

Sevilla-Cuba en cuarenta horas sobre el mar

Un corraleño preparó el avión de la proeza

Los aviadores Capitán Barberán y Teniente Collar, despegaron de Sevilla (España) el día 10 de junio de 1933 con el avión «Cuatro Vientos». El día 11 aterrizaron en Camagüey (Cuba), después de un vuelo impecable. El 12 se trasladaron en vuelo a la Habana y el día 20 despegaron del campo de Columbia (Habana) rumbo a Méjico... y desaparecieron para siempre.

Los preparativos

Los preparativos para el vuelo Sevilla-Cuba se comenzaron en el año 1932 y su principal gestor fue el Capitán Barberán. Director de la Escuela de Observaciones de Cuatro Vientos.

En octubre (1932) presentó una «Memoria» en el Ministerio de la Guerra en donde se detallaban las particularidades del vuelo, incluyendo los aspectos técnicos, operativos y económicos.

El Gobierno aprobó la «Memoria» y concedió autorización para iniciar los preparativos.



Capitán de Ingenieros Mariano Barberán y Tros de Harduya. Nació en Guadalajara el 14 de octubre de 1885.



Teniente de Caballería Joaquín Collar Sierra. Nació en Figueras (Gerona) el 25 de noviembre de 1906.

El estudio de la ruta

Conocida la decisión del Gobierno, el Capitán Barberán solicitó de la Sección de Meteorología, del Servicio de Protección de Vuelo, el estudio meteorológico de la ruta, que fue realizado por el Teniente Coronel Cubillo.

Tomando como punto de salida Sevilla, por su escasa altitud, eligió una ruta que pasando por las Islas Madera se apoyaría en Puerto Rico y Santo Domingo, para recalar en cualquier punto de la Isla de Cuba.

La ruta hasta La Habana tenía un recorrido de 8.095 kilómetros, calculada así:

Sevilla - Madera..... 1.152 Kms.
Madera - Puerto Rico 5.170
Puerto Rico - La Habana 1.773
Total..... 8.095

Los trayectos se calcularon a base de la loxodrómica o línea de rumbo constante, el avión por tanto, debería tener un radio de acción por lo menos de 8.000 Kms.

La elección del avión

Una de las condiciones impuestas por el mismo Barberán era que

se realizase con material aéreo nacional.

En España no había mucho donde escoger: sólo existía el Breguet XIX, modificado en «Gran Raid», que había utilizado Iglesias y Jiménez en su portentoso vuelo a Brasil, con 6.550 Kms. de recorrido.

En Francia, habían utilizado también un avión Breguet XIX «Punto de Interrogación» para el recorrido París-Nueva York y se estudiaron sus características.

CASA presentó un anteproyecto, fundado en los citados aviones y fue aceptado. Sería totalmente nacional.

Con el máximo entusiasmo de ingenieros, mecánicos y obreros, se construyó el avión en cuatro meses. El día 15 de abril de 1933 efectuó su primer vuelo de prueba. Fue bautizado «Cuatro Vientos».

Aerodinámico y pintado de blanco con franjas rojas, era en verdad un bello ejemplar, esperanza y orgullo de la aviación española. Costó unas 80.000 pesetas.

A las dos de la madrugada del día 10, se trasladó el avión a la cabeza de la pista preparada. Se llenaron los depósitos de combustible y aceite y a las cuatro estaba listo. Se colocó el carrito de despegue en la cola del avión; Barberán, con un mono blanco y zapatillas vigilaba y Collar, con mono blanco y jersey de punto, ayudaba a los mecánicos.

A las cuatro y cuarto, después de las protocolarias despedidas, Barberán y Collar subieron al avión. En la carlinga, una muda y un traje para cada uno con las viandas. Se colocó la tapa de la cabina.

Eran las cuatro y cuarenta cuando se puso en marcha el motor. A las cuatro y cuarenta y cuatro, levantando una gran nube de polvo, empezó el avión el despegue... a los 300 metros soltó el carrito, botó un par de veces y se elevó después de recorrer unos mil quinientos metros.

Una avioneta y varios aviones de la Base le dieron escolta. A los cinco minutos, silencio absoluto.

El magistral salto

A los 32 minutos del despegue, dejaron atrás la costa española. Con decisión se adentraron en el mar iniciando así el increíble salto sobre el Atlántico de 7.600 kilómetros. Sobrevolaron las islas Madera cubiertas por las nubes, siguiendo la ruta marcada.

En el punto de no retorno, Collar se sintió indispuerto y Barberán pilotó durante unas horas. A las 30 horas de vuelo, sólo habían visto nubes y mar. En ambos lados del Atlántico, la tensión iba en aumento. Tres horas más tarde, entre la bruma se dejó ver la parte norte de Santo Domingo. ¡Lo increíble, se había hecho realidad!

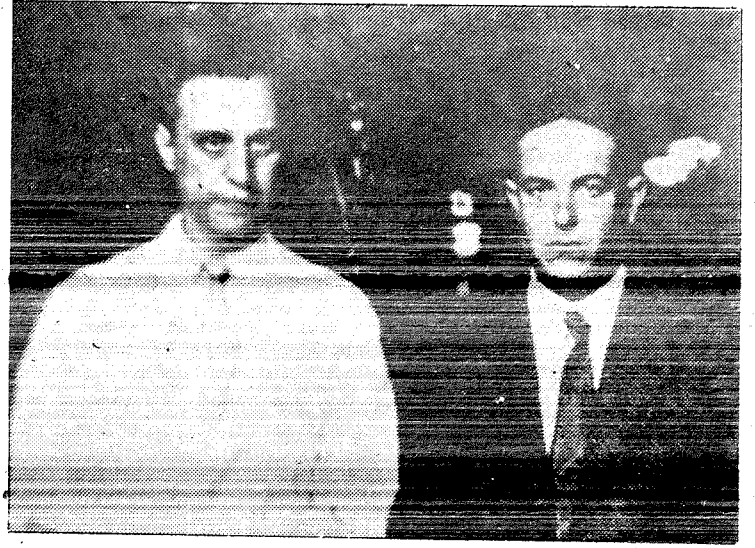
El día 11 de junio a las 3,37 de la tarde (hora local) aterrizaba el aeroplano en Camagüey, después de 40 horas de vuelo impecable. Los telegramas y la radio, a través de hilos y ondas se calentaron con el clamor del triunfo.

