

Informació extreta d'una pàgina que de fa temps va ser retirada de la xarxa:  
<http://www.aire.org/histaer/hombres/colomer.htm>

## Colomer Llopis, Manuel

Manuel Colomer Llopis (1895-1922) fue uno de los pioneros de la aviación comercial española. Nacido en Barcelona, en Septiembre de 1918, cuando contaba 23 años de edad, obtuvo su título de piloto en la Escuela que, subvencionada por el Aero Club de Cataluña mantenía en el Campo de La Volatería la Casa Pujol, Comabella y Cia. Desde el primer momento se dedicó, junto con Josep Canudas, a realizar exhibiciones y a dar bautismos del aire en diferentes ciudades catalanas, así como a participar en acontecimientos deportivos. Así, en 1919 obtiene una Medalla de Oro en el concurso de habilidad y tomas de tierra en campo limitado convocado por el Real Aero Club de Cataluña, mientras que en octubre 1920 quedaría clasificado en segundo lugar, detrás de Joaquín Cayón y por delante de Josep Canudas en el concurso convocado, en 1920, por el Real Aero Club de Cataluña y consistente en una carrera sobre el recorrido La Volatería - Tarrasa - Vilafranca del Penedés - Vilanova i La Geltrú - Sitges - La Volatería.

En Noviembre de 1920, el piloto italiano Giulio Poli llega a España con un biplano Aviatik B-1, construido en Italia bajo licencia por la Società Anonima Meccanica Lombarda (S.A.M.L.), propulsado por un motor Fiat de 100 cv. y con capacidad para un piloto y dos pasajeros, con la intención de realizar una serie de exhibiciones por distintas ciudades.

Al no lograr los contratos adecuados, Poli decide vender el avión y regresar a Italia. El Aviatik será comprado por un grupo de pilotos catalanes, conocido como el "Grup Montey's", del que forman parte Canudas y Colomer. Este último se traslada con el Aviatik en Febrero de 1921 a Palma de Mallorca, participando en diferentes festivales y exhibiciones, fijando su base principal de operaciones en Son Bonet -de cuyo aeródromo podría ser considerado fundador-. Esta estancia en Mallorca de Manuel Colomer le hará entrar en contacto con el grupo financiero local dinamizado por José Tous Ferrer y animarles a constituir la que llegaría a ser la Compañía Aero Marítima Mallorquina, de la que Manuel Colomer será el Jefe de pilotos y director de operaciones. Tras la constitución de la Compañía, en marzo de 1921,

Colomer marcha a Italia, para obtener el título de piloto de hidroavión y gestionar la compra del material de vuelo necesario para la línea Palma de Mallorca - Barcelona que se pretende establecer. Mientras tanto, Josep Canudas seguirá dando bautismos del aire y participando en festivales con el Aviatik hasta que, averiado, deberá ser enviado a Barcelona para su reparación.

El 31 de Mayo de 1921 llegará a Palma el primer avión de la Compañía Aero Marítima Mallorquina, pilotado por Colomer. Se trata de un hidroavión Savoia S-16 que el propio Manuel Colomer ha traído hasta Palma de Mallorca en vuelo desde Sesto Calende (Italia) con escalas en San Remo (Italia), Cette (Francia), y Barcelona; vuelo que se

desarrolla sin el más mínimo incidente, en un total de siete horas y cincuenta minutos de vuelo. El 2 de Junio, el hidroavión será bautizado con el nombre de "Mallorca" y con él, en espera de las oportunas autorizaciones administrativas, llevará a cabo Manuel Colomer -con el hidroavión- una serie de vuelos por las Islas, siempre con notable éxito y, en ocasiones, contando con la colaboración de Guarnieri, que estaba pasando el verano en Mallorca.

Solamente en una ocasión, una avería obligaría a Colomer a amerizar junto a Cala Regana, siendo rescatado sin incidentes y remolcado hasta Palma de Mallorca. Al mismo tiempo, Colomer emprendió la construcción de un hidroavión en los Talleres Ripoll de Palma de Mallorca, bautizado como "Ramón Llull", y que venía a ser una copia del Savoia S-16, con algunas pequeñas modificaciones.

Cuando, finalmente, el 5 de noviembre de 1921, la Administración Postal adjudicó a la Compañía Aero Marítima Mallorquina la explotación del enlace aéreo Palma de Mallorca - Barcelona - Palma de Mallorca, Colomer tuvo que viajar nuevamente al extranjero para seleccionar, probar y comprar otros aviones, puesto que las condiciones de la adjudicación de la línea exigían una flota de, al menos, seis hidroaviones. Tras entrar en contacto con las firmas Farman y Vickers, se decidió la adquisición de tres aviones Macchi M-18 y otros dos Savoia S-16, con lo que la flota quedaría completa.

