



Joaquim Collar i Serra  
va néixer a Figueres  
l'any 1906.

## **El figuerenc Joaquim Collar, primer aviador per la ruta de Colom**

Josep M. Bernils

**D**ins de la història de l'aeronàutica la població de Figueres s'honora amb tres importants aportacions que l'enriqueixen notablement.

El 4 de maig de 1912 Figueres va ser la tercera població de Catalunya que va gaudir d'un espectacle excepcional, prodigiós i insòlit en aquells anys com era l'aviació. El pilot francès Henri Tixier, amb un aparell marca Bleriot de 50 CV, va efectuar un festival aeri sobre Figueres, presenciat per més de trenta mil persones. Sobre l'anomenat Camp dels Enginyers, avui una urbanització situada al costat de Figueres però dins del terme municipal de Vilafant, va enlairar-se per tres vegades, amb un total de 13 minuts de vol a una velocitat de 150 kh i una alçària

de 550 metres. Només Barcelona i Lleida havien vist anteriorment aquests vols aeris. Una altra notícia històrica fou la constitució el 21 de març de 1931 de l'Aeronàutic Club Empordanès i l'habilitació d'un camp d'atterratge al pla de Sant Pau de la Calçada, prop del riu Manol, que fou elegit per la Generalitat de Catalunya com a etapa obligada en els vols que l'Escola Aeròdrom Canudes de Barcelona establí per als exàmens dels seus alumnes i la seva designació com a camp d'atterratge de la xarxa aeronàutica catalana. Finalment, el 1933 un figuerenc, el tinent Joaquim Collar i Serra, acompanyat d'un altre pilot, va ser el primer aviador en creuar l'Atlàntic per la ruta més llarga, és a dir la ruta de Colom. Heus aquí la seva història, que va acabar tràgicament amb la seva mort.



Postal commemorativa amb el comandant Mariano Barberan, Joaquim Collar i l'avió "Cuatro Vientos".



En arribar a l'Havana, Collar telefona a Figueres per parlar amb el seu pare.

### Destí militar

Joaquim Collar i Serra va néixer el 25 de novembre del 1906 a Figueres on el seu pare era tinent de Cavalleria destinat del Castell de Sant Ferran. Als quinze anys va ingressar a l'Acadèmia de Cavalleria i el 1924 obtenia el grau d'alferes. El seu primer destí fou Àfrica i va participar a la batalla de Larache. Allà es va distingir per la seva gran afició a l'hípica. Interessat per l'arma d'aviació el 1927 ingressà com a tinent alumne d'aviació, realitzant el curs d'Observador a Los Alcázars. Va prestar els primers serveis de reconeixement fotogràfic, protecció de combois i bombardeig i fou destinat al grup Potez-Napier de Melilla. L'any següent pertanyia a l'esquadró de Cabo Juby, des d'on passà a l'Escola Elemental de Pilotatge d'Alcalá de Henares, on se li otorgà el 1929 el títol de Pilot Aviador Militar, a la vegada que era nomenat professor de la dita escola. D'aquesta forma va absentar-se d'Àfrica i va establir-se a Madrid, a l'aeròdrom de Cuatro Vientos, essent considerat un dels pilots més experts.

### Subelevació contra la monarquia

El mes de desembre de l'any 1930 va prendre part activa en l'intent de sublevació contra la Monarquia preparat a l'aeròdrom de Cuatro Vientos. La junta revolucionària havia assignat a aquesta esquadrilla una de les tasques

més importants. Havien de deixar caure sobre Madrid les proclames de la sublevació. Moments abans d'aixecar el vol Collar va participar en un assalt al polvorí de l'aeròdrom on s'aprovisionaren de bombes. Un cop elevat el vol juntament amb altres cinc avions, un d'ells pilotat pel comandant Ramon Franco, va tenir coneixement del fracàs de la sublevació en no produir-se la vaga general prevista. Va decidir no deixar caure cap bomba en veure la plaça d'Orient plena de nens jugant. Tots els avions van convenir d'aterrar per mantenir converses entre tots els companys. Pocs moments després, en veure que el camp d'aviació era envoltat pels tancs de l'exèrcit i que l'anaven a detenir, hagué de fer-se escàpol. Va pujar ràpidament al seu avió i va dirigir-se a Lisboa. Allà va passar a les ordres del Ministeri de Guerra amb indicacions de no sortir del país. Però el dia 29 de desembre, amb diners facilitats per uns amics, va embarcar cap a Liverpool on fou interrogat per la policia en no tenir el passaport reglamentari. Als dos dies el reembarcaren camí d'El Havre on tampoc el deixaren baixar del barco per no tenir passaport. Poc després i gràcies a la gestió del seu company Ramon Franco que igualment s'havia evadit a França va poder desplaçar-se a París, on va viure en una pensió, ja que fou separat de l'Exèrcit. Va tornar a Espanya el 1931 en proclamar-se la República i recuperà el grau militar.

