



HISTÒRIA

ACE: Aeronàutic Club Empordanès (1931-1936)

Per David García Algilaga

Resum

La llavor aeronàutica que Henri Tixier va dur a l'Empordà el 1912 va germinar al llarg dels anys 20 amb visites aèries irregulars, per mostrar-se en tota la seva plenitud el 1931 amb la creació de l'ACE i la inauguració del figuerenc camp d'aterratge del Manol sota l'impuls de Josep Canudas, Francesc Guillamet i Joaquín Collar.

Aquell va ser un projecte esportiu, amb una forta càrrega política, impulsat per uns emprenedors que veien en aquella empresa una obra de futur que repercutiria d'una forma notable a la societat i l'economia de l'Empordà.

Paraules clau

Aeronàutic Club Empordanès, Figueres, Canudas, Guillamet, Collar

Abstract

The aeronautical seed that Henri Tixier carried to the Empordà in 1912 germinated with irregular air-visits during the twenties, to show itself in all its plenitude with the creation of the ACE and the inauguration of the Manol's airfield in Figueres in 1931, through the impulse of Josep Canudas, Francesc Guillamet and Joaquín Collar. This was a sports project with a strong political background, promoted by some entrepreneurs who saw this enterprise as a promising work for the future which would have remarkable effects on the society and economy of the Empordà.

Keywords

Aeronàutic Club Empordanès, Figueres, Canudas, Guillamet, Collar

DOI: 10.2436/20.8010.01.42

AIEE, Figueres, 41 (2010), pàg. 401-431

ANTECEDENTS AERONÀUTICS EMPORDANESOS (1912-1930)

Festivals aeris

El Comitè Permanent de Festes de Figueres segurament no s'imaginava que estava posant la primera pedra dels fonaments aeronàutics de la comarca en contractar el francès Henri Tixier perquè realitzés una exhibició aèria durant les Fires i Festes de la Santa Creu de 1912.

Entre 1912 i 1914 els pilots francesos Hanouille, Vallier, i principalment i per sobre de tots Tixier, varen convertir aquest tipus de festivals aeris en un esdeveniment espectacular però força habitual per als empordanesos.⁽¹⁾

La Primera Guerra Mundial (1914/18) va provocar temporalment la fi d'aquest tipus de festivals en què es donava a conèixer el nou avenç tecnològic, però també significà un increïble desenvolupament de l'aviació i un creixement exponencial d'aviadors i d'aeroplans. Aquest potencial aeronàutic va sorgir sobretot en els països bel·ligerants, per la qual cosa Espanya va quedar al marge d'aquest desenvolupament aeri, tot i que a causa de la Guerra del Marroc havia estat pionera en emprar aquest enginy amb finalitats militars.⁽²⁾

La primera línia aerpostal

El 1918, amb la fi de les hostilitats, persones emprenedores i amb visió de futur varen aprofitar l'empenta que s'havia donat a l'aviació per donar-li altres

1. Sobre aquesta etapa, vegeu GARCIA ALGILAGA, David, "Inicis de l'aviació a l'Empordà: 1912-1914/18", a *AIEE*, Figueres, 40 (2009), pàg. 291-313.

2. El 1913 Espanya envia els primers aeroplans militars al Marroc, i aquell mateix any s'utilitzen en missions militars.

usos i obrir nous horitzons per a l'aeronàutica. Una d'aquestes persones va ser Pierre Georges Latécoère⁽³⁾ que durant la Gran Guerra va reconvertir els seus tallers de Montaudran (Toulouse, França) per a la fabricació d'avions Salmson 2A per a l'exèrcit francès. En finalitzar el conflicte va veure en els avions construïts una eina per a utilitzar en temps de pau i amb finalitats comercials. El seu projecte va ser propi d'un pioner visionari i va prendre el nom de Lignes Aeriennes G. Latécoère.⁽⁴⁾ Aquesta empresa va tenir com a primer objectiu connectar per aire Tolouse (França) amb Casablanca (Marroc), utilitzant punts d'avituellament i d'assistència al llarg del trajecte. La primera *aeroplaca* de l'esmentada ruta va ser Barcelona, aprofitant el camp de vol La Volateria del Prat de Llobregat, propietat de l'empresa Talleres Hereter SA.⁽⁵⁾

Des del 1919 l'esmentada ruta va esdevenir una realitat i es va aconseguir cobrir el trajecte en 12 hores aproximadament.

Els seus avions varen ser els primers en creuar els Pirineus i ho feren per l'Empordà, terra, una vegada més al llarg de la història, de trànsit i comunicació. D'aquesta manera, els avions de la Latécoère varen convertir-se en part del paisatge empordanès durant molts anys. Uns avions carregats de correu que eren pilotats per antics aviadors de la gran guerra o per autèntics aventurers de l'època com ara Didier Daurat, Jean Merdoz, o Antonie de Saint-Exupéry.⁽⁶⁾

Visites aèries de Josep Canudas

El 1912 Luís Foyé i Barella⁽⁷⁾ va obtenir a França el títol de pilot, esdevenint així el primer català amb aquesta titulació. A Barcelona, al voltant de Foyé, es varen reunir diversos periodistes amb inquietuds aeronàutiques que amb el temps crearen l'Aeroclub de Catalunya. Entre aquests periodistes hi havia Josep Canudas i Busquets,⁽⁸⁾ el qual, l'any 1917, va convertir-se en el

3. P.G. Latécoère (1883-1943), Enginyer francès propietari d'uns tallers a Toulouse (França) i impulsor del transport aeri.
4. La Latécoère (1919/27), va donar lloc a la Aeropostale (1927/31) que va arribar a unir França amb Sud-amèrica. El 1933 es va crear l'empresa nacional Air France que va mantenir i enfortir les rutes obertes pels pilots de la Latécoère-Aeropostale.
5. La Latécoère va utilitzar La Volateria des del 1918 fins al 1920, quan va obrir un camp d'aterratge nou, també al Prat del Llobregat: El Camp del francès. Aquest va estar actiu fins al 1939.
6. PALLARÉS CAMAS, Enric, *Los pioneros del correo aéreo*, el Prat de Llobregat, Associació de Amigos de la Aeronáutica, 2000.
7. Lluís Foyé i Barella (1892-1974): Pilot català, oncle de Marià Foyé, que va combatre com a voluntari amb França durant la PGM (1914/18), i va fundar l'Aero Club de Catalunya.
8. J. Canudas i Busquets (Barcelona, 1898 –Suïssa, 1975): Aviadador impulsor de l'aviació a Catalunya.

primer pilot d'avió format a Catalunya. Canudas s'havia format a l'Escola Catalana d'Aviació,⁽⁹⁾ creada l'any 1916, amb seu a l'aeròdrom de La Volateria (el Prat del Llobregat), construït el mateix any per l'empresa Indústria Pujol, Comabella i Companyia, la qual l'any 1918 es fusionaria amb una altra societat donant lloc a Talleres Hereter SA.⁽¹⁰⁾ Canudas va esdevenir un potenciador i divulgador de l'esport aeri a Catalunya constituint l'any 1922 la Peña de l'Aire, adherida a l'Aeroclub de Catalunya, amb l'objectiu de difondre l'aviació arreu del territori, i creant l'any 1923 l'Aeròdrom Canudas, el tercer camp d'aterratge del Prat del Llobregat, com a plataforma per realitzar tot tipus de treballs aeronàutics.

Josep Canudas, dins l'etapa de l'Escola Catalana d'Aviació, ja va visitar l'Empordà amb l'aparell TH-E.3 l'any 1920. Aquesta visita aèria va venir precedida per una excursió en tren a Figueres, assessorada pel figuerenc i accionista de Talleres Hereter SA, Carles Jordà, durant la qual tingueren lloc dos esdeveniments que esdevindrien fonamentals per la consolidació de la vida aeronàutica empordanesa. En primer lloc el Sr. Jordà va fer que Canudas conegués Francesc Guillamet,⁽¹¹⁾ l'home de l'aviació a Figueres, i d'aquesta manera va forjar-se una amistat i una sòlida col·laboració cabdal per al futur aeronàutic empordanès. En segon lloc, i relacionat amb el primer esdeveniment, Guillamet va mostrar a Canudas un possible camp d'aterratge a la riba del Manol, a prop de Sant Pau. Aquest camp va ser el que va utilitzar Canudas en el vol del 3 de juny de 1920, i amb el temps esdevindria el camp d'aterratge de Figueres.

Durant aquesta visita aèria, Canudas i els seus companys varen fer realitat el desig de Guillamet de poder volar en un aeroplà. També Annetta, la filla de Guillamet, va rebre el seu bateig de l'aire, durant el qual va llençar unes flors sobre el monument que Figueres havia erigit a Narcís Monturiol.⁽¹²⁾

Després d'aquest vol, la idea d'un camp d'aterratge figuerenc va anar agafant forma i solidesa. De fet, si fem cas d'una notícia apareguda a *La Vanguardia* aquell 1920, l'Aero Club de Catalunya hauria ofert al director

9. Va desaparèixer l'any 1921 amb la fallida de l'empresa Talleres Hereter SA.

10. Indústria aeronàutica que va utilitzar La Volateria des de 1918 fins que va entrar en fallida l'any 1921; Aquest any l'Aeronáutica Naval va aprofitar les seves instal·lacions, que a partir de llavors van passar a denominar-se Aeródromo de los marinos.

11. Sobre Francesc Guillamet i Nasplada, vegeu MORENO CHACÓN, M. i TEIXIDOR COLOMER, A., "La col·lecció Guillamet-Navarra", a *AIEE*, Figueres, 40 (2009), pàg. 375-401.

