

# ÍNDICE

|   |         |
|---|---------|
| <b>PRÓLOGO por Jesús M<sup>a</sup> Salas Larrazabal<br/>(General del Ejército del Aire)</b>       | Pág. 11 |
| <b>INTRODUCCIÓN</b>   | Pág. 21 |
| <b>CAPÍTULO I: Familia, infancia y primera juventud</b>   | Pág. 27 |
| La familia Carreras   |         |
| Los primeros aeródromos y talleres aeronáuticos de Cataluña                                       | Pág. 31 |
| Comienzos de José Canudas   | Pág. 35 |
| <b>CAPÍTULO II: Nace la afición de Jep por el vuelo</b>   | Pág. 39 |
| Cuando y porqué del enorme interés de Jep por volar   | Pág. 42 |
| En la aviación militar española de 1927 a 1930  | Pág. 47 |
| <b>CAPÍTULO III: Instructor de vuelo en el aeródromo Canudas</b>                                  | Pág. 53 |
| De vuelta en Cataluña   |         |
| El año 1929, pleno de acontecimientos   | Pág. 56 |
| Se incrementa el número de aviones de la escuela  | Pág. 58 |
| <b>CAPÍTULO IV: La intensa actividad del “Canudas”<br/>en los años 1929 y siguientes</b>          | Pág. 61 |
| Mari Pepa Colomer comienza a volar a los 17 años  | Pág. 64 |
| El gran Festival de Lérida  | Pág. 67 |
| <b>CAPÍTULO V: Los grandes Festivales y el comienzo<br/>de Mari Pepa como piloto e instructor</b> | Pág. 69 |
| Mari Pepa Colomer consigue su primera Licencia  | Pág. 74 |
| Vuelo de ida y vuelta a Canarias  | Pág. 75 |
| Nuevo campo en Figueres   | Pág. 76 |
| <b>CAPÍTULO VI: Nuevas promociones de pilotos<br/>en “Canudas”</b>                                | Pág. 79 |
| Un Raid por la Península  | Pág. 81 |
| La copa “Balcells” en 1932  | Pág. 83 |

|  |          |
|--|----------|
| <b>CAPÍTULO VII: Volando con LAPE, antecesora de Iberia, desde 1934</b>  | Pág. 87  |
| Desde el Prat hasta Tempelhof en 1934  | Pág. 89  |
| Una vuelta aérea en privado a la Península   | Pág. 91  |
| Los primeros pasos como comandante de Líneas Aéreas  | Pág. 95  |
| <b>CAPÍTULO VIII: Un gran Raid español totalmente civil y comienzo de la guerra. Uno de los grandes vuelos de la aviación española: El Raid Barcelona-Bata</b> | Pág. 97  |
| Notas sobre el alzamiento militar  | Pág. 100 |
| El viaje a Turquía para asistir a las exequias de Kemal Atatürk  | Pág. 104 |
| <b>CAPÍTULO IX: Terminación de la guerra civil española</b>  | Pág. 107 |
| La contienda terminó en abril de 1939  |          |
| Los meses en Toulouse. Su boda con Mari Pepa   | Pág. 111 |
| Carreras consigue un precario trabajo  | Pág. 115 |
| <b>CAPÍTULO X: Una nueva vida en Inglaterra. Comienzo de sus vuelos en el Reino Unido, en Estados Unidos y en Canadá</b>                                       | Pág. 117 |
| El traslado a América del Norte  | Pág. 122 |
| Aeródromos y bases fluviales y marítimas   | Pág. 127 |
| La “resuelta” en hidroaviones  | Pág. 130 |
| Vuelos continuos con el anfibio entre Canadá y la costa este de los Estados Unidos   | Pág. 134 |
| Jep permanece solo con el Goose en Long Beach  | Pág. 139 |
| El comienzo de la II Guerra Mundial ensombrece las expectativas de Jep   | Pág. 141 |
| Contactos de Beaverbrook en Washington   | Pág. 144 |
| Busca trabajo en América, pero vuelve a Londres al final de 1939   | Pág. 149 |
| <b>CAPÍTULO XI: Comienza la II Guerra Mundial. Buscando empleo como piloto desesperadamente</b>  | Pág. 153 |
| Una buena oportunidad, finalmente frustrada  | Pág. 157 |
| El milagro de Dunkerke   | Pág. 163 |
| Carreras alistado en la “ATA” desde agosto de 1940   | Pág. 166 |

