
90 anys de l'aviació a Figueres

Per JOSEP M. BERNILS



En el mes de maig del 1912 va tenir lloc el primer vol d'un aeroplà a la població de Figueres i segons les fonts documentals consultades també va ser la primera vegada que a la província es va poder gaudir de la presència d'un avió i de les exhibicions aèries quan tot just l'aviació estava en els seus inicis. Aquestes informacions demostren que Barcelona fou la primera ciutat de Catalunya i d'Espanya on es va veure volar un avió, un monoplà marca Bleriot de 25 hp , el dia 11 de febrer del l'any 1910, a l'antic Hipòdrom de Can Tunis. L'any següent fou a la població de Lleida i seguidament va ser Figueres, a l'indicat any 1912, per continuar tot seguit amb Girona i Sant Feliu de Guíxols. Fins llavors la possibilitat de què l'home s'enlairés i volés sobre la superfície terrestre era considerada per la gent com una utopia.⁽¹⁾

CAMP DELS ENGINYERS

La primera volada d'un avió sobre la població de Figueres i els camps de la comarca altempordanesa va ser un esdeveniment extraordinàriament històric. El terreny emprat per acollir aquell esdeveniment fou l'encara avui conegut per Camp dels Enginyers, en el terme municipal de Vilafant, tocant amb el de Figueres, on actualment hi ha una urbanització amb aquest mateix nom.

Tot va iniciar-se quan a inicis del mes d'abril de l'any 1912 l'aviador francès Henri Tixier va escriure una carta a la comissió de festes de Figueres. Inicialment la carta va sorprendre a tots els seus components ja que portava el mata-segells de Torí (Itàlia), lloc on aquell aviador havia fet unes exhibicions aèries.

1. CANUDES, Josep, *Història de l'aviació catalana, 1908-1936*. Edicions la Magrana. 1983, pàgines 22, 74, 115, 152, 184, 203, 206, 207, 256, 267, 271, 286 i 291.

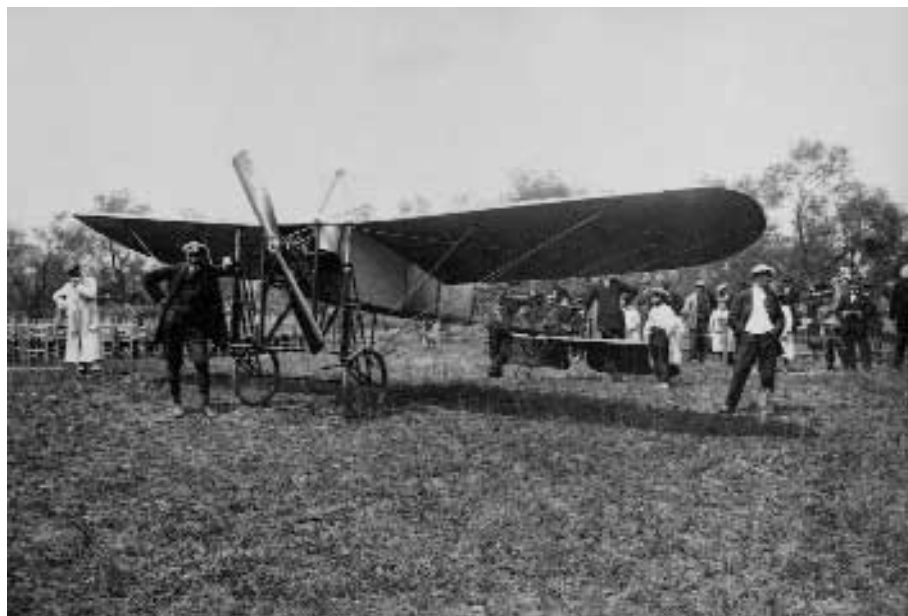
A la carta, Tixier s'oferia per fer una exhibició aèria amb un aeroplà a la ciutat de Figueres. Això va entusiasmar els membres de la comissió, però abans de decidir-se li van demanar per telegrama les seves pretensions econòmiques. Ràpidament van arribar a un acord d'executar unes exhibicions al llarg de tres dies de les Fires i Festes de la Santa Creu del mateix any pel peu de 3.500 pessetes. Una quantitat fabulosa en aquells temps.