### Preparació del vol

Al començament de l'any 1933 amb el seu company de professió, el comandant Marià Barberan, nascut a Guadalajara el 14 d'octubre de 1895, estudiaren les possibilitats de realitzar un vol sobre l'Atlàntic. Anteriorment només havien travessat l'oceà els comandants Franco i Ruiz de Alda de Palos de Moguer a Buenos Aires el 1926 amb el *Plus Ultra* i els capitans Jiménez i Iglesias de Sevilla al Brasil el 1928 amb l'avió nomenat *Jesús del Gran Poder*. El que ara volien fer Barberan i Collar era seguir la ruta de Colom que era la travessia més llarga.

Collar era l'home que primerament pensava llargament les coses i llavors es llençava a realitzar-les amb un entusiasme total. Barberan era l'home científic i tenia els títols de pilot i d'observador. El seu projecte no era un vol més damunt l'extens oceà, sinó que per primera vegada es volia seguir la ruta d'en Colom i amb ella analitzar les possibilitats de tràfec entre Europa i les Repúbliques de l'Amèrica Central i Septentrional per l'Atlàntic Nord i a la vegada reforçar la missió diplomàtica d'Espanya amb Amèrica. La llargada total del vol sobre l'Atlàntic era de 7.495 quilòmetres.

Els dos aviadors feren grans preparatius abans d'iniciar el vol. Tots els dies anaven a l'aeròdrom de Cuatro Vientos i volaven de nit i de dia, al mateix temps que assajaven instru-



L'avió "Cuatro Vientos" a l'aeròdrom de l'Havana, abans de sortir en direcció a Mèxic.

ments de precisió. Van estudiar tots els factors i circumstàncies que havien d'intervenir en el vol calculant les diverses solucions en cas de presentar-se dificultats. Van fer un complet estudi meteorològic de l'Atlàntic amb temperatures, nuvolositat, pressió, boires, ciclons i vents fins arribar a la conclusió que la ruta més aconsellable era la de Sevilla-Camagüey amb parades a Madeira, a San Juan de Puerto Rico i a Camagüey. D'aquí seguirien a L'Havana i després a Mèxic.

### El vol

La nit del dia 2 de juny de 1933 l'avió que portava el nom de *Cuatro Vientos*, en homenatge a l'escola d'observadors aeris, fou col·locat a la pista d'enlairament de l'aeròdrom de Tablada a Sevilla que tenia 1.200 metres de capçalera. El dia següent els va rebre el cap del govern espanyol Manuel Azaña i els desitjà molta sort. Finalment a les dues de la nit del dia 10 de juny es va procedir a carregar de benzina i oli els dipòsits de l'aparell i a les quatre hores i quaranta-cinc minuts del dia 10 l'avió inicià el vol. Era un dissabte i van ésser acomiadats pels familiars i amics. El cònsol de Cuba a Sevilla els va lliurar un missatge de la colònia cubana. El cap del servei meteorològic els informà que el temps era de bona visibilitat, amb algú núvol, vents fluixos i alguna plugina. Els dos avia-

dors sabien que en aquell vol es jugaven el tot i que una vegada aixecat el vol ja no tindrien oportunitat de retornar i que el camí seria sense cap parada.