12. *La Vanguardia*, 09/06/1920, pàg. 5. CANUDAS, J., *Història de l'aviació catalana: 1908-1936*, Barcelona, La Magrana, (1983); pàg. 74-75.

de l'Aviació militar, Sr. Echagüe, un aeròdrom a Figueres, construït per aquest Ajuntament, per a la instal·lació d'una possible base militar.⁽¹³⁾

Aquell mateix 1920, Canudas va tornar a l'Empordà. Però aquest cop ho va fer en un hidroavió Savoia S.16 pilotat per l'italià Umberto Guarnieri, i el seu destí va ser Cadaqués. Aquesta va ser una altra excursió en companyia de bons amics i entusiastes de l'aviació, tots ells ben rebuts per uns fantàstics amfitrions com varen ser en aquest cas la família Rahola. Un fantàstic vol, un bon arròs, un meravellós trajecte en barca per la Costa Brava, i un esplèndid vol de tornada: episodis singulars propis de pioners privilegiats.⁽¹⁴⁾

Seguint les petjades de Canudas per l'Empordà, hem de recordar la visita que va fer l'any 1927, per la festivitat del Carne a Peralada, tot pilotant un Hanriot. Aquest avió havia estat donat per Miquel Mateu, llavors president de la Lliga Aeronàutica de Catalunya, la família del qual celebrava l'esmentada onomàstica al castell de Perelada. Una estada de dos dies que va servir per realitzar vols d'exhibició que van enlluernar tots aquells que es varen sentir atrets per la novetat, i per agrair a la família Mateu la seva donació.⁽¹⁵⁾

L'any següent, el 1928, Canudas va tornar a Figueres per Santa Creu, per fer uns vols durant les festes. Aquest cop van triar com a camp d'aterratge un d'anomenat Prat Empordanès, on en Guillamet ja els esperava per donar-los la benvinguda. Desconeixem el motiu d'aquest canvi, però ni els va dur sort ni va consolidar-se. El dia abans de l'inici de les festes varen voler fer uns vols de proves però no els varen poder ni començar ja que varen observar uns problemes mecànics a l'aparell. La festa d'aviació va ser suspesa, i l'avió Hanriot va haver d'esperar que arribessin les peces necessàries per a la seva reparació.⁽¹⁶⁾

El 1930 Canudas i altres companys seus, volaren des del seu aeròdrom del Prat de Llobregat fins a l'habitual camp del Manol figuerenc, per participar en les festes de la capital empordanesa. En aquesta ocasió sí varen poder volar, i amb els dos avions que portaren de Barcelona, un Avian-Cirrus i un Romeo, varen fer bateigs de l'aire i varen realitzar petites excursions aèries sobretot a punts costaners com el cap de Creus o l'Escala i les ruïnes d'Empúries. Durant els dies que romangueren a Figueres, Guillamet i la seva família els va atendre com a amics que ja eren.⁽¹⁷⁾

Una amistat, la de Canudas i Guillamet, que també repercutiria en Figueres.

13. *La Vanguardia*, 15/06/1920, pàg. 12.

14. CANUDAS, J., *Història de l'aviació catalana: 1908-1936*, Barcelona, La Magrana, (1983); pàg. 77.

15. *Ibidem*, pàg. 144.

16. *Ibidem*, pàg. 151.

17. *Ibidem*, pàg. 184.

Accidents aeris

A causa d'aquest trànsit aeri, que va anar en augment, l'Empordà va esdevenir zona de pas però també terra d'aterratges forçosos per problemes mecànics o a causa de les inclemències meteorològiques. Per exemple, en un setmanari empordanès de l'any 1931 podem llegir una notícia al voltant d'un aterratge d'emergència a prop del Manol, realitzat per un avió francès que feia el trajecte França–Marroc.⁽¹⁸⁾ Un altre exemple d'aquestes visites involuntàries va quedar reflectit en l'informe que la Guàrdia Civil de Torroella de Montgrí va redactar el març de 1936 amb motiu de l'aterratge d'un avió francès a la platja de la Funellera per haver-se quedat sense benzina durant el viatge de Tànger a Perpinyà.⁽¹⁹⁾

Els avions d'Air France, antiga Latécoère, varen protagonitzar diversos aterratges forçosos en terres empordaneses per motius climatològics o mecànics. El novembre de 1933, per exemple, durant una setmana van haver d'aterrar voluntàriament o forçosament a causa del mal temps fins a tres dels seus aparells. Un ho va fer a la platja a prop de Roses, un altre a l'Aeròdrom del Manol, i un tercer a prop de Garrigàs.⁽²⁰⁾

ACE: AERONÀUTIC CLUB EMPORDANÈS (1931-1936)

Constitució d'una nova entitat

El 1931, quan ja bufaven aires de canvi, a Figueres es reprenia un projecte social, cultural i polític que tenia els seus orígens en els republicans federals d'inicis de segle i que s'havia vist frenat per la Dictadura de Primo de Rivera (1924/30). Aquest projecte, liderat primer per la Unió Federal Nacionalista Republicana (1911, UFNR), i més tard per l'evolució d'aquesta, la Federació Republicana Socialista de l'Empordà (1930, FRSE), força que acabaria integrant-se a ERC, va impulsar una transformació, des de diferents fronts i àmbits, perquè Figueres es convertís en una ciutat moderna consolidada com a capital de l'Empordà. Els caps visibles d'aquest pla, intel·lectuals de signe republicà i catalanista com ara el periodista i polític Josep Puig Pujades, l'alcalde Marià Pujulà, o l'arquitecte Ricard Giralt, varen

18. *Empordà Federal*, 21/03/1931, pàg. 6.

19. AHG: Comisaria Delegada, 4268.

20. *Empordà Federal*, 25/11/1933, pàg. 7.

apostar per una transformació urbana i social de la ciutat que servís per al seu propòsit tot creant símbols i mites locals mitjançant monuments, canviant noms de carrers, fent homenatges a figures figuerenques rellevants (Pep Ventura, Narcís Monturiol,...), creant centres irradiadors de cultura (Biblioteca de la Mancomunitat), o publicant les seves idees en òrgans de propaganda com fou l'*Empordà Federal*.⁽²¹⁾

En aquest context van encaixar a la perfecció la figura de l'aviador figuerenc Joaquín Collar Serra,⁽²²⁾ la vocació aeronàutica de Francesc Guillamet, i sobretot el projecte aeronàutic de Josep Canudas.

Josep Canudas, que arribaria per mèrits propis a ser cap dels Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat de Catalunya sorgida arran de la proclamació de la II República espanyola, va treballar en la creació d'una xarxa aèria catalana mitjançant la construcció de camps d'aterratge i la constitució d'entitats que aglutinessin aquells apassionats de l'esport aeri.⁽²³⁾

Una peça clau en la difusió i consolidació de l'aviació catalana d'inicis dels anys 30 era Figueres amb el seu grup d'entusiastes encapçalats per Francesc Guillamet. Aquest enclavament aeronàutic, englobat dins els dos projectes esmentats, va consolidar-se oficialment el 1931 a través de la instal·lació d'un camp d'aterratge i la constitució d'una entitat aeronàutica figuerenca.

Aeròdrom i aeroclub: dos peces d'un projecte aeri figuerenc, un projecte de futur per a la gent de la ciutat i per als seus intel·lectuals.

El març de 1931 es publicava el següent:

“Mercès als desvetllaments i esforços portats a terme per l'aeròdrom Canudas de Barcelona, a Figueres va a instal·lar-s'hi un camp d'aterratge que incorporarà el nom de la nostra ciutat a les grans rutes internacionals aèries[...]”.⁽²⁴⁾

Aquesta notícia responia a les gestions realitzades per l'Aeròdrom Canudas de Barcelona per les quals arrendava uns terrenys per a la instal·lació d'un camp d'aterratge. Aquests terrenys no eren altres que els ubicats a la finca de Sant Pau, al sud de Figueres, limitant amb la riba esquerra del riu Manol. Aquest va ser el primer pas, un modest punt de

21. DIVERSOS AUTORS, *Figueres 1900-1936. Imatge i història de la Catalunya republicana*; Figueres, Consorci del Museu de l'Empordà, 1999.

22. Sobre aquest personatge, vegeu GARCÍA ALGILAGA, David, “Joaquín Collar Serra: militar, aviador, republicà, figuerenc”, a *AIEE*, Figueres, 39 (2008), pàg. 385-409.

23. BOGC, 08/03/1933, pàg. 77-78.

24. *Empordà Federal*, 07/03/1931, pàg. 7.

partida ja que el projecte tot just s'insinuava. Josep Canudas i els seus varen donar la primera embranzida aconseguint el terreny i realitzant una primera i senzilla adequació de la finca per a la pràctica de l'aviació, però es necessitava l'ajuda i recolzament de les administracions i dels aficionats perquè l'aeròdrom prosperés.⁽²⁵⁾

Josep Canudas, mitjançant una carta, a principis de març ja sol·licitava a l'Ajuntament de Figueres la seva ajuda per forjar amb èxit aquest projecte:

“[...]el que signa, es permet sol·licitar del Excm. Ajuntament, que li concedeixi el seu apoi i col·laboració en aquesta obra ciutadana d'instal·lació de l'aeròdrom de Figueres. Col·laboració que tan pot consistir en una subvenció, o en la prestació de personal per a les obres d'explanació o millor encara, d'arranjament del camí d'accés al camp[...].”⁽²⁶⁾

El consistori reaccionà ràpidament a la petició i en la sessió del 7 de març va acordar fer-se càrrec de l'arranjament del camí d'accés al camp. Una resposta diligent, alhora que modesta. La consciència de la importància d'un aeròdrom figuerenc sempre existí, però els problemes econòmics per recolzar-lo, també.