Tot seguit la comissió va rumiar el lloc on es podrien fer les proves i es va decidir pel terreny denominat Camp dels Enginyers, emplaçat en el terme municipal de Vilafant, al costat del de Figueres, al qual s'hi anava pel camí vell de Besalú.

El nom d'Enginyers, donat a aquest territori, era a causa del fet d'haver-hi realitzat pràctiques militars els soldats del Regiment de Sapadors núm. 4 de Barcelona, destinat a la guarnició del castell de Figueres, l'any 1905. El camp tenia una superfície de 27 vessanes i era propietat de l'hisendat figuerenc Joan Torras i Botiñà, que llavors residia a la seva casa pairal del carrer de Joan Maragall, cantonada al de Primfilat i fou llogat expressament per aquesta finalitat per l'Ajuntament de Figueres.

Quan tres anys més tard es van suprimir aquestes proves militars, un grup de joves estudiants de bones famílies figuerenques hi anaven a jugar a futbol, un esport que segons la premsa d'aquella època era mal vist per alguns pares que tenien por que els seus fill s'esguerressin.

Aquesta inicial afecció al futbol va motivar la creació a inicis del 1909 del primer club de futbol figuerenc que fou l'Sport Club Empordanès, format dins el Casino Menestral Figuerenc. I fou precisament en aquest camp on es



1 Festival aeri al Camp dels Enginyers.

va jugar oficialment el primer partit de futbol de Figueres i de la comarca el dia 4 de maig del mateix 1909 entre l'Sport Club Empordanès i el Girona Football Club, que va acabar amb el resultat de 3 a 1 a favor dels figuerencs.

Aquest camp va ser l'elegit per la comissió de fires de l'Ajuntament de Figueres per celebrar-hi també aquell primer festival aeri.

Un cop concertada l'exhibició, l'aviador Henri Tixier, acompanyat del seu mecànic anomenat Fleuré, va venir a Figueres uns dies abans del pactat per l'exhibició. L'aeroplà va arribar desmuntat en un vagó de ferrocarril i va caldre traslladar les peces damunt les espatlles d'un grup d'aficionats des de l'estació fins al Camp dels Enginyers. Allà es va construir un hangar de fusta, fornida per l'industrial figuerenc Miquel Macau, dintre del qual es va muntar el nou l'aeroplà que portava un motor Bleriot, d'una potència de 50 CV. Les ales estaven recobertes amb tela de fil i el fusellatge fou construït de nou amb fusta sense cap nus, ja que volia fer una volta de campana amb plena seguretat. Aquest motor, posteriorment, va ser exposat a l'Institut de batxillerat de Figueres, ja que Tixier el va canviar per un altre model millorat i va regalar l'anterior a aquell centre docent.

L'exhibició de Tixier va tenir lloc a la tarda del dia 4 de maig. Les cròniques i els records personals expliquen que la gent de Figueres i de tota la comarca anà en corrua al Camp dels Enginyers. En aquell primer dia, en total, hi entraren 15.000 espectadors, una xifra que superava àdhuc els nombre d'habitants de Figueres, xifra que es va tornar a repetir en els dos dies següents. Un dels components de la comissió era el pintor i comerciant figuerenc Josep Bonaterra, que en una entrevista personal va explicar que vingueren gent de tots els pobles de la comarca, en tartanes, en carros i a peu.

A l'hora anunciada, Fleuré donà una embranzida a l'hèlice de l'avió i el motor es posà en marxa. Tot seguit Tixier inicià l'avançament de l'aparell i a uns trenta metres s'enlairà entre els aplaudiments de la gent que, segons la premsa, estava presa d'un foll deliri d'entusiasme que cridava, no es cansava de fer lloances i aplaudia la que considerava una autèntica gesta. Alguns van manifestar que ara ja es podien morir, perquè havia vist el màxima que podia aspirar l'home: volar.

Aquesta primera volada va durar 13 minuts i 55 segons, l'avió va prendre una velocitat de 150 km/h i una altura màxima de 550 metres.

La festa es va repetir el dia següent, amb un nombre similar d'espectadors, al final del qual es va oferir a Tixier un àpat a l'Hotel Comerç, que estava a la Rambla on avui hi ha la Cafeteria Astòria. Tot seguit Tixier es va acomiadar de la comissió i de les autoritats de Figueres i es desplaçà a Lleida on hi va actuar els dies 13 i 16 de maig.