Uno de los Savoia se perdió en Antibes, durante el vuelo de entrega, por lo que para no retrasar la puesta en marcha del servicio se hizo figurar en el inventario de la Compañía el "Ramón Llull" que todavía estaba en construcción en Palma. Los Macchi fueron traídos a Mallorca por pilotos de primera fila como Passaleva, Zanetti, y el propio Colomer, mientras que el Savoia que llegó a Palma de Mallorca lo hizo pilotado por Renato Spada. Todos estos pilotos, salvo Zanetti, que regresó de inmediato a Italia, aceptaron quedar contratados por la Aero Marítima Mallorquina como pilotos de línea. El 19 de Marzo de 1922, en una ceremonia que tuvo lugar en las instalaciones de la Aero Marítima en el Puerto de Palma, fueron bendecidos y bautizados los aviones. Los Macchi recibieron los nombres de "Barcelona", "Menorca" e "Ibiza", mientras que el segundo Savoia S-16 recibía el nombre de "Palma".

Toda una serie de desgraciados inconvenientes de tipo burocrático y administrativo parecieron volcarse sobre la recién creada Compañía desde el principio. La inauguración de la línea se hallaba prevista para el 20 de marzo de 1922, habiéndose estimado como hora de salida de Palma las 09:00 horas; pero, a esa hora, el correo que debía ser transportado no llegó al muelle. La Delegación de Correos en Baleares no había recibido la orden preceptiva para realizar el envío. No obstante, y sin llevar el correo a bordo, a las 10:30 horas, el Macchi "Ibiza" despegó de Palma de Mallorca, pilotado por Manuel Colomer y Cesare Tizzi, en dirección a Barcelona. Pero, cuando éste todavía no había llegado a la capital catalana se recibiría un telegrama del Ministro de Fomento prohibiendo todos los vuelos. Cuando Colomer llegó a Barcelona, se encontró con la orden y el hidroavión quedó precintado en el puerto por orden de la

Comandancia de Marina, que había recibido idéntica comunicación del Ministerio de Fomento. El problema era que los hidroaviones no habían pasado la preceptiva inspección de las autoridades navales ya que, cuando flotaba sobre el agua, un hidroavión debía ser considerado, a todos los efectos, como una embarcación. Realizadas las pertinentes inspecciones por los ingenieros designados por el Ministerio de Fomento, el 7 de abril de 1922 se autorizaba la reanudación del servicio.

Para el 8 de abril de 1922 se habían previsto dos vuelos: en primer lugar, Manuel Colomer, junto con el piloto y mecánico italiano Cesare Tizzi, debía despegar de Barcelona con el Macchi "Ibiza" (precintado en aquél puerto desde el 20 de marzo anterior) a las 13:45 horas. Poco después, a las 15:00 horas, estaba previsto el despegue desde el puerto de Palma de Mallorca del Macchi "Barcelona", pilotado por Passaleva y con Duró como mecánico. Ambos despegues se realizaron con normalidad y a la hora prevista, pero, así como Passaleva llegó con normalidad a Barcelona, el "Ibiza", tripulado por Colomer y Tizzi, no llegó a Palma de Mallorca a la hora prevista. El hidroavión había desaparecido. Esa misma tarde se inició una operación de búsqueda con medios navales. Desde Barcelona zarpó el destructor de la Marina de Guerra "Audaz" y una lancha rápida. Desde Palma lo hicieron otro destructor de la Marina de Guerra, el "Osado" y otra lancha rápida de propiedad particular. Desde el puerto de Soller se hicieron asimismo a la mar varias embarcaciones para colaborar en las tareas de búsqueda. El buen estado de la mar hacía concebir esperanzas de encontrar al hidroavión desaparecido, pero, a la mañana siguiente, todas las embarcaciones regresaron a puerto, después de haber rastreado concienzudamente la ruta, sin hallar señales del Macchi ni de sus tripulantes.

Finalmente, a las diez de la mañana se recibiría un telegrama en Palma de Mallorca, procedente de la Comandancia de Marina de Barcelona y anunciando de

que el falucho "Margarita Taberner", que acababa de arribar al puerto de Barcelona procedente de Vinaroz, había encontrado los restos del hidroavión y había recogido a Cesare Tizzi, que se hallaba herido, pero no se había hallado rastro de Manuel Colomer. Las averiguaciones posteriores, basadas fundamentalmente en las declaraciones de Tizzi, dieron lugar a pensar que una parada en seco del motor había provocado una caída en barrena del hidroavión desde unos mil metros de altura. En el choque contra el agua Colomer habría, tal vez, salido despedido e, inconsciente por el golpe, se ahogó. Jamás fueron hallados sus restos. En su honor, la Aero Marítima Mallorquina bautizó con su nombre un tercer Savoia S-16 adquirido en Mayo de 1922. La muerte de Colomer, jefe de pilotos de la Compañía, provocó en ésta una crisis de la que, pese a numerosos intentos, no terminaría de recuperarse.