Paral·lelament a l'obtenció d'aquest espai aeronàutic es va constituir a Figueres una entitat, la finalitat de la qual seria el foment dels esports de l'aire. Aquesta no era altra que l'ACE (Aeronàutic Club Empordanès), societat constituïda legalment el 20 de març de 1931⁽²⁷⁾ en reunió al saló Atenea del Casino Menestral de Figueres. Aquell dia es reuniren tota una sèrie d'entusiastes de l'aviació, citats públicament mitjançant uns cartells, encapçalats per Francesc Guillaumet i Josep Canudas. L'entusiasta figuerenc i el pilot barceloní varen oferir uns discursos d'enaltiment de l'aviació, de les conseqüències positives d'un aeròdrom per a Figueres, i la necessitat d'abrigar-lo amb una entitat aeronàutica. Durant l'assemblea, a la qual també assistiren Pepa Colomer,⁽²⁸⁾ primera aviadora catalana, i el pilot Josep Carreras,⁽²⁹⁾ es varen decidir i aprovar els

25. *Empordà Federal*, 14/03/1931, pàg. 3; CANUDAS, J., *Història de l'aviació catalana...*, pàg. 203.

26. ACAE, Fons Administració Local, Ajuntament de Figueres (carta del 03/03/1931).

27. AHG, Govern Civil, 2509.

28. Maria Josep Colomer i Luque (Barcelona, 1913-Anglaterra, 2004): Pilot d'aviació que obtingué el 1931 el primer títol de pilot d'avió per a una dona catalana. Posteriorment fou nomenada professora de pilotatge (1935) i durant la Guerra Civil Espanyola lluità com a pilot en el bàndol republicà com a oficial de l'exèrcit. Posteriorment s'hagué d'exiliar a França i més tard a Gran Bretanya.

29. Josep Maria Carreras i Dexeus (Barcelona, 1906-...): Pilot català que obtingué la seva titulació el 1927, la qual amplià el 1935 amb la de pilot de transports. A destacar que el 1936 va realitzar el vol Barcelona-Guinea, i una vegada finalitzada la Guerra Civil Espanyola (1939) va marxar a Gran Bretanya, on durant la Segona Guerra Mundial (1939/45) va lluitar com a membre de la RAF.

estatuts de la nova entitat i es va obrir la llista de socis. Aquests podien ser numeraris o protectors. Els primers havien de pagar una quota anual de 24 pessetes, i els segons una quota mínima de seixanta per any. Els drets i deures de tots els socis eren els mateixos.⁽³⁰⁾

També es va constituir la primera Junta Directiva, destacant Francesc Guillet com a president, Josep de Ros com a vicepresident, Francesc Batet com a tresorer, Joan Sutrà com a bibliotecari, i Joaquim Geli com a secretari. Es va acordar que la seu de l'ACE s'ubicaria al carrer Monturiol número 4 de Figueres, seu de la Unió Sportiva amb la qual es compartiria local mitjançant el pagament d'una quota mensual de 10 pessetes.⁽³¹⁾

L'Aeronàutic Club Empordanès havia pres forma i Josep Puig Pujades, assistent a l'acte, va posar-li color i passió amb el seu parlament titulat *L'esperit immortal de la ciutat*. Aquell discurs, ple de sentiment però també de missatge polític, és un exemple clar de l'encaix de l'ACE en el projecte de ciutat que s'estava intentant dur a terme. En uns fragments de l'esmentat discurs podem llegir el següent:

"[...]En aquesta hora en que la Ciutat va a reemprendre la seva caminada, un fet impensat es manifesta, que a la meua imaginació m'apar ésser una estrella d'orient que deu orientar la nostra futura actuació humana: aquest fet es la instal·lació a Figueres d'un camp d'aterratge [...] Però el què, al meu entendre, representa una nova orientació per a la vida econòmica de Figueres es la instal·lació d'un camp d'aterratge que [...] Figueres s'haurà extès Empordà endins, cap a la mar. El seu port aeri serà el punt de coincidència de totes les civilitzacions mundials. Al redós del seu progrés fill d'ell i contribuint a ell, indústries novelles s'hauran creat [...] Aquella Figueres dels nostres somnis haurà nascut per la voluntat d'uns homes que en una vetlla de Març de 1931 varen reunir-se en el Casino Menestral per a escoltar l'apostol de l'aviació catalana En Josep Canudas l'home providencial que afanyós de crear rutes aèries, sapigué despertar una vegada més l'esperit immortal de la ciutat. D'aquí cinquanta anys, tant si la nostra fe i el nostre entusiasme d'avui defaleix, com si no, pocs seran els que podran recordar aquesta vetllada. Els que podran dir: Jo també hi era! Potser recordaran les paraules que voldríem esdevinguessin profecia[...]".⁽³²⁾

30. CGN, FGN, ACE.

31. CGN, FGN, ACE; *Empordà Federal*, 28/03/31, pàg. 2; CANUDAS, J., *Història de l'aviació catalana...*, pàg. 203; *La Vanguardia*, 29/03/31, pàg. 31.

32. *Empordà Federal*, 28/03/31, pàg. 2.

Varen ser unes paraules emotives que recolliren un gran aplaudiment. L'ACE estava constituït. A principis d'abril se celebraria la seva inauguració i durant les Fires i Festes de la Santa Creu s'inauguraria l'Aeròdrom Canudas, el camp d'aviació de Figueres, amb un festival aeri.

Inauguració de l'Aeronàutic Club Empordanès

A principis d'abril de 1931 es reuniren al Casino Menestral de Figueres al voltant de Guillamet i Candudas els afeccionats a l'aviació per tal d'inaugurar oficialment l'ACE. Durant l'acte, Francesc Guillamet va fer un discurs emfatitzant en el suport essencial de l'Aeròdrom Canudas de Barcelona i el recolzament moral i material de l'Ajuntament de Figueres per a la futura inauguració del camp d'aterratge de Figueres, el qual contribuiria al creixement econòmic de la capital empordanesa.

Una vegada hagueren finalitzat els discursos i parlaments, es va inaugurar una exposició de fotografies aèries, obra de Josep Gaspar,⁽³³⁾ que s'havia instal·lat en una altra sala del Casino i que estava formada per mig centenar de fotografies. Els assistents, representants polítics, d'entitats culturals i esportives, socis de l'ACE, i públic en general, varen elogiar aquella mostra tant poc habitual.

Els actes inaugurals varen continuar amb un sopar dins el mateix centre, seguit d'una xerrada sobre aviació a càrrec de Josep Canudas, davant d'un concorregut auditori.⁽³⁴⁾

Inauguració del camp d'aterratge del Manol

Amb l'ACE constituït oficialment, i amb la proclamació de la II República espanyola com a fita històrica del moment,⁽³⁵⁾ la inauguració de l'aeròdrom de Figueres es va fixar per a les Fires i Festes de la Santa Creu, a principis de maig de 1931.

Per a l'ocasió es va organitzar un festival aeri per als dies 5 i 6 de maig amb la col·laboració de diverses entitats i associacions, i l'assistència de

33. Josep Gaspar i Serra (Manresa, 1892-Barcelona, 1970): Pioner de la fotografia aèria catalana durant els anys 20 i 30, i posteriorment capdavanter de la cinematografia catalana.

34. CANUDAS, J., *Història de l'aviació catalana...*, pàg. 204-205.

35. 14 d'abril de 1931. Dins la constitució del primer Ajuntament figuerenc de la II República, destacar a Marià Pujulà com a alcalde, J. Puig Pujades com a 1r tinent alcalde, i F. Guillamet Naspleda com a 2n tinent d'alcalde.

les autoritats municipals (l'alcalde, el director de l'Institut, el coronel de l'exèrcit, el rector, el comandant dels carrabiners, el capità de la Guàrdia Civil, el cap de la Policia, les societats de la ciutat, la premsa local,...).⁽³⁶⁾

A causa de la pluja la festa s'hagué de posposar per al dimecres dia 6 de maig, dia en què arribaren els avions que havien de participar en el concurs aeronàutic. De Barcelona, de l'Escola Canudas, vingueren quatre avions pilotats per Josep Canudas, Guillem Xuclà, Josep Carreras i Antonio Gaztañondo. Amb ells volaren fins a Figueres els consellers de la Generalitat de Catalunya Manuel Carrasco⁽³⁷⁾ i Rafael Campalans,⁽³⁸⁾ el fotògraf Josep Gaspar, i Constantino Navarro, aquest darrer va venir des de Madrid en representació de la *Liga Española de Pilotos Civiles de Aeroplano*. De Madrid també va venir, en representació de la *Dirección de Aviación Civil*, un avió tripulat per Alfonso Arias Salgado i César Rubio. Tots ells foren rebuts en primera instància en el camp d'aterratge pel 1r tinent alcalde de l'Ajuntament de Figueres, Josep Puig Pujades, i pel president de l'ACE, Francesc Guillamet. A banda de tots aquests personatges, també hi assistiren, entre d'altres, Rafael Romero, representant de l'Aeronàutica Naval, i Ventura Gassol⁽³⁹⁾ en representació del president Macià.

Tot i que el temps no prometia, la festa inaugural va tenir lloc la tarda d'aquell mateix dimecres amb la presència dels representants de les diferents administracions i entitats, i també d'un nombrós públic que no va voler perdre l'evolució dels diferents avions. L'Aeròdrom Canudas de Figueres, com oficialment se li va dir al camp del Manol, ja era una realitat.