Els comptes oficials d'aquestes fires són molt curiosos. Com a ingressos del festival aeri, a les quatre taquilles que hi havia es van recaptar 3.295,60 pessetes, més 40 per l'adjudicació del servei de begudes i 161,50 per les visites a l'exposició de l'avió. Quant a les despeses, a part del pagat a Tixier, es van comptabilitzar 50 pessetes per al mecànic, 342 als germans Macau per la fusta de l'hangar i la llotja, 162,50 per a obres d'arranjament del camp, 120 per a un rellotge d'or obsequi a Tixier, etc. Al final de les fires hi hagué un



Camp dels Enginyers on els empordanesos van presenciar el vol del primer avió pilotat pel francès Henri Tixier.

sobrant de caixa de 1.713,80 pessetes, ja que als ingressos cal afegir les aportacions de les societats i una subscripció pública.⁽²⁻³⁾

En el mes de gener del 1914 va venir a Figueres un altre aviador francès, de cognom M. Vallier amb un biplà marca Caudron que també va realitzar algunes ascensions en el mateix Camp dels Enginyers. L'acte va estar organitzat per l'Esport Club, que aquell mateix any va desaparèixer per manca de disciplina, entusiasme i abnegació dels seus socis, segons informava la premsa. El vol s'havia de fer el diumenge dia 1 però el mal temps l'ajornà fins al dia de Reis. L'espectacle fou molt diferent, amb menys èxit i destresa que l'anterior.⁽⁴⁾

En el mateix any i durant les fires de la Santa Creu va tornar a venir Tixier. També va aconseguir un gran èxit encara que inicialment va tenir un petit accident quan en un vol de prova el monoplà Bleriot va fregar sobre unes oliveres sense conseqüències greus. Va realitzar diversos vols d'alçària i de duració.⁽⁵⁾

Poc després va esclatar la Primera Guerra Mundial i Tixier es va incorporar com aviador a l'exèrcit francès, per ésser súbdit d'una potència bel·ligerant. Va morir en el mes de setembre de l'any 1917 en un vol de passejada amb el seu pare, que era la primera vegada que pujava en un avió.

2. "Festival aéreo en Figueras". Revista *Canigó*, número 39, maig 1957. Josep M. Bernils M.

3. Llibres: BERNILS i MACH, Josep M., *Fires i festes de la Santa Creu*, 1976, pàgines 106, 107, 129 i 136 i *Vilafant*, 1997, pàg. 90-91.

4. Premsa local: *La Veu de l'Empordà* i *Empordà Federal*. Edicions de les dades dels vols.

5. Premsa local: *La Veu de l'Empordà* i *Empordà Federal*. Edicions de les dades dels vols.

Llibres: BERNILS i MACH, Josep M., *Fires i festes de la Santa Creu*, 1976, pàgines 106, 107, 129 i 136 i *Vilafant*, 1997, pàg. 90-91.

CAMP DE MANOL

Fins al cap de sis anys no es torna a trobar la presència de l'aviació a Figueres. El matí del dia 3 de juny del 1920 van sortir de la Volateria de Barcelona l'aviador barceloní Josep Canudes amb el seu mecànic Antoni Felipe per tal de fer una excursió per l'Empordà. Pilotaven un aparell T.H.-E.3, de l'Escola Catalana d'Aviació.

Venien indicats per un dels principals accionistes de Talleres Hereter de Barcelona, que era el figuerenc Carles Jordà, fill d'un banquer que havia tingut la casa de canvi al carrer de la Muralla, cantonada al de Peralada. Era enginyer industrial i era un dels principals accionistes dels tallers Hereter, de Barcelona, destinats a la fabricació d'elements d'aviació i soci del Aero Club de Catalunya.

Carles Jordà havia informat Canudes sobre el gran entusiasme que hi havia a Figueres envers l'aviació, especialment pel gran afeccionat Francesc Guillaumet i que seria interessant fer un aterratge a la població.⁽⁶⁾



Camp d'aviació de Manol.