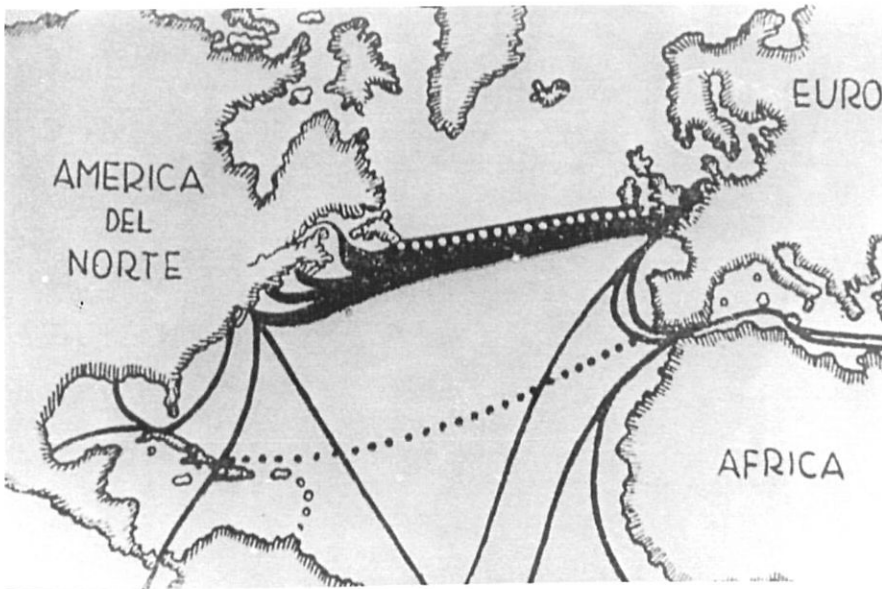
El *Cuatro Vientos* era un avió tipus Brèguet Superbidón, amb motor Hispano Suïssa de 12 Nb de 650 CV i 2.000 revolucions fabricat per la Societat Construcciones Aeronàuticas als tallers de Getafe. La velocitat màxima era de 320 kh i la recomanada de 175/180 kh. Era un bi-plaça, enterament metàl·lic, recobert de tela. Consumia 225 grams de benzina per CV/hora. Les cabines havien estat modificades de forma que eren de vidres irrompibles i es podien obrir fàcilment per efectuar observacions meteorològiques. Disposaven de petites lluminàries i doble comandament, i també de seients abatibles. Els mitjans de comunicació eren el sextant, la brúixola i tres derivòmetres. S'havia prescindit de la ràdio i altres instruments per alleugir el pes. Alhora s'havia disposat que tot l'aparell seria un dipòsit de benzina amb només un 37 per cent d'hidrocarburs per evitar el perill de detonacions i amb una cabuda de 5.325 litres distribuïts en vuit dipòsits. Un dispositiu ben estudiat permetia buidar ràpidament el dipòsit central de major cabuda. A més portava 250 litres d'oli. L'avió tenia 18,30 metres d'envergadura amb 10,70 metres de llargària i un pes, a plena càrrega, de 6.320 quilògrams.

L'operació d'enlairament el va fer el tinent Collar. Després que l'avió hagués pres vol de Sevilla es tardaren 39 hores i 50 minuts en rebre un telegrama que deia "els aviadors Barberan i Collar han aterrat a Camagüey". Eren les nou de la nit del dia 11 de juny. No havien fet la prevista parada a la illa de Madeira. D'un cop d'ala havien salvat 7.495 quilòmetres. Havien volat a una velocitat de creuer de 182 kh. Acabaven d'establir un nou record en la història de l'aviació en fer la més llarga travessia de l'Atlàntic fins llavors realitzada. Foren rebuts amb gran entusiasme i considerats uns nous herois. El secretari de Marina i Guerra els atorgà la Medalla de l'Orde al Mèrit Militar.

En conèixer la notícia a Figueres es van enviar telegrams de felicitació per part de l'Ajuntament, de l'Sport Figuerenc i de l'Aeronàutic Club Empordanès que inicià una subscripció per homenajar els dos herois. A Camagüey van participar en actes de diverses institucions culturals i econòmiques i se'ls féu un homenatge a la colònia espanyola.

Per acabar el vol programat els faltaven 600 quilòmetres de Camagüey a L'Havana i 1.700 de L'Havana a Mèxic.

El dia 12 de juny el *Cuatro Vientos* va enlairar-se per prendre camí de L'Havana, arribant a l'aeròdrom de Columbia on fou acollit amb les mateixes mostres d'entusiasme i admiració.



La ratlla de punts indica la ruta del "Cuatro Vientos" a través de l'Atlàntic.

A penes transcorreguts cinc minuts el president de la República espanyola els felicità per telèfon. Tot Cuba estava de festa i la Cervecera La Tropical els va entregar un xec de 5.000 dòlars ofert pel president del Comitè de Societats Espanyoles com a premi als primers aviadors que creuessin d'Espanya a Cuba sense etapes.