Després d'un final de festa aeronàutica passat per aigua, els actes varen continuar amb un sopar a l'Hotel París de Figueres, on, a l'hora del xampany, es varen poder escoltar diversos parlaments dels assistents, sent un dels més aplaudits el d'en Ventura Gassol que va guanyar-se el públic barrejant l'amor a la terra amb l'admiració per l'aviació, i frases com:

“[...] Un anhel, res tan a prop del somni, com és l'aviació. Ella esborra fronteres i teixeix, en les folles corrieres dels avions per l'espai, abraçades i lligams d'estima. L'aviació conté idees d'universitat, l'abast de les quals avui es fa difícil de preveure [...]”.⁽⁴⁰⁾

36. CGN, FGN, ACE.

37. Manuel Carrasco i Hormiguera (Barcelona, 1890-Burgos, 1938): Polític i advocat.

38. Rafael Campalans i Puig (Barcelona, 1887-Torredembarra, 1933): Polític.

39. Bonaventura Gassol i Rovira (la Selva del Camp, 1893-Tarragona, 1980): Polític i escriptor.

40. *Empordà Federal*, 09/05/1931, pàg. 5.

Francesc Guillamet, com a president de l'ACE, també va pronunciar un emocionant discurs que va merèixer grans aplaudiments. Alguns fragments deien el següent:

“[...] J’ó també he somniat en aquell temps futur en que el camp d’aterratge que avui hem inaugurat, constituirà per Figueres una raó de la seva vida; el passa temps d’avui serà en el demà floriós, un dels puntals més fermes de la vida ciutadana, una de les seves més sanejades fonts d’ingressos, una de les raons més nobles del seu orgull civil. Quan ja vells poguem contemplar la ciutat estesa per l’Empordà amb les seves grans i espaioses avingudes envaint els pobles propers, els seus carrers curulls de magatzems i establiments fornidors de olis i essències, de peces de recamvi, de bancs i cases de canvi, de tot ço que constitueix l’exercit de la civilització, en la pau de la llar, voltat dels nets, reviuem en el recort, les hores presents i amb una noble vanitat podem dir – Jo també hi era! – Jo també vaig veurer creuar pel blau immaculat del nostre cel, els ocells de la República, aquells



Fotografia feta al camp d’aterratge del Manol; al centre, Guillamet, a la seva esquerra Careaga, i a la seva dreta Canudas. (CGN).

ocells que foren els primers en proclamar la llibertat de la nostra terra i la llibertat dels nostres homes. Car l'aviació, com a esforç del progrés, tan militar com civil, ha anat a la vanguardia en la tasca de l'alliberament [...]".⁽⁴¹⁾

Amb els assistents emocionats pels emotius discursos que varen escoltar, Pepa Colomer va lliurar uns trofeus als pilots que allà es trobaven, com a culminació d'aquell inoblidable sopar. La festa va finalitzar amb un ball a l'Sport Figuerenc en honor als aviadors que va allargar unes hores més el moment històric que estaven vivint.⁽⁴²⁾

Dijous 7 de maig, dia de cloenda de les Fires i Festes, el nou aeròdrom no va parar de veure aterrar i enlairar-se aparells carregats de passatgers que realitzaven així el seu bateig de l'aire. Pepa Colomer també va aprofitar la treva que la meteorologia va oferir per realitzar una exhibició aèria més.

Les despeses inherents d'un festival d'aquest tipus es varen sufragar, en part, amb els viatges de pagament que realitzaren els avions convidats a la inauguració. Per aquest motiu, fora de calendari oficial, el divendres 8 de maig es varen continuar realitzant passeigs aeris des del camp del Manol.

Els representants oficials i convidats diversos varen anar abandonant Figueres esglaonadament, sent el dissabte 9 de maig el triat per Canudas per deixar la ciutat rumb al Prat del Llobregat.⁽⁴³⁾

LA VIDA D'UN AERÒDROM EMPORDANÈS

Primers passos d'un camp d'aterratge

El maig de 1931 Figueres comptava amb una entitat aeronàutica, l'ACE, i amb un camp d'aterratge administrat, recordem-ho, per l'Aeròdrom Canudas barceloní. Això, en realitat, significava que a la ciutat s'havia creat un club aeronàutic format per amics de l'aviació sense mitjans aeris, i s'havia creat un camp d'aterratge de dimensions aproximades de 1.000 x 800 metres, simplement preparant, aplanant mínimament el terreny, sense construir-hi res. Objectivament, el camp de vol inaugurat a Figueres vindria a ser un camp d'aterratge amb aspiracions a ser un aeròdrom. Un manual d'aviació l'època deia de l'aeròdrom el següent:

41. CGN, FGN, ACE.

42. CGN, FGN, ACE; *Empordà Federal*, 09/05/1931, pàg. 5; CANUDAS, J., *Història de l'aviació catalana...*, pàg. 206-207; *La Vanguardia*, 05/05/1931, pàg. 10.

43. *Empordà Federal*, 09/05/1931, pàg. 5.

“[...]com a mínim, disposaran dels coberts destinats a la protecció dels aparells i d'un sistema indicador de la direcció del vent [...]”.⁽⁴⁴⁾

Un altre llibre d'aviació parlava dels camps d'aterratge en els següents termes:

“[...] una superficie suficientemente grande para el aterrizaje de los aviones, pero sin las edificaciones y la organización propias de un aeropuerto [...] Hállanse los terrenos de aterrizaje por lo general sobre las líneas aéreas oficialmente reconocidas y en la proximidad de poblaciones de escasa importancia [...]”.⁽⁴⁵⁾

Hi havia un món per endavant amb moltes il·lusions i projectes, però amb poca col·laboració econòmica i amb alguna que altra crítica.

Perquè si bé les festes aèries de Figueres sempre reuniren una munió de curiosos, no tothom va ser un entusiasta de l'aviació. En una sessió de l'Ajuntament de Figueres de maig de 1931 ja s'interrogava Guillaumet al voltant de quina despesa comportaria l'aeròdrom a la ciutat, i durant la mateixa sessió es dubtava dels avantatges que podria aportar l'aviació. En principi l'Ajuntament només havia de fer-se càrrec de l'adequació del camí d'accés a l'aeròdrom, però sempre hi hagué qui va maliciar-se.⁽⁴⁶⁾

La premsa escrita també va dir la seva i en alguna ocasió va aprofitar per comentar algun fet sobre el president de l'ACE,⁽⁴⁷⁾ o directament per criticar els festivals d'aviació:

“El festival d'aviació d'enguany, ha estat un veritable èxit per la comissió organitzadora. ¿Que costarà moltes pessetes a l'Ajuntament? Què hi fa si han servit per divertir al poble (?) Nos. Confiem que degut a l'extraordinari èxit, l'any proper, en lloc de cinc aparells, vindrà tot l'Aeronàutic madrileny. Per tant, en el nou pressupost municipal, caldrà obrir un capítol especial per aviació, amb el nom de: Regocijos, Populares. Amb seguretat s'apujarà la benzina.”⁽⁴⁸⁾

“¿Quantes Pst costaran al poble les festes d'aviació d'enguany?...¿No li rodarà el cap al senyor Alcalde en prendre el bateig de l'aviació?...¿Resultarà cert que una de les primeres figures del consistori no va poder volar degut a les reduïdes dimensions de la cabina dels aparells?...¿No creieu

44. FOYÉ, Marià, *Resum d'aviació*, Barcelona, Col·lecció Popular Barcino, (1933), pàg. 150.

45. ARMANGUÉ, A., *Elementos de aviación*, Barcelona, Gustavo Gili Editor, (1937), pàg. 17-18.

46. *Empordà Federal*, 16/05/1931, pàg. 5.

47. *Libertad*, 26/09/31.

48. *AVANT*, 18/05/1932, pàg. 3.

convenient que els organitzadors de les populars (?) festes d'aviació, s'haurien d'interessar per fer venir aparells a la mida dels regidors municipals?...".⁽⁴⁹⁾

Normalització i consolidació de l'entitat

L'any 1931, comptant des del mes de març, el Consell Directiu de l'ACE va reunir-se a la seu social, sempre a les deu del vespre, per tractar diferents assumptes, en 10 ocasions que varen quedar registrades en el llibre d'actes de l'entitat.

Des de la inauguració de l'Aeròdrom fins a finals d'any, l'activitat de l'Aeroclub va centrar-se en respondre les diverses cartes rebudes de diferents associacions i companyies aèries, com ara l'Aeroclub de Lleida o la Lufthansa, i cercar fórmules per mantenir viu l'esperit aeronàutic entre els socis ja que, davant la manca de mitjans aeris propis, quan no hi havia festival aeri amb participació forana, no es podia realitzar cap activitat. En aquest sentit la participació de Canudas i Collar, amb l'aviació civil i militar recolzant-los, va resultar clau perquè l'ACE es consolidés i iniciés la seva singlada havent establert uns mínims fonaments.

Canudas era la porta on trucar quan es pensava organitzar algun festival a Figueres. Amb la seva flota d'avions civils, alguns d'ells amb capacitat per a cinc persones com el Farman 193,⁽⁵⁰⁾ es podien realitzar vols turístics, a un preu aproximat de 30 pessetes per persona, que per una banda satisfien els socis, i per una altra cobrien les despeses derivades de l'activitat.

Collar també va ser útil en aquest sentit, però a més a més va convertir-se en un símbol, en un exemple a seguir, en una figura figuerenca que estimulava l'aviació, i d'aquesta manera l'ACE i el camp d'aterratge del Manol. L'aviador Collar, el 1931, tot just tornar de l'exili i reincorporar-se al servei actiu, i amb l'aviació militar al darrere, ràpidament va posar-se en contacte amb l'ACE per donar el seu suport i notificar la seva propera arribada en avió al camp d'aterratge de Figueres. Joaquín Collar va volar moltes vegades fins a casa seva per ajudar a la novella entitat, participar en els festivals aeris, però sobretot visitar la seva estimada família.