6. Premsa local: *La Veu de l'Empordà* i *Empordà Federal*. Edicions de les dades dels vols.
CANUDES, Josep, *Història de l'aviació catalana, 1908-1936*. Edicions la Magrana. 1983, pàgines 22, 74, 115, 152, 184, 203, 206, 207, 256, 267, 271, 286 i 291.

Guillamet tenia un establiment fundat pels seus avantpassats en el 1840, dedicat a la venda de petroli i benzina, carbur, sabons, lleixius i mètodes de tractament de l'acidesa dels vins als carrers Ample i Lasauca, i un gran magatzem a la carretera de Roses.

Aquesta recomanació de Carles Jordà havia fet decidir els dos aviadors a fer l'excursió a Figueres, però primerament van parlar amb en Guillamet i uns dies abans van venir en ferrocarril a Figueres per preparar aquest viatge i conèixer les possibilitats d'aterratge. Se'ls va acompanyar fins a un camp de Manol, emplaçat a la zona de sant Pau de la Calçada, vora el riu i just a la partió del terme amb el poble del Far. Els va semblar adient pel viatge encara que era estret, cobert d'herbes, però pla i molt llarg.

El viatge el van fer l'esmentat dia 3 de juny. Sortint de Vic van passar per sobre el Montseny, Girona i Roses i van aterrar a les nou i trenta set minuts en un camp de Figueres. Havien fet el viatge en poc mes de dues hores. Allà els esperaven l'entusiasta figuerenc Francesc Guillamet amb la seva filla Anna. Mentre s'abraçaven i parlaven, un nombrós grup de persones de Figueres havia arribat a peu fins al camp, per la carretera del cementiri i del Far, els quals aplaudiren als dos aviadors.

El dia 4 feren una excursió en cotxe al Port de la Selva. El dia següent van realitzar un parell de vols i en un d'ells va pujar a l'avió Francesc Guillamet que va fer una volta sobre Figueres i part de la comarca i tot seguit en un altre vol la seva filla Annetta que ha estat la primera dona figuerenca en pujar i enlairar-se en un avió. En volar sobre la vertical de la Rambla de Figueres va tirar una toia de flors sobre el monument a Monturiol. Finalment, el dia 6, els aviadors emprengueren el vol de retorn encara que van fer un aterratge preparat a Sant Gregori a Girona.⁽⁷⁾

Amb aquesta avinentesa, Francesc Guillamet i un grup d'aficionats van iniciar gestions per llogar el camp de Manol a la seva propietària, que era Loreto de Gaiolà, per tal de convertir-lo en un aeròdrom o camp d'aterratge fix i anunciar-lo per al seu coneixement a tots els aeroclubs internacionals com un camp oficial de Catalunya. La propietària els va demanar un lloguer anual de mil pessetes, que els promotors van considerar inacceptable en aquells moments.⁽⁸⁾

L'any 1923, des de Barcelona, van organitzar una altra festa d'aviació a Vic i des d'allà el dia 31 d'agost es va tornar a programar una excursió aèria fins a Figueres. A Josep Canudes l'acompanyava Jeroni Pujol, un noi de Besalú que feia el curs de pilot. En aquesta ocasió van aterrar en un camp de

7. Premsa local: *La Veu de l'Empordà i Empordà Federal*. Edicions de les dades dels vols.

CANUDES, Josep, *Història de l'aviació catalana, 1908-1936*. Edicions la Magrana. 1983, pàgines 22, 74, 115, 152, 184, 203, 206, 207, 256, 267, 271, 286 i 291.

8. Premsa local: *La Veu de l'Empordà i Empordà Federal*. Edicions de les dades dels vols.

CANUDES, Josep, *Història de l'aviació catalana, 1908-1936*. Edicions la Magrana. 1983, pàgines 22, 74, 115, 152, 184, 203, 206, 207, 256, 267, 271, 286 i 291.