El día 12, volaron a La Habana, donde les esperaba un inmenso gentío, cubanos y la colonia española avanzaron en masa hacia el avión, cuando la hélice dejó de girar. El Capitán Iglesias, héroe del «Jesús del Gran Poder» abrazó a los pilotos. De «inenarrable» calificó la prensa cubana y española el recibimiento. A este, siguieron seis días densos, llenos de homenajes, festejos y condecoraciones.

Eran dos aviadores felices, pero cansados y el cumplimiento del deber, empujó a Barberán a partir para Méjico. De nada sirvieron las gestiones para detenerlos en Cuba. Necesitaban completar su aventura.

La inexplicable desaparición de avión.

El día 20 de junio de 1933, llovía ligeramente en La Habana. Madariaga, enviado especialmente para atender el avión, había permanecido toda la noche trabajando. Barberán y Collar llegaron temprano al campo. El Capitán Menier de la Fuerza Aérea Cubana, reconoció el campo con un automóvil y lo encontró bien. La



Sargento Mecánico Modesto Madariaga Almendros. Nació en Corral de Almaguer (Toledo) el día 12 de enero de 1904. En la fotografía con el Capitán Vives, agregado Militar en Cuba.

meteorología era correcta.

Los aviadores cubanos y americanos convencieron a Barberán de que debía volar por la ruta normal: La Habana, Mérida, Villa Hermosa, Veracruz, Méjico. Le recomendaron, por si hubiese tormentas, que pernoctase en Veracruz.

El avión despegó a las 5 horas, 52 minutos y Barberán no permitió acompañamiento aéreo. El «Cuatro Vientos» desapareció en la lejanía rumbo a Yucatán. A bordo, los dos aviadores, la gloria iba a dar paso al drama y la tragedia.

La travesía a Méjico era de 1920 Kms. y los aviadores habían calculado unas 12 horas para salvar el trayecto.

Se comprobó el paso del avión sin lugar a dudas por Cabo Catoche, Dzitar, Ticul, Chapotón, Carmen y Villa Hermosa, perdiéndose luego la pista que hasta ahora hoy permanece ignorada.

La multitud que esperaba impaciente en el Aeródromo de Balbuena (Méjico capital), donde llovía con fuerza al mediodía, esperó hasta las 8 de la noche.

El avión tenía combustible para unas 15 horas y podía volar hasta

Con motivo del cincuenta aniversario del glorioso vuelo del «Cuatro Vientos», el Ejército del Aire prepara un extenso homenaje a los primeros vuelos españoles

las 11 de la noche, pero debería haber aterrizado a las 5 de la tarde en Méjico.

Madariaga, había llegado en el avión de línea a Veracruz y allí se encontraba cuando empezó la búsqueda del «Cuatro Vientos».

¿Que pasó?

La aviación mejicana, comercial y privada, hizo un esfuerzo imposible de cuantificar. Lo heroico se mezcló con el interés de la búsqueda. Durante diez días se

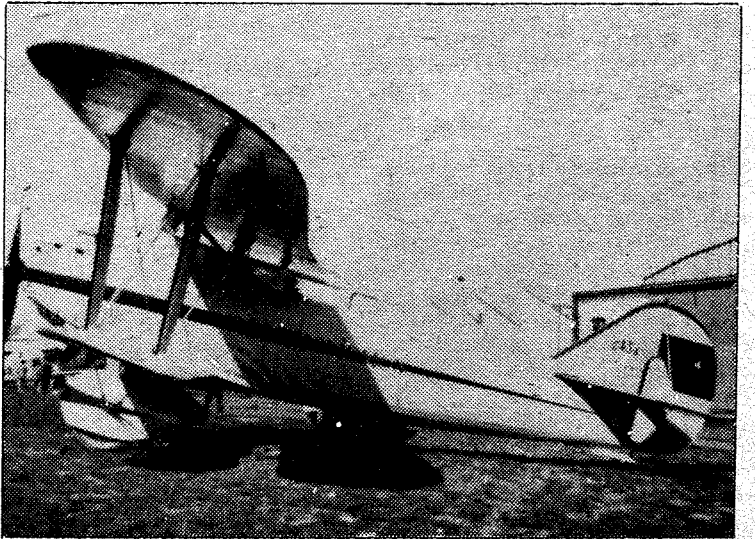
exploraron más de 100.000 Kms. cuadrados y se volaron miles de horas infructuosas. Madariaga mismo voló con el Coronel Fierro varias veces. Muchos rumores pero pocas evidencias.

El día 30 de junio se dió por terminada la búsqueda.

Los aviadores Barberán y Collar, habían entrado para siempre en la GLORIA.

A. G.-BETES

Doctor. Ingeniero Aeronáutico



El «Cuatro Vientos» airoso y aerodinámico, protagonista del vuelo Sevilla-Cuba. Costó 80.000 pesetas.

El Castellano