agosto de 1935, como una extensión de la línea Madrid-Valencia, de tal manera que, de hecho, se trataba de una línea entre Madrid y Palma con escala intermedia en Valencia y frecuencia diaria, excepto domingos. Usualmente se utilizaron en ella los trimotores Fokker F-VII/3m, para 10 pasajeros y equipados con radio Marconi AD-37/38 A fabricadas por Telmar, aunque en alguna ocasión también se utilizó el único De Havilland DH-89 Dragon Rapide de la compañía. En cualquier caso, la línea se suspendió en abril de 1936, siendo sustituido el enlace aéreo entre la Península y las Islas Baleares por la línea Barcelona-Palma de Mallorca que se inauguró a continuación, el 20 de abril de 1936, utilizando como base el aeródromo de Son San Juan, con aviones terrestres trimotores Fokker F-VIIb de LAPE, con frecuencia diaria, que, en algunos casos hubo de ser aumentada a dos vuelos por día, especialmente durante la huelga de los tripulantes de la Compañía Transmediterránea que al interrumpir el enlace marítimo, dejaba a la isla absolutamente aislada, salvo por vía aérea. Durante los tres meses que operó la línea, hasta el 17 de Julio de 1936 en que se ordenó la concentración en Madrid de toda la flota de la compañía al tenerse noticias de la sublevación del Ejército de África, se realizaron 128 vuelos, transportando un total de 716 pasajeros.

Luego, la Guerra Civil acabó con los enlaces con la península y se abrieron otros enlaces en función de los intereses locales.

<sup>22</sup>La Última Hora 25 de abril de 1923.