Llibres: BERNILS i MACH, Josep M., *Fires i festes de la Santa Creu*, 1976, pàgines 106, 107, 129 i 136 i *Vilafant*, 1997, pàg. 90-91.

rostoll, al peu del castell, al costat de la carretera de França. Allà els esperaven un grup d'amics, amb en Guillemet al capdavant. Tot seguit es dirigiren en cotxe fins al camp de Manol, que aquells nous aviadors no coneixien i que els va semblar molt interessant i decidiren continuar les gestions de lloguer amb la seva propietària. Un cop feta aquesta visita es tornaren a enlairar i feren escala a Besalú, on també van aterrar.⁹⁾

Hagueren de transcórrer cinc anys per tornar a veure aterrar un avió a Figueres. Fou per les fires del 1928, el dia 6 de maig. Era un avió marca Hanriot, pilotat per l'aviador barceloní Canudes i el camp escollit estava al costat de la carretera de Figueres a Santa Llogaia, a la zona denominada El Prat Empordanès, prop del barri de Les Forques de Vilafant.



Camp d'aviació de Manol.

Allà els esperaven Guillemet i els seus amics. Van fer un parell de vols, però l'endemà quan van posar el motor en marxa, en girar l'hèlice per purgar el motor, Canudes va sentir uns sorolls estranys que indicaven que hi havia quelcom que no anava i després de desmuntar el càrter s'adonà que s'havia trencat el coixinet de la biela mestra, i s'hagué de suspendre la festa. L'avaria s'havia produït en el viatge de Barcelona a Figueres.

Davant la inesperada avaria, l'Ajuntament va ordenar fer un pregó pel trompeta municipal anunciant la suspensió de la projectada festa d'aviació, quan ja tot estava preparat en el camp, fetes les despeses de propaganda i

9. CANUDES, Josep, *Història de l'aviació catalana, 1908-1936*. Edicions la Magrana. 1983, pàgines 22, 74, 115, 152, 184, 203, 206, 207, 256, 267, 271, 286 i 291.

despatxada una bona part de les localitats. L'anomalia fou reparada dos dies després i l'avió, sense fer cap exhibició, pogué retornar cap a Barcelona.⁽¹⁰⁾

Per Santa Creu de l'any 1930 hi hagué una nova exhibició. Ja es va poder fer en el camp de Manol, amb la propietat del qual s'havien iniciat noves gestions per llogar el camp.

En el festival hi van participar dos avions, un Auro Avian Cirrus de 100 hp., un d'ells amb el pilot Josep M. Canudes i la seva muller i l'altre amb l'aviador Carreras. Van estar tres dies a Figueres durant els quals diversos figuerencs van rebre el bateig de l'aire. El preu per cinc minuts de vol era de 25 pessetes.⁽¹¹⁾

L'AERONÀUTIC CLUB EMPORDANÈS

En aquest any es va aprovar un programa general pel desenvolupament de l'aviació per les comarques catalanes, disposició que encoratjà encara més els afeccionats figuerencs. El dia 21 de març del 1931 hi hagué una reunió al Casino Menestral que va durar tota la tarda. Hi van assistir un nombrós grup d'aficionats, entre els quals hi era present Josep Canudes, que amb la imminent proclamació de la Generalitat de Catalunya seria el cap de l'aviació de la Generalitat, el qual va fer un parlament explicant els avantatges d'un camp d'aterratge a Figueres i que era un moment oportú per constituir una associació aèria. La reunió va acabar amb la redacció d'un projecte d'estatuts i l'obertura de la llista de socis. Canudes fou elegit president honorari i socis honoraris els aviadors Josep Carreras, Josep Xuclà i Maria Pepa Colomé. Sis dies després, en una altra reunió, es van aprovar el reglament de la nova entitat i per aclamació es va nomenar una junta presidida per Francesc Guillaumet i amb Josep de Ros, Joaquim Galí, Joan Sutrà, Francesc Batet, Eudald Soler i Pere Gou, com a membres de la junta. Així queda legalment creat l'Aeronàutic Club Empordanès.⁽¹²⁾

Tot seguit es van fer gestions, les oficials per l'adquisició de l'ús del Camp de Manol amb el seu propietari, l'hereter senyor Arcadi de Senillosa i es va arranjar el terreny, planejant-lo i bastint-hi un hangar. Com que hi havia un angle de terreny considerat necessari per arrodonir la configuració del terreny, es van expropiar set-cents metres de terra campa als hereus d'Esteve Micaló, per la quantitat de 640 pessetes. L'Ajuntament i l'Aeronàutic Club Empordanès van demanar que aquest aeròdrom de Figueres portés el nom

10. Llibres: BERNILS i MACH, Josep M., *Fires i festes de la Santa Creu*, 1976, pàgines 106, 107, 129 i 136 i *Vilafant*, 1997, pàg. 90-91.