### Desaparició

El dia 20 del mateix mes van emprendre el vol cap a Mèxic amb una distància de 1.720 quilòmetres per la ruta del canal de Yucatan, Mèrida, la costa de Campeche, els pobles de Veracruz i Puebla i el golf de Mèxic. Era l'etapa considerada més fàcil. Falta-ven vuit minuts per les sis del matí quan s'alçaren. A l'aeroport hi havia set-centes persones a acomiadar-los. El ban meteorològic els informava que el volcà Popocatepelt havia després grans fumarades el que feia que el dia estigués nuvolós. Alguns avions cubans també s'alçaren per acomiadar-los, però aviat retornaren degut al mal estat del temps. Des de Figueres era esperat amb gran espectació el telegrama de la seva arribada. El temps anà passant. El telegrama no arribava. El pare de Collar, des de Figueres, seguia atent els esdeveniments. La gent s'impacientava i feia comentaris sobre la possibilitat d'haver-se trobat amb un temporal que els hagués apartat de les seves rutes.

Tal vegada un aterratge forçós. El servei meteorològic va informar de la presència d'una tempesta sobre la ciutat de Carmen, sobre la qual havien passat mentre els feien senyals de precaució pel temporal de pluja. També es va anunciar que havia estat detectat el pas de l'avió per Dzitás, Ticul, Champoton i Villa Hermosa a les 11,35 del matí. Van passar més hores i hores sense cap notícia. El govern mexicà va iniciar la recerca dels dos pilots mitjançant avions i expedicions per terra amb uns vint mil homes sobre la ruta prevista ja que considerava que havien tingut algun accident o bé que havien hagut de fer un aterratge forçós en alguna altra zona del país. Segons informà el govern mexicà la busca fou molt intensa, sense cap resultat positiu. Al final es donaren per desapareguts els dos pilots. El govern mexicà concedí als seus familiars l'Orde de l'Àguila Azteca i la premsa figuerenca va dir que Collar havia mort per la glòria de l'aviació espanyola. L'Ajuntament de Figueres va posar el seu nom al carrer de la Muralla, retolació que fou retirada en acabar la Guerra Civil 1936-39 i reposada l'any 1963 en un nou carrer obert al complex residencial del personal d'aviació a la Pujada del Castell. El Diari Oficial del Ministeri de Guerra, per Resolució del 14 de febrer del 1934 els concedí a títol pòstum la Medalla Aèria i també a París foren premiats amb el Gran Trofeig de l'Aviació.



L'última fotografia dels aviadors, amb el cap de l'aviació de Cuba.

Mai no es va informar oficialment de la trobada dels seus cadàvers i la seva sort fou una incògnita. Finalment el 1964 una agència periodística nord-americana va aclarir l'enigma. Va explicar que l'avió havia fet un aterratge d'emergència sense perill al serrat de Tzinxinzeptel de Guacamaya a 1.700 metres d'altitud i que els aviadors varen demanar auxili als nadius de la zona. Aquests els van assassinar per apoderar-se dels 30.000 dòlars que portaven damunt. Llavors varen estibar l'avió en un cimall, cobrint-lo de terres i pedres. El Govern mexicà va tenir coneixement del fet poc després de produir-se, però va amagar-lo a l'opinió pública internacional ja que era un descrèdit per al seu país i hauria provocat una indignació mundial. Els periodistes investigadors van trobar un cinturó de seguretat, un altímetre i un anell d'or que posteriorment donaren als seus familiars.

**Josep M. Bernils Mach**  
és cronista oficial de Figueres.

### FONTS D'INFORMACIÓ:

Setmanari *La Calle*, núm. 10, del 17 d'abril de 1931; setmanari *La Veu de l'Empordà*, del 17 de juny de 1933; revista *Bohemia*, núm. 23, del 6 de juny de 1975; *Alas Gloriosas*, abril de 1981; *L'Empordà* del 27 d'abril de 1983; *Revista de Aeronàutica*, núm. 510, del mes de juny de 1983; *Cambio 16*, núm. 594, del 18 d'abril de 1983 i llibre *Episodis de la II República* a Figueres, *Annals Institut d'Estudis Empordanesos* 1979/80.