|   |          |
|---|----------|
| <b>CAPÍTULO XII: La creación de la “ATA”, la Air Transport Auxiliary</b>                              | Pág. 169 |
| El piloto español José María Carreras en la ATA   | Pág. 172 |
| La historia de su amigo Freddie Laker   | Pág. 174 |
| Los comienzos de José María en ATA  | Pág. 175 |
| Una actividad aeronáutica frenética   | Pág. 180 |
| <b>CAPÍTULO XIII: Los duros años de la II Guerra Mundial</b>  | Pág. 185 |
| Un fatal desenlace para Amy Johnson   | Pág. 186 |
| El nacimiento de Richard y Montse   | Pág. 189 |
| Noticias de América   | Pág. 192 |
| Traslado de Mari con los niños a Escocia  | Pág. 193 |
| La dura batalla de Carreras por entrar en la BOAC   | Pág. 196 |
| <b>CAPÍTULO XIV: La enorme labor de ATA: Entre sus expertos, José María Carreras</b>                  | Pág. 201 |
| Continúa su batalla para poder pasar a BOAC   | Pág. 204 |
| El año 1942 y algunos vuelos entonces Secretos  | Pág. 206 |
| Una caricatura de José María en la prensa   | Pág. 211 |
| Moviendo cientos de tipos de aviones, a lo largo y a lo ancho del Reino Unido                         | Pág. 214 |
| Correspondencia con directores de BOAC y con Beaverbrook y Forbes sobre su Transferencia              | Pág. 217 |
| Siempre atento recomendando a Canudas, ahora en Nueva York  | Pág. 222 |
| <b>CAPÍTULO XV: El aviador español que voló miles de aviones aliados durante la II Guerra Mundial</b> | Pág. 225 |
| La instrucción en Catalina y el accidente en Largs  | Pág. 230 |
| El interesante informe de accidente del Catalina  | Pág. 233 |
| Se planifica el día “D”, para el 6 de junio de 1944   | Pág. 238 |
| Carreras traslada a Churchill a la Conferencia de Teherán en 1943                                     | Pág. 242 |
| Preocupación por conseguir un trabajo estable   | Pág. 253 |
| <b>CAPÍTULO XVI: Buscando trabajo como piloto de Línea Aérea. Volando en Sudamérica</b>               | Pág. 259 |
| Primeros vuelos de Carreras con escalas en España, después de la guerra                               | Pág. 261 |
| El puente aéreo con Berlín oeste de 1948 a 1949   | Pág. 263 |
| Una casa propia en Stoneleigh   | Pág. 265 |
| Nombramiento como Flight Lieutenant de la R.A.F.  | Pág. 271 |

|   |          |
|---|----------|
| <b>CAPÍTULO XVII: Concesión de la Condecoración MBE y Squadron Leader de la R.A.F. En las líneas aéreas</b> | Pág. 273 |
| Freddie Laker se hace cargo de BUA (BRITISH UNITED AIRWAYS)   | Pág. 276 |
| Comandante de línea aérea con Laker   | Pág. 278 |
| Al fin, un bungalow en Epsom y vacaciones en Salou  | Pág. 280 |
| <b>CAPÍTULO XVIII: Los años de las líneas aéreas. El merecido descanso</b>                                  | Pág. 283 |
| El merecido descanso y el final   | Pág. 286 |

## ANEXOS

|   |          |
|---|----------|
| <b>ANEXO I. LA EXULTANTE POESÍA DE VOLAR</b>  | Pág. 291 |
| <b>ANEXO II. EL VUELO EN ENERO DE 1936 A GUINEA ECUATORIAL</b>  | Pág. 294 |
| <b>ANEXO III. LOS VUELOS A FRANCIA CON ORO ESPAÑOL</b>  | Pág. 304 |
| <b>ANEXO IV. LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO ESPAÑOL, EN VIAJE DE IDA Y VUELTA A TURQUÍA EN DC-2 DE LAPE, AL FUNERAL DE ESTADO POR EL MARISCAL MUSTAFÁ KEMAL "ATATÜRK"</b> | Pág. 309 |
| <b>ANEXO V. TIPOS DE AVIONES DIFERENTES VOLADOS POR CARRERAS</b>  | Pág. 313 |
| <b>ANEXO VI. LUGARES, ESPACIOS MARÍTIMOS, AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS</b>  | Pág. 322 |
| <b>ANEXO VII. ALGUNOS DOCUMENTOS DE JOSÉ MARÍA CARRERAS</b>   | Pág. 330 |
| <b>BIOGRAFÍA DE LOS AUTORES DEL LIBRO</b>   | Pág. 341 |