Premsa local: *La Veu de l'Empordà* i *Empordà Federal*. Edicions de les dades dels vols. CANUDES, Josep, *Història de l'aviació catalana, 1908-1936*. Edicions la Magrana. 1983, pàgines 22, 74, 115, 152, 184, 203, 206, 207, 256, 267, 271, 286 i 291.

BERNILS i MACH, Josep M., *Episodis de la II República a Figueres*. 1986. Pàgines 139 a 146.

11. CANUDES, Josep, *Història de l'aviació catalana, 1908-1936*. Edicions la Magrana. 1983, pàgines 22, 74, 115, 152, 184, 203, 206, 207, 256, 267, 271, 286 i 291.

12. Premsa local: *La Veu de l'Empordà* i *Empordà Federal*. Edicions de les dades dels vols.

BERNILS i MACH, Josep M., *Episodis de la II República a Figueres*. 1986. Pàgines 139 a 146.

oficial de Josep Canudes. Aquest havia informat el dia 3 de maig a l'Ajuntament de Figueres dient que acabaven d'iniciar-se els tràmits per la constitució oficial d'aquest camp d'aviació.

La inauguració del camp va assenyalar-se pel dimarts dia 5 de maig del mateix 1931, però va ploure una forta ruixada que va malmetre el camp i la carretera del Far que menava al camp d'aviació i se suspengueren els actes d'aquell dia. L'endemà, al migdia, van arribar cinc avions de l'Escola Canudes i un de la Direcció d'Aviació Civil. També van venir les autoritats de la Generalitat i de l'Ajuntament de Barcelona, entre els quals hi havia el destacat polític Carrasco Formiguera. Els visitants van ser atesos pel tinent d'alcalde Puig Pujades i el president del club Francesc Guillamet.

Encara que per al matí havia plogut, a la tarda el terreny presentava les degudes condicions per celebrar el festival d'inauguració. Els avions van fer diversos vols acrobàtics en grup, però al cap d'una estona s'hagué de suspendre per la presència d'una gran nuvolada que amenaçava una forta pluja. De cop i volta es va veure un llampec i es va sentir un gran tro i poc després va tornar a ploure. Al vespre hi hagué un banquet a l'Hotel París amb vuitanta comensals i després un ball de gala a l'Esport Figuerenc, on les dames i damisel·les anaven molt ben abillades, lluint models d'alta costura de cost elevat. El dijous, amb més bon temps, va continuar la festa i segons la premsa, unes 100 persones van rebre el bateig de l'aire.⁽¹³⁾

Pocs dies després, la premsa figuerenca deia que "l'aeròdrom Canudes ja és internacional" ja que en aquells dies hi va aterrar un avió francès que anava camí de França. A partir d'aquell moment, el camp va ser conegut arreu d'Espanya i d'Europa i es van rebre diversos escrits de París, Berlín,



Sopar de gala a l'hotel en homenatge als aviadors del festival aeri.

13. Premsa local: *La Veu de l'Empordà* i *Empordà Federal*. Edicions de les dades dels vols. BERNILS i MACH, Josep M., *Episodis de la II República a Figueres*. 1986. Pàgines 139 a 146.

Madrid i altres ciutats sol·licitant poder fer ús d'aquest camp en cas d'emergència i l'any següent el camp de Figueres ja va ser etapa obligada d'aterratge en els vols de l'Escola Aeròdrom Canudes de Barcelona. El primer participant que va obtenir el títol de pilot superior, que era el tercer de Catalunya, va ser Josep Maloll que el dia 12 de gener hi va fer la prova de vol en circuit.⁽¹⁴⁾

El diumenge dia 3 de gener de 1932 van venir a Figueres l'aviador militar figuerenc, el tinent Joaquim Collar, acompanyat del mecànic Miquel Teixidor, natural de Cabanes, que havia muntat un planejador i venien a estrenar-lo a Figueres. Uns dies abans havia enviat per ferrocarril el planejador tipus Zougliug, que era el tercer dels construïts a Espanya, després de Barcelona i Madrid. Collar el va batejar amb el nom de *Tramuntana* i en fou padrina la senyoreta figuerenca Caterina Fàbrega Alegri.

El planejador tenia 12 metres d'envergadura i 7 de llargada. A la festa d'aviació hi van participar nou avions militars, degudament autoritzats pel ministeri de la Guerra, que havien estat sol·licitats per Collar, els quals feren mitja dotzena exhibicions amb el planejador, que va alçar-se a més de quinze metres d'altura. Després es feren altres vols amb un aeroplà marca Goume Rhone, al qual hi van muntar alguns passatgers. La resta de la setmana, i mentre el temps ho va permetre, van continuar les demostracions així com l'ensinistrament del maneig del planejador.

La festa va acabar amb un àpat a l'Hotel Comerç, on van parlar el president de l'Aeronàutic Club Empordanès Francesc Guillamet, el primer tinent d'alcalde figuerenc Puig i Pujades, i Collar, que va fer una xerrada sobre l'aviació.

En el mateix any i al llarg de quatre dies de les fires de maig es van tornar a repetir les festes d'aviació a Figueres al llarg de tres dies. Van arribar des de Barcelona dos avions, entre els quals un anava pilotat per Collar, que feren diverses exhibicions i tornaren a permetre el bateig de l'aire de molts afeccionats. La premsa informa que va venir a presenciar-lo una gentada de francesos i que hi hagué una afluència grandiosa d'autocars que van aparcar al Passeig Nou i al Firal dels Burros. En uns dies va bufar una forta tramuntana que va obligar a suspendre alguns vols, alguns dels quals, segons la premsa "passaven ran mateix de les teulades de les cases".

El dia 23 de setembre del mateix any, va prendre terra al camp un avió de gran turisme procedent de París, pilotat per Canudes que portava de passatgers la seva esposa, un altre pilot i dos representants de l'Aero Club Espanya. Era un Hispano Suiza de 250 hp. Amb aquest vol es van iniciar els vols de gran turisme.

14. CANUDES, Josep, *Història de l'aviació catalana, 1908-1936*. Edicions la Magrana. 1983, pàgines 22, 74, 115, 152, 184, 203, 206, 207, 256, 267, 271, 286 i 291.

L'AVIADOR FIGUERENC JOAQUIM COLLAR

El 1933 va tenir lloc la travessia de l'Atlàntic amb un avió pilotat pel comandant Mariano Barberan i el tinent Joaquim Collar, que llavors era professor de l'Escola de Pilotatge a Alcalá de Henares. El dia 2 de juny van sortir de Sevilla amb l'avió nomenat *Cuatro Vientos* van creuar l'oceà fins a



L'aviador figuerenc Joaquim Collar.

Camagüey (Cuba) sense cap parada. Havien fet 7.495 quilòmetres. Foren considerats uns autèntics herois. Allà feren un altre vol fins a l'Havana i el dia 20 un tercer amb destí Mèxic. Mai no hi varen arribar. L'avió i els seus tripulants van desaparèixer en un accident. En un escrit publicat a la *Revista de Girona* (número 171) s'explica aquest viatge i els dubtes de la seva mort, que podrien haver estat assassinats pels indígenes en un aterratge d'emergència per robar-los un xec de trenta mil dòlars, que era el premi en metàl·lic que els havien concedit per aquella gesta. L'Ajuntament de Figueres va posar el nom de Collar al carrer de la Muralla. Va néixer al castell de Figueres, el 1906, on el seu pare era militar.⁽¹⁵⁾

Al camp de Manol de Figueres, en el mes de novembre d'aquest mateix any, va aterrar un avió de tres places, marca Puss Moth Gipsy de 130 hp, que la Generalitat de Catalunya havia comprat a Londres. Amb el seu aterratge es consolidava oficialment el camp de Figueres.

