

El Capitan D. Mariano Barberán y Trós de Ilarduya, héroe del vuelo del avión "Cuatro Vientos"

ANTONIO GLEZ-BETES

Coronel retirado del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos.

INTRODUCCIÓN

ESTE trabajo pretende recordar la figura del capitán de ingenieros y aviador D.Mariano Barberán, aprovechando la ocasión de haberse cumplido hace poco tiempo el centenario de su nacimiento. Es un modesto homenaje a tan insigne militar que tanta gloria dió a la aviación española y que desapareció con su compañero el teniente Collar en 1933 en un rutinario vuelo con el avión «Cuatro Vientos» entre Cuba y Méjico.

INFANCIA Y JUVENTUD

MARIANO Barberán y Trós de Ilarduya nació en Guadalajara el 14 de octubre de 1895, hijo de Dolores Trós de Ilarduya y Mariano Barberán Timoneda, entonces comandante de Infantería.

Su infancia transcurre sin nada digno de mención arropada por un hogar donde se vive la vida de guarnición. Juega como los demás crios y comete las mismas pequeñas barbarasadas. De vez en cuando su mirada sube al cielo donde ve cernirse unos globos que proceden del Parque de Aerostación situado al otro lado del río.

En mayo de 1904 -tiene Mariano nueve años- su padre le lleva a los actos que se celebran con ocasión de la visita de S.M. el rey Alfonso XIII a Guadalajara.

A los trece años- 1909- prepara su ingreso en la Academia de Ingenieros. Su hermano Francisco, de 23 años, estudia ya en la misma, donde ha ingresado en 1903, le lleva a visitar la Academia y el Parque de Aerostación, donde puede contemplar los globos y el dirigible «España». Este realizaba, en mayo de 1910, las pruebas de recepción. Este ambiente familiar y militar, por supuesto, influye en Mariano para elegir la carrera militar.

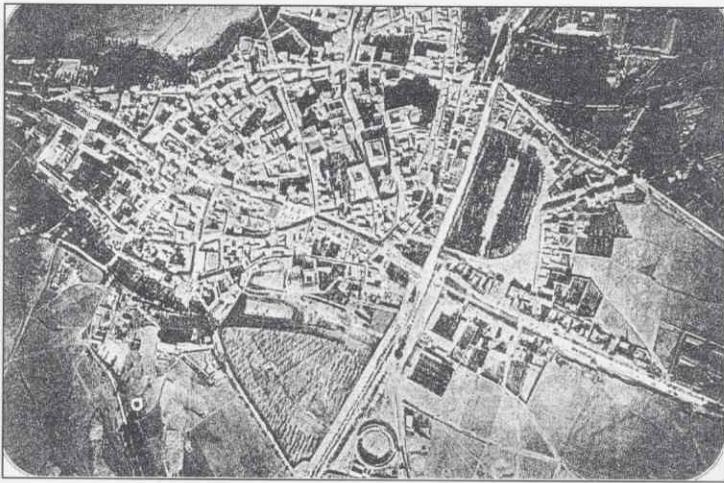
Sin problemas pasa los exámenes de ingreso y el 1 de setiembre de 1910 se incorpora como cadete a la Academia de Ingenieros. El director era el coronel D.José Madrid Ruiz y el Jefe de Estudios, uno de los mas distinguidos aeronáutas, el teniente coronel D.Anselmo Sanchez Tirado y Rubio, autor del libro «Aerostación Militar» publicado en 1889.

Pocos meses después, durante las vacaciones de Navidad, al cadete Barberán le cabe la suerte de ser testigo del primer vuelo de un aeroplano en Guadalajara. Veamos lo que relataba el periódico alcarreño «La Crónica» del 24 de diciembre de 1910. «El sueño que acarició siempre el hombre desde Icaro...hasta Farman con su biplano, es la hermosa realidad que conoce el pueblo de Guadalajara.



D. Mariano Barberán y Trós de Ilarduya, nacido en Guadalajara el 14 de octubre de 1985.

Ayer a las cuatro de la tarde acudió un inmenso gentío a las proximidades del Polígono de Aerostación, Campo de Tiro y Balconcillo. A los pocos minutos, dadas las cuatro de la tarde apareció un punto en el horizonte. Pronto se vió un pájaro de magnífica envergadura que después de evolucionar, hizo un último viraje a unos diez metros sobre el río Henares y se posó en tierra cerca del barracón del dirigible «España».



Vista aérea de Guadalajara en 1895.

La guarnición, a cuyo frente se encontraba el coronel D. Pedro Vives, saludó al piloto Mr. Jean Mauvais por su viaje en aeroplano desde el campo de aviación Ciudad Lineal, el primer aeropuerto de Madrid. Por la noche una cena en el Casino de Guadalajara en homenaje al aviador Sr. Mauvais y su esposa reunió a lo más representativo de la guarnición.