49. *AVANT*, 11/06/1932, pàg. 6.

50. *Empordà Federal*, 03/10/1931, pàg. 7; (Aquest avió de transport fabricat a França durant el període d'entreguerres amb capacitat per a 4 passatgers més el pilot, va ser adquirit per l'Aeròdrom Canudas de Barcelona l'any 1931).

AERONÀUTIC CLUB EMPORDANÈS
CARRER MONTURIOL, 4
FIGUERES

84

PROPOSTA DE SOCI

Arr. 5 del Reglament

Els socis podran tenir
numerals i prefectors,
Els primers pagaran
una quota anyal de vint-
t-quatre pims, i els segons
una quota reduïda de set-
anta pessetes anyals.
Els drets i deures de tots
els socis, seran els mateixos
exactament.

Nom i cognoms: Josip Lluís Ripoll
Domicili: Homenaje
Lloc de residència: id

(*) Classe de soci: Numerari
 ~~Primer~~, amb la quota anyal de
Pms.

Signatura: Josip Lluís Ripoll

(*) Serà d'absoldir la classe de soci que no s'convinga.

Full d'inscripció d'un nou soci de l'ACE. (CGN).

Una de les aportacions més notables de l'aviador figuerenc a l'ACE va ser un planador construït a Madrid que tindria el seu particular bateig el 1932.

Aquell 1931 va finalitzar per a l'ACE amb bones perspectives per a l'any següent: el nombre havia augmentat significativament fins, com a mínim, a 158 membres, les relacions amb altres aeroclubs fructificaven, i en breu tindrien a la seva disposició el primer mitjà aeri. Un balanç positiu al qual s'havia de contraposar l'etern problema: una economia no sanejada.

Un planador Zögling

"[...] Mercès a l'amabilitat de l'esforçat aviador coterrani nostre en Joaquin Collar, van a celebrar-se unes interessants festes d'aviació en ocasió de l'estrena del planejadore facilitat per l'aviació militar espanyola [...]"⁽⁵¹⁾

51. *Empordà Federal*, 02/01/1932. pàg. 2.

Només començar l'any, la primera setmana de 1932, es va celebrar el festival aeri que anunciava aquesta notícia. Va tenir lloc al camp del Manol, organitzat per l'ACE però patrocinat per l'aeronàutica militar de la mà d'en Collar.

L'aviador figuerenc va gestionar la donació d'un velar, construït a l'Escola de Mecànics de l'Aviació Militar, amb la participació del mecànic cabanenc Miquel Teixidor, a l'ACE, la qual només va haver d'abonar les despeses derivades del material emprat per a la seva fabricació. Aquesta aeronau va arribar per ferrocarril juntament amb 100 metres de tirant elàstic, necessari per al seu llançament.

L'esmentada festa d'aviació, per a la qual es va haver de sol·licitar l'autorització de Canudas, tenia un doble objectiu: celebrar la nova adquisició, i realitzar una sèrie d'activitats de pagament amb la intenció de recaptar els diners necessaris per pagar el deute adquirit amb el nou planador. Si amb aquests ingressos extres no se'n feia prou, l'ACE va pensar en obrir una subscripció entre els socis que acabés de recaptar els diners necessaris.⁽⁵²⁾

Collar va viatjar des de Madrid pilotant un avió militar d'escola, i portant el mecànic Teixidor com a passatger. Després de fer escala a Barcelona, el seu avió va aterrar en el camp d'aterratge del Manol, on varen ser rebuts amb gran entusiasme. Teixidor va muntar el planador i tot va deixar-se a punt perquè el dia 3 de gener de 1932 es fes el bateig de l'aerodina.

I així va tenir lloc. El nou planador, tipus Zögling,⁽⁵³⁾ batejat amb el nom de *Tramuntana*, va ser apadrinat per la figuerenca Caterina Fàbrega Alegrí, i es van començar a realitzar els primers vols que, juntament amb els vols realitzats per en Collar, van anar succeint-se de manera festiva al llarg d'aquella setmana.

El dijous 7 de gener, va celebrar-se a l'Hotel Comerç de Figueres un àpat en honor de l'aviador Collar, durant el qual s'escoltaren paraules d'agraïment i d'orgull envers el pilot figuerenc i el mecànic cabanenc. Puig i Pujades, en representació de l'Ajuntament, va dir:

“[...] Gràcies als vostres esforços amic Collar, l'aeròdrom Canudas [...] adquirirà aquella transcendència internacional que li pertoca, i el vostre predicar amb l'exemple, serà llavor de braus minyons que sabran propagar

52. CGN, FGN, ACE.

53. Planador creat a alemanya el 1925 per Alexander Lippisch (1894-1976). Es tractava d'un planador simple, de dimensions aproximades de 5 m de llargada x 10 m d'envergadura x 2 m d'alçada, per a la instrucció de vol bàsic, construït amb fusta, roba, cables metàl·lics. No tenia ni instruments ni cabina, i el seu vol habitualment era de curta durada després d'haver estat llançat/propulsat mitjançant unes gomes elàstiques de cautxú estirades per un grup de persones pendent avall o recollides ràpidament en un torn.

el bon nom de l'Empordà, com ho ve fent l'esforçat tinent Collar. L'exemplaritat de la vostra missió ha enfortit la fe; el present del planejador que l'aviació militar ha fet per mitjà vostre serà l'eina que cristal·litzarà la nebulosa de l'esperit aeronàutic de la terra empordanesa [...] Jo us faig fermaça amic i germà Collar que Figueres sabrà acollir les vostres iniciatives que seran la prosperitat de la Ciutat i la glòria vostra [...]"⁽⁵⁴⁾

Aquella setmana aeronàutica va finalitzar el divendres 8 de gener amb una xerrada a càrrec d'en Collar a la seu de l'ACE al voltant de l'aviació en general.

L'ACE ja disposava del seu primer estri tangible per realitzar-se aeronàuticament, però calia l'ajuda de l'Ajuntament, i així es demanava, per a bastir un hangar on poder aixoplugar el planador. Aquesta demanda va mantenir-se durant els següents mesos però els perennes problemes econòmics no afavorien la relació i col·laboració entre l'Ajuntament i l'ACE, tot i que personatges cabdals del consistori, com ara Puig i Pujades, fossin defensors acèrrims del projecte aeronàutic figuerenc.⁽⁵⁵⁾ Amb el transcurs dels mesos, durant els quals es va poder continuar gaudint de l'aeronau,⁽⁵⁶⁾ es va veure que no es realitzava l'obra sol·licitada i es va decidir traslladar el planador a un lloc segur. A inicis de 1933 es va dur el planador en un carro fins al magatzem municipal anomenat els Caputxins, a l'espera de temps millors.⁽⁵⁷⁾

Aquí es perd la pista del veler, però ja havia fet servei com a element revulsiu i motivador per a l'entitat i els seus socis. A banda de fer augmentar el nombre de socis de l'ACE, la seva activitat va provocar que s'hagués de redactar un reglament de camp, com a regulador dels drets i deures dels membres de l'aeroclub en l'àmbit del camp d'aterratge, i s'hagués de constituir una comissió tècnica de vols sense motor, que coexistís de manera independent amb les altres dues que formaven el Consell Directiu de l'ACE, la Comissió d'Aeronàutica i la Comissió de Règim Interior.⁽⁵⁸⁾

Fires i festes de maig de 1932

Amb la inestimable ajuda del tinent Collar, l'ACE va encarar la següent Festa d'Aviació, programada per a les rebatejades Fires i Festes de Figueres.

54. *Empordà Federal*, 09/01/1932, pàg. 4.

55. *Empordà Federal*, 02/01/1932, pàg. 2; *Empordà Federal*, 16/01/1932, pàg. 4.

56. Testimonis orals.

57. CGN, FGN, ACE.

58. CGN, FGN, ACE.

Després d'haver rebut l'ofertament de l'Aviació Militar de Madrid de la mà d'en Collar, l'Aeroclub va presentar la proposta a l'Ajuntament de Figueres. Aquest la va acceptar i es va comprometre a sufragar les despeses de viatge dels aviadors i mecànics fins a la xifra de 2.500 pessetes.

Amb els números clars, però no assegurats, la Festa d'Aviació va situar-se en un lloc destacat dins un programa on no hi mancava la sortida de gegants i nans amb en Berruga, la corrida de braus, l'espectacle del Teatre El Jardí, el cinema a la Sala Edison, el futbol amb el FC Barcelona de convidat, o la tradicional fira.⁽⁵⁹⁾

En relació a l'aeròdrom, l'ACE, després de sol·licitar el necessari permís d'en Canudas, va manar al jornaler del mateix que tallés uns arbres, per indicació d'en Collar, que destorbaven per a la bona pràctica del vol.⁽⁶⁰⁾

Les Festes varen començar el dia 3 de maig i els avions militars,⁽⁶¹⁾ provinguts de Guadalajara, varen arribar a Figueres el dia 5 sobrevolant la ciutat i aterrant al seu camp d'aterratge.

Varen ser unes festes amb una incertesa meteorològica constant, amb pluja i vent, que va fer que no lluïssin de la manera que ho haurien d'haver fet tot i la munió de gent que va assistir, incloent centenars de francesos i molts visitants conduint uns autos que quedaren aparcats al firal dels Burros i al passeig Nou.⁽⁶²⁾

El divendres 6 a la tarda, quan el vent ho va permetre, va tenir lloc al camp d'aterratge del Manol la primera actuació aeronàutica durant la qual molts assistents varen rebre el seu bateig de l'aire. Els avions militars, a banda d'utilitzar-se com a avions improvisats de lleure, varen realitzar algunes acrobàcies aèries i simulacions d'enfrontaments aeris.

El dissabte el festival s'hauria d'haver potenciat amb la incorporació de tres avions militars més de la base de Barcelona, però a causa de la forta pluja no van poder venir. Malgrat aquest contratemps un avió va fer algun vol en el moment en què el temps donava un petita treva, i d'aquesta manera algunes noies varen poder provar què era això de volar. Collar, per la seva banda, va adreçar-se a Barcelona per recuperar l'avió espatllat, però durant el vol cap a Figueres varen tornar a aparèixer els problemes mecànics i va haver d'aterrar de manera forçosa en un camp a prop de Girona.

59. *Empordà Federal*, 30/04/1932, pàg. 4.

60. CGN, FGN, ACE.

61. De Guadalajara, on hi havia l'aeròdrom militar en el qual Collar servia, varen sortir sis (6) avions, però un d'ells va haver d'aterrar a Barcelona per problemes mecànics.

62. *Diari de Girona*, 06/05/1932, pàg. 1.

El dia 8 el temps va ser millor i es va preparar tot per gaudir de l'esperada gran Festa d'Aviació, però altra vegada diversos contratemps la reduïren en importància fet que va crear cert malestar entre els assistents i socis. Dels cinc avions militars, dos no varen poder volar per patir petites avaries causades per les inclemències meteorològiques. Collar, que va tornar a marxar a buscar l'avió avariats a prop de Fornells, va tornar ja a la tarda quan ja estava clar que l'espectacle, com les Fires i Festes, no havia sigut el que podia haver estat.⁽⁶³⁾

Unes festes amb un nom que no a tothom va plaure, un festival aeri marcat pels contratemps que va deixar a força socis de l'ACE descontents, i a sobre unes maneres poc correctes i adients, que no podem concretar, per part d'algun/s aviadors que provocaren cert enuig, varen deixar un cert gust amarg i varen donar peu a l'increment de les crítiques dirigides a aquest tipus de festes i les seves despeses.⁽⁶⁴⁾

Per millorar la imatge de l'Aeroclub i satisfer els socis descontents, es va acceptar la proposta d'en Canudas d'organitzar una altra festa a l'aeròdrom durant el mes de juny. En un principi l'esmentada proposta es va desestimar des de l'ACE per la no conveniència econòmica, però la rebaixa en les pretensions d'en Canudas i el cert malestar existent, va acabar de decidir el Consell Directiu. Es van acordar uns descomptes en els vols per als socis i en Canudas va posar de la seva banda el cost d'una nit d'hotel i 50 litres de benzina per a cada pilot que volgués participar en el festival. Va ser una resposta ràpida, però segurament costosa, al desgavell involuntari de les anteriors festes. No sabem, però, amb la documentació de què disposem a dia d'avui, com es desenvoluparen.⁽⁶⁵⁾

El vol del *Cuatro Vientos*

En el marc dels grans raids de l'aviació militar espanyola, el juny de 1933 el capità Mariano Barberán y Tros de Ilarduya i el tinent Joaquín Collar Serra varen protagonitzar un vol històric que va ser seguit amb atenció i entusiasme des de Figueres.⁽⁶⁶⁾

63. *Empordà Federal*, 30/04/1932, pàg. 4; *Empordà Federal*, 07/05/1932, pàg. 5; *Empordà Federal*, 14/05/1932, pàg. 4.

64. CGN, FGN, ACE; *AVANT*, 18/05/1932, pàg. 3; *AVANT*, 01/06/1932, pàg. 6; *Empordà Federal*, 14/05/1932, pàg. 4.

65. CGN, FGN, ACE.

66. Sobre aquest tema, vegeu GARCÍA ALGILAGA, David, "*Joaquín Collar Serra: militar, aviador, republicà, figuerenc*", a *AIEE*, Figueres, 39 (2008), pàg. 385-409.

El dia 10 varen enlairar-se de Sevilla amb el *Cuatro Vientos* per realitzar un salt sense escales sobre l'Atlàntic central rumb a Cuba. Després d'unes 40 hores de vol ininterrompudes i uns 7.500 quilòmetres de travessia amb navegació astronòmica, els aviadors varen arribar a Camagüey (Cuba) cansats però convertits en herois de fama mundial.

Una vegada es traslladaren a l'Havana varen ser afalagats fins al cansament en infinitat d'actes, visites, banquets, cerimònies,... tothom volia rebre, abraçar i obsequiar els herois espanyols abans que marxessin per completar la segona etapa del vol, aquella que els havia de portar a Ciutat de Mèxic.

Des de Figueres arribaren felicitacions per als aviadors de la Federació Republicana Socialista de l'Empordà, d'Esquerra Republicana de Catalunya, de l'Ajuntament, de l'Sport Figuerense,... i de l'Aeronàutic Club Empordanès.⁽⁶⁷⁾ La gesta aeronàutica va ser seguida amb molt d'entusiasme pels figuerencs que sobretot s'assabentaren de l'èxit i les particularitats del vol a través d'articles com "*La gloriosa gesta de l'aviador figuerenc En JOAQUIM COLLAR SERRA*".⁽⁶⁸⁾

El dia 20 varen enlairar-se de l'Havana destí a la capital asteca, on mai arribaren. Varen desaparèixer deixant un profund sentiment de dolor entre els figuerencs en general i entre els socis de l'ACE en particular que ja havien començat a preparar un homenatge a Collar amb les altres entitats municipals, obrint una subscripció popular amb aquesta finalitat.⁽⁶⁹⁾

La confirmació de les penoses notícies va arraconar momentàniament l'homenatge, per deixar lloc al condol que s'exemplificà amb les gases negres que cobriren l'estendard de l'ACE al carrer Monturiol.

Però l'ACE va tornar a mostrar el seu particular enèrgic entusiasme i va mantenir l'homenatge projectat però canviant-lo de signe. Varen creure que s'havia de treballar en un projecte que fes memòria tant de la gesta com dels protagonistes del vol del *Cuatro Vientos*. En un principi es va impulsar erigir un monument a la ciutat amb la col·laboració econòmica municipal, però amb posterioritat es va decidir encabir la construcció d'aquest monument dins el comitè per la glorificació de la gesta del *Cuatro Vientos*. Aquesta comissió va ser motiu d'activitat per a l'ACE durant l'any 1934 ja que al voltant seu es varen organitzar actes diversos per recaptar diners que servissin per a la construcció del monument alhora que es divulgava la proesa dels aviadors.⁽⁷⁰⁾

67. *Empordà Federal*, 17/06/1933, pàg. 5.

68. *Empordà Federal*, 17/06/1933; pàg. 3.

69. CGN, FGN, ACE.

70. *Empordà Federal*, 28/10/1933, pàg. 6; *Empordà Federal*, 16/12/1933, pàg. 5; *Empordà Federal*, 17/03/1934, pàg. 2; CGN, FGN, ACE.

En aquest sentit, el març de 1934 se celebrà una festa aeronàutica a Figueres, organitzada per l'ACE amb la col·laboració de Canudas i del consistori, i amb l'assistència oficial dels representants de l'aviació militar i civil espanyola. Durant els dies que durà, es van poder tornar a veure avionetes al camp d'aterratge del Manol, es va gaudir d'una vetllada cinematogràfica aeronàutica a la Sala Edison, i es va inaugurar oficialment, amb flors llançades des d'una avioneta incloses, la nova placa del carrer Joaquín Collar (antic carrer Muralla).⁽⁷¹⁾ Va ser un èxit, i el festival mateix va servir com a homenatge a l'il·lustre figuerenc, però tot i això la fita mai s'aconseguiria per motius econòmics i polítics. Malgrat això l'optimisme generalitzat del moment va encoratjar els figuerencs a creure que aquell projecte, a banda de ser just, havia de ser necessari per al futur de la ciutat:

“[...] Davant l'actuació d'aquests herois un deute pesa damunt nostre, i no podem ni volem defugir-lo, plens d'entusiasme alcem el crit de gratitud d'un poble que no oblidarà els seus fills i demanem la cooperació de tothom per fer ofrena a les generacions que vindran d'un monument estímul per les joventuts i penyora de gratitud als herois Barberan i Collar tripulants del *Cuatro Vientos*.⁽⁷²⁾”

Josep M. Careaga: beca de pilotatge

L'any 1933 va ser important per a l'aviació catalana. En virtut de l'Estatut de Catalunya de 1932,⁽⁷³⁾ paràgraf II de l'article 5è, varen ser transferides a la Generalitat de Catalunya les competències en aviació civil.⁽⁷⁴⁾ Per desenvolupar aquestes competències es va pensar en Josep Canudas i Busquets, qui prèviament havia presentat un pla d'organització i desenvolupament de l'aviació a Catalunya tenint en compte la seva realitat.⁽⁷⁵⁾ D'aquesta manera Canudas es va convertir en cap dels Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat, adscrit al Departament d'Agricultura i Economia, i va poder continuar realitzant la seva tasca de divulgador de l'aeronàutica però amb el recolzament

71. *Empordà Federal*, 03/03/1934, pàg. 6; *Empordà Federal*, 10/03/1934, pàg. 2; *Empordà Federal*, 17/03/1934, pàg. 2; CGN, FGN, ACE.

72. *Empordà Federal*, 17/03/1934, pàg. 5.

73. L'anvatprojecte de l'Estatut de 1932 va ser redactat a Núria (Ripollès) el juny de 1931, i presentat a les Corts espanyoles l'agost del mateix any, però fins al setembre de 1932 no va ser aprovat i atorgat.

74. BOGC, 08/02/1933, pàg. 32.

75. BOGC, 08/03/1933, pàg. 77; BOGC, 29/08/1933, pàg. 309.

directe d'una administració pública. La tasca a què es va haver d'enfrontar tenia un ventall molt ampli de possibilitats alhora que cadascuna d'elles era un repte a superar. Entre les iniciatives que va engegar, l'ACE es va veure afavorit per les beques de pilotatge que els nous Serveis d'Aeronàutica van oferir als cinc millors aspirants d'entre els membres de clubs catalans d'aviació.⁽⁷⁶⁾

L'ACE va presentar Josep M. Careaga,⁽⁷⁷⁾ qui, després de superar els exercicis requerits, va convertir-se en un dels afortunats. La Generalitat va ingressar a la caixa de l'ACE la quantitat de tres-centes pessetes en concepte de beca aeronàutica. L'Aeroclub va acordar fer-se càrrec de les hores de vol que requerís l'aspirant per obtenir el títol de pilot aviador de turisme a l'Escola d'Aviació de Barcelona. El 13 de març de 1934 Careaga es va examinar i va obtenir el seu títol de pilot. L'ACE ja comptava entre els seus socis amb un pilot.⁽⁷⁸⁾

Careaga va fer gestions per tal d'aconseguir una avioneta a França. Finalment va adquirir un avió de turisme i escola amb motor Renault, el qual va oferir a l'ACE si es comprometia a bastir un hangar on aixoplugar l'aparell. Careaga va portar l'avió a l'Aeròdrom del Manol, i l'Aeroclub va sondejar pressupostos per a dos hangars de diferents mides però temporalment va fer-se càrrec de les despeses ocasionades pel guàrdia contractat per vigilar l'aparell, i les derivades del lloguer del tendal impermeable per resguardarlo. Després d'estudiar els pressupostos presentats es va decidir, a finals de 1934, autoritzar la construcció d'un hangar amb unes mides 8'5 metres de fons, 4'5 metres de porta, i 3 metres d'alçada, amb un cost aproximat de 1.550 pessetes. Per sufragar aquesta important quantitat, Careaga va oferir-se a fer bateigs aeris, realitzar un 20% de descompte en tots els vols dedicats a l'Aeroclub, i organitzar una vetllada cinematogràfica. L'ACE, per la seva banda, va pensar en el seu clàssic recurs: organitzar un festival aeri, que no s'acabaria fent, amb la finalitat d'obtenir uns recursos que necessitava urgentment.⁽⁷⁹⁾

76. CANUDAS, J., *Història de l'aviació catalana...*, pàg. 244-245.

77. Josep M. Careaga Monsalvatge (13/04/1909 - 23/07/1937): Figuerenc, Pilot d'aviació, i soci de l'ACE, que va ser mobilitzat per la República com a pilot amb el grau d'alferes el 27 de juliol de 1936 i va morir a l'Hospital Militar de Figueres a l'edat de 28 anys.

78. CGN, FGN, ACE; *Empordà Federal*, 28/10/1933, pàg. 5; *Empordà Federal*, 18/11/1933, pàg. 4; 17/03/1934, pàg. 2.

79. *Empordà Federal*, 11/08/1934; *Empordà Federal*, 22/09/1934; CGN, FGN, ACE.

Fires i festes de maig de 1934

Aquella primavera de 1934 l'ACE va organitzar un altre festival aeri amb la col·laboració de l'Aeroclub Catalunya i amb la presència d'un paracaigudista.

El programa es concentrava en els dies 6 i 7 de maig, coincidint amb la setmana de Fires i Festes. Va iniciar-se amb l'arribada dels avions de l'Aeroclub barceloní que participaven en el *Rally* aeri Barcelona-Figueres, i amb un ball nocturn a la Societat Sport Figuerenc en honor als aviadors. Dilluns va ser el dia fort de l'aviació amb vols turístics al matí, i demostració d'acrobàcies aèries i llançament en paracaigudes a la tarda. Els vols turístics es varen poder fer en un avió bimotor de vuit places, el qual, aquell mateix 1934, inauguraria un ruta aèria turística Barcelona – Figueres – Barcelona.⁽⁸⁰⁾ L'exhibició aèria va ser a càrrec dels pilots Carreres i Xucla, a la qual es va sumar la presentació del pilot figuerenc Careaga, qui va efectuar diversos vols davant el nombrós públic que allà es va congregar.

El toc diferent d'aquelles festes el va donar en Pérez Mur, paracaigudista que va oferir-se a l'ACE simplement demanant "ajuda moral i un assessorament material".⁽⁸¹⁾ Aquest *parachutista*, pioner del paracaigudisme, es llançava des d'un trapezi que penjava d'un avió per després aterrar a l'aeròdrom.⁽⁸²⁾



Anunci d'una festa d'aviació organitzada per l'ACE. Es pot veure el seu logotip a dalt a l'esquerra. (CGN).

80. *Empordà Federal*, 21/07/1934. (La companyia Aero-Taxi SA, propietària d'un De Havilland Dragon, amb col·laboració de l'Escola Barcelona, l'ACE i el Touring Club de Catalunya, va inaugurar el 28 de juny de 1934 una ruta aèria de caire turístic amb vol per la costa Barcelona-Figueres, possibilitat de dinar a la capital empordanesa, i tornada a Barcelona per l'interior.)

81. CGN, FGN, ACE.

82. VALLÈS, E., *Història Gràfica de la Catalunya autònoma. La pau, del 14 d'abril de 1931 al 19 de juliol de 1936*, Barcelona, Edicions 62, (1977), pàg. 210.

L'organització va delimitar un radi de 200 metres al voltant del camp d'aterratge, dins el qual s'hauria de tenir invitació o entrada per estar-hi. El preu d'una entrada va ser establert en 1'5 pessetes, el d'un vehicle 2 pessetes, i el lloguer d'una cadira 1 pesseta. Els socis de l'ACE varen tenir entrada gratuïta a l'esdeveniment presentant carnet i el darrer rebut, i un descompte en els vols que significava poder volar per 5 pessetes.⁽⁸³⁾

Un altre fet a destacar d'aquell festival aeri, va ser la fraternitat demostrada entre els clubs d'un i altre costat de l'Albera. Per a l'ocasió arribaren quatre avionetes de l'Aero Club del Rosselló que es quedaren a Figueres com a hostes d'honor de l'ACE.⁽⁸⁴⁾

Un èxit d'esdeveniment que coincidia, no casualment, amb un moment molt actiu de l'ACE: tenia 210 socis, dels quals, com a mínim, n'hi havia 5 de protectors; a finals de 1934 es bastiria un hangar per encabir-hi tant el planador com l'avioneta d'en Careaga; l'Aeroclub estava en contacte permanent amb altres entitats aeronàutiques i amb les figures més importants de l'aviació a casa nostra; l'ACE s'havia adequat a nivell d'organització i estatutari per a ingressar a la Federació Aèria Catalana i, d'aquesta manera, a la Federación Aeronáutica Española (FAE);⁽⁸⁵⁾ el camp d'aterratge de Figueres era base coneguda pels pilots professionals que volaven a través de l'Empordà; Figueres tenia un camp d'aterratge inclòs en un programa turístic; s'havien realitzat vols amb velers d'acord amb les indicacions de Marià Foyé⁽⁸⁶⁾...

Però aquell 1934 havia de finalitzar amb mal gust de boca després dels fets d'octubre, la suspensió de l'autonomia i amb ella la suspensió dels Serveis d'Aeronàutica. L'aviació a l'Empordà no va desaparèixer, però és remarcable que el llibre d'actes de l'entitat finalitza amb el recull de la reunió del 28 de desembre de 1934, i a la premsa local no apareix cap notícia aeronàutica fins a la primavera de 1936, tot i que sí tenim constància d'alguna esporàdica activitat aèria al camp d'aterratge del Manol al llarg de 1935 i els primers mesos de 1936.

83. *Empordà Federal*, 04/05/1934, pàg. 4; *Empordà Federal*, 28/04/1934, pàg. 5.

84. *Empordà Federal*, 12/05/1934, pàg. 5.

85. *Empordà Federal*, 18/06/1932, pàg. 6; CGN, FGN, ACE.

86. Marià Foyé i Ràfols (Barcelona 1904-1937): Aviador i periodista, introductor i impulsor del vol sense a motor i a vela a Catalunya. Creador dels Falziots, entitat cívica dedicada a aquest esport, i autor de *Resum d'Aviació*, primer llibre d'aviació escrit en català. Va morir durant la Guerra Civil Espanyola, en la qual combatia com a pilot en el bàndol republicà.

Projecte de l'aeronàutica militar (1934)

El desembre de 1934 l'Aviació militar espanyola va intervenir en els treballs de millora del camp d'aterratge del Manol, realitzant un projecte en el qual l'Ajuntament i la Generalitat intervenien directament.⁽⁸⁷⁾

Aquest fet és, si més no, curiós tenint en compte la suspensió de l'Estatut de Catalunya a partir d'octubre d'aquell any, i la correlació de forces polítiques que es trobaven al capdavant de les institucions, diferents a les que havien impulsat i recolzat d'inici aquest projecte.

El projecte en qüestió va ser redactat entre el novembre i desembre de 1934 pel comandant d'Enginyers de l'Aeronàutica Militar, Miguel Ramírez de Cartagena y Marcaida, que depenia de la *Comandancia de Ingenieros Exenta* amb plaça a Sabadell. L'esmentat estudi s'havia elaborat amb la finalitat d'esplanar el camp de vol de Figueres, carregant les despeses ocasionades a l'Ajuntament empordanès. Aquest treball buscava un doble objectiu: realitzar una inversió econòmica que oferís llocs de treball per als aturats existents a Figueres (30 a finals de 1934), i contribuir a les obres que havien planificat els Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat abans de la seva suspensió, i així avançar en la conversió de camp d'aterratge a aeròdrom.

L'estudi de l'enginyer pressupostava el treball d'esplanació del camp en 7.500 pessetes que hauria de pagar l'Ajuntament de Figueres, i preveia que donaria feina a uns 25 homes. En teoria la feina hauria d'estar enllestida en 35 dies laborals, a finals de gener de 1935.

L'enginyer va dividir el pressupost en 12 partides agrupades en tres apartats: mà d'obra, lloguer de material, i adquisicions. Referent al personal contractat, comptava amb 25 obrers que cobrarien 6 ptes./jornal, 1 cap de secció per 8 ptes./jornal, un capatàs per 8 ptes./jornal, i 1 conductor de tractor a 12 ptes./jornal. Era la partida econòmica més important: 5.990 pessetes en jornals.

La resta del pressupost es basava en el lloguer d'un tractor, i l'adquisició de benzina, gasoil, destrals, pics, oli, una mànega de vent.

Aquest estudi preliminar de l'enginyer militar també ens és d'utilitat a l'hora de conèixer l'estat real del camp d'aterratge a finals de 1934. Segons aquell, el camp, situat a tres quilòmetres de Figueres, on hi havia ferrocarril, telègraf, i telèfon, ocupava una extensió aproximada de 17 hectàrees, amb unes dimensions irregulars de 900 metres de llarg per 190 metres d'ample.

87. ACAE: Fons Administració Local/Ajuntament de Figueres.



El Camp d'aterratge del Manol es trobava al sud de Figueres, a la riba del Manol. (CECAF).

Delimitava amb altres camps del mateix propietari, i amb el riu Manol, sec quasi tot l'any. El terreny disposava d'aigua, era pla, sec, i no tenia cap obstacle natural o artificial en la direcció del vent dominant a la zona, la tramuntana.

La despesa de les obres havien d'anar a càrrec de l'Ajuntament una vegada la Generalitat l'hagués autoritzat. Sembla ser que aquests diners arribaren a través de dos crèdits concedits per la Generalitat de 4.000 i 3.500 pessetes respectivament a pagar al llarg dels anys 1935 i 1936.

Fins al moment sabem que el responsable de la vigilància de l'obra, el soldat d'aviació Ignadio Vimes Saabedra, va ser destinat a Figueres amb aquesta missió el mateix mes de desembre de 1934, i que l'Ajuntament de Figueres va sol·licitar l'any 1935 un ajornament del pagament dels esmentats crèdits. Per tant, les obres, com a mínim, degueren iniciar-se i els diners consumir-se, però fins que no es realitzi un estudi més profund d'aquest tema, no podem assegurar fins a quin punt es van realitzar les obres previstes. Només podem apuntar que gràcies als documents gràfics que ens han arribat fins al moment, el camp sí va disposar d'una mànega de vent i d'alguna edificació menor, però res més.

Fires i festes de maig de 1936

Les eleccions del febrer de 1936 varen ser guanyades pel Front Popular, tornant les esquerres al govern i tornant a les polítiques del primer bienni republicà. Va significar el retorn a la vida pública de molts personatges, com ara Josep Puig i Pujades, detinguts o arraconats després dels fets del 6 d'octubre de 1934, i la restitució de l'Estatut de 1932. En aquest context d'immensa alegria però de gran cautela davant l'augment de confrontació entre dretes i esquerres, es va celebrar el que seria el darrer festival aeri a Figueres.

El festival aeri va començar, en el marc de les Fires i Festes, el dia 6 de maig, amb la disputa del Segon Rally Aeronàutic de l'Empordà i la celebració, a la nit, d'un ball en honor als aviadors. Aquesta competició aeronàutica, la primera edició de la qual desconeixem quan es va celebrar, es basava en un reglament de 30 articles que l'ACE va redactar i la Federació Aeronàutica Regional Catalana va aprovar l'abril de 1933. Hi podien participar avions civils de turisme, pilotats per nacionals amb titulacions aeronàutiques vigents o per estrangers que portessin més d'un any residint a Espanya, i havien de volar



Camp d'aterratge del Manol durant un festival aeri. (CECAF).

sobre el circuit Figueres – Roses – Port de la Selva – la Jonquera – Banyoles – Girona – la Bisbal – cap de Sant Sebastià – Estarlit – Figueres.⁽⁸⁸⁾

Francesc Guillaumet, com a president de l'ACE, va notificar prèviament al comissari de la Generalitat a Girona l'esmentada prova, i alhora va sol·licitar mesures d'ordre públic perquè l'esdeveniment transcorregués amb total normalitat.⁽⁸⁹⁾

Però res va poder impedir que aquella competició acabés amb una desgràcia. A 2/4 de 7 de la tarda, amb el camp d'aviació ple d'espectadors, un avió de l'Aero Club del Rosselló pilotat pel perpinyanès José Quera, quan es disposava a aterrar, va colpejar amb el tren d'aterratge, o amb les ales segons la Guàrdia Civil, dues dones. El resultat va ser que Gràcia Serra Gaspar, de 33 anys, i la seva tia, Anna Serra Roure, de 55, varen morir en el mateix camp a causa del cop rebut, mentre que una nena que les acompanyava es va poder salvar gràcies a la seva baixa estatura.⁽⁹⁰⁾

Aquestes morts varen commoure els assistents, i també l'ACE, que va suspendre tots els actes previstos en senyal de dol. Fins i tot el president de la Generalitat de Catalunya, Lluís Companys, de visita oficial a Figueres, va dedicar unes paraules a les víctimes de l'accident, mentre que l'Ajuntament, en sessió plenària, va decidir pagar les despeses derivades de l'enterrament de les víctimes.⁽⁹¹⁾

Aquell va ser un mal presagi per als temps que vindrien.

Fi i oblit del camp d'aterratge del Manol

L'abril de 1936 es va obrir un concurs, per part de la Conselleria d'Economia i Agricultura, per a l'edificació d'un xalet a l'aeròdrom de Figueres.⁽⁹²⁾ Va guanyar el figuerenc Francesc Fàbregas i Bardem, que es va comprometre a construir-lo per una quantitat de 18.814'34 pessetes.⁽⁹³⁾ Aquesta edificació estava promoguda per la Generalitat, la qual també tenia una partida econòmica destinada a construir uns hangars al mateix aeròdrom, i així fer del camp d'aterratge de Figueres un important aeròdrom de la xarxa aeronàutica catalana. Serien les darreres gestions per millorar el camp d'aterratge del Manol.

88. CGN, FGN, ACE.

89. AHG: Comissaria Delegada, 4186.

90. AHG: Comissaria Delegada, 4268; *Empordà Federal*, 09/05/1936, pàg. 2.

91. *Empordà Federal*, 09/05/1936, pàg. 2; *La Veu de l'Empordà*, 16/05/1936.

92. La Generalitat de Catalunya disposava d'un xalet estàndard creat especialment per als aeròdroms de la Xarxa Aèria de Catalunya.

93. BOGC, 16/04/1936, pàg. 416; BOGC, 11/06/1936, pàg. 1.968.

Aquest havia estat el *leitmotiv* d'una entitat, l'ACE, que al llarg dels seus 5 anys de vida havia treballat perquè Figueres i l'Empordà fossin un centre aeronàutic de referència. Aquesta aspiració potser ens pot semblar, avui en dia, massa agosarada, però a inicis dels anys 30 l'aviació encara estava en una etapa d'expansió en la qual aventurers i emprenedors s'arriscaven en un projecte amb possibilitats desconegudes. L'Aeronàutic Club Empordanès va somiar amb una futura Figueres aeronàutica, però la realitat que ha anat imposant el temps i l'esclat de la Guerra Civil Espanyola el juliol de 1936 va significar la fi d'aquesta aventura aèria empordanesa.

FONTS I BIBLIOGRAFIA

Diaris i butlletins

Avant. Figueres.
Butlletí Oficial Generalitat de Catalunya.
Empordà Federal. Figueres.
Diario de Gerona. Girona.
La Vanguardia.
La Veu de l'Empordà. Figueres.
Libertad. Figueres.

Arxius, museus, biblioteques, i col·leccions particulars

Arxiu Històric Comarcal de l'Alt Empordà. Figueres.
Archivo Histórico y General del E.A. Villaviciosa de Odón. Madrid.
Arxiu Històric de Girona. Girona.
Biblioteca Pública de Figueres. Figueres.
Biblioteca Pública de Girona. Girona.
Centro Cartográfico y Fotográfico de Ejército del Aire. Madrid.
Col·lecció Guillamet-Navarra. Figueres.
Col·lecció Particular J. Fajol. Figueres.

Llibres i revistes

ARMANGUÉ, A., *Elementos de aviación*, Barcelona, Gustavo Gili Editor, 1937.
CANUDAS, Josep, *Història de l'aviació catalana: 1898-1936*, Barcelona, La Magrana, 1983.
DIVERSOS AUTORS, *Figueres 1900-1936. Imatge i Història de la Catalunya Republicana*, Figueres, Consorci del Museu de l'Empordà, 1999.
FOYÉ, Marià, *Resum d'aviació*, Barcelona, Col·lecció Popular Barcino, 1933.
PALLARÈS CAMAS, Enric, *Los pioneros del correo aéreo*, el Prat de Llobregat, Asociación de Amigos de la Aeronáutica, 2000.
VALLÈS, E., *Història Gràfica de la Catalunya autònoma. La pau, del 14 d'abril de 1931 al 19 de juliol de 1936*, Barcelona, Edicions 62, 1977.