PLA DE COMUNICACIONS AÈRIES DE CATALUNYA

En el 1934 el Govern de la Generalitat va comunicar que havia començat el pla de comunicacions aèries de Catalunya i que tenien interès que el camp de Figueres fos inclòs oficialment dins la xarxa aeronàutica catalana, però abans calien fer diverses millores: ampliar el terreny amb l'arrendament dels camps veïns, instal·lació de senyals de delimitació, orientació i direcció dels vents, construcció d'un xalet per a casa del guardià, oficines, tallers, un hangar de més superfície, estació meteorològica, duana i dipòsits de combustible. A l'Ajuntament de Figueres es va rebre un informe tècnic de l'Arma d'Aviació emès per l'Esquadra número 3 del cos d'Enginyers, amb data de l'11 de desembre del 1934. En ell s'informava que les característiques del camp eren totalment favorables i que es tractava d'un terreny sec, pla i horitzontal. Que el camp tenia una superfície de 17 hectàrees i 48 àrees, unes mides de 900 metres de llarg per 190 d'ample, que es trobava a 700 metres de la carretera Nacional i a tres quilòmetres de l'estació i que la despesa a càrrec de l'Ajuntament de Figueres pujava a 7.500 pessetes.

L'Arma d'aviació militar va encarregar la direcció de les obres d'explanació del terreny a l'esmentada esquadra d'enginyers, que van iniciar-se el 10 de desembre d'aquest mateix any 1934 i s'acabaren el 20 de gener del següent. Hi van treballar 25 obrers.

En aquest any de 1934 cal esmentar el festival aeri del dia 6 de maig del 1934, durant les fires, que fou anomenat de la Primavera i que va comptar amb la col·laboració dels pilots de l'Escola d'Aviació de Barcelona, que participaven en el Rally de Catalunya. Per la seguretat del públic es va

15. BERNILS i MACH, Josep M., *Episodis de la II República a Figueres*. 1986. Pàgines 139 a 146.

assenyalar una zona de 200 metres separada de la pista d'aterratge. Diversos figuerencs va fer el "bateig de l'aire" amb vols en l'avió marca Dragon.

En aquest mateix any, el 13 de març, el figuerenc Josep M. Careaga, fill d'un banquer figuerenc, va obtenir el títol de pilot com a becari de la Generalitat i es va comprar un avió Luciole Renault, amb el qual tot sovint i acompanyat d'algun amic sobrevolava la població i comarca.

L'any 1935 van decidir venir a Figueres els pilots Enric Cera i Joan Balcells a fer una visita als seus amics i van coincidir amb l'arribada de dos avions del Aero Club de Perpinyà i de Montpeller, que participaven en el Primer Rally Aeronàutic de l'Empordà.

EL FINAL

El 6 de maig de 1936 es tornà a celebrar el festival aeri que formava part del segon rally. A les 4 de la tarda es va iniciar la festa presenciada, com sempre, per una gran multitud. Un avió francès pilotat per un espanyol va fer unes exhibicions i es va preparar per aterrar. Va fer un gir mal calculat i es va desviar sobre un grup de persones que en veure'l venir, es llençaren a terra. Malgrat això, el tren d'aterratge de l'avió va investir dues dones, Gràcia Serra i Anna Serra, de 33 i 53 anys. Una va quedar escapçada i l'altra va perdre la vida poca estona després. Es va salvar una nena que anava amb elles i que per la seva poca estatura les ales li van passar pel cim. La festa va quedar



immediatament suspesa i la gent tornà astorada a Figueres. L'Ajuntament pagà les despeses de l'enterrament de les dues víctimes i va cedir gratuïtament els títols dels nínxols.⁽¹⁶⁾

Amb aquest accident es va acabar la història de l'aviació de Figueres, encara que el 6 de juny del mateix any una ordre de la Conselleria d'Economia i Agricultura adjudicava la construcció d'un xalet a l'aeròdrom de Figueres al contractista figuerenc Rafael Rovira, unes obres que no es van iniciar. Dotze dies després esclatava la Guerra Civil espanyola i finalitzava la història de l'aviació de Figueres.

Durant la guerra civil el govern espanyol va construir un camp d'aviació a Cabanes. Va funcionar del juliol de 1937 fins al 7 de febrer del 1939 i en ell s'hi muntaven avions republicans adquirits a l'estranger. L'any 1956 va aterrar a Figueres el primer helicòpter, a la falda del castell, i l'any següent el Ministeri de l'Aire va disposar la instal·lació de l'Estació W-4, després EVA-4, a la muntanya de Pení, a Roses.

16. BERNILS i MACH, Josep M., *Episodis de la II República a Figueres*. 1986. Pàgines 139 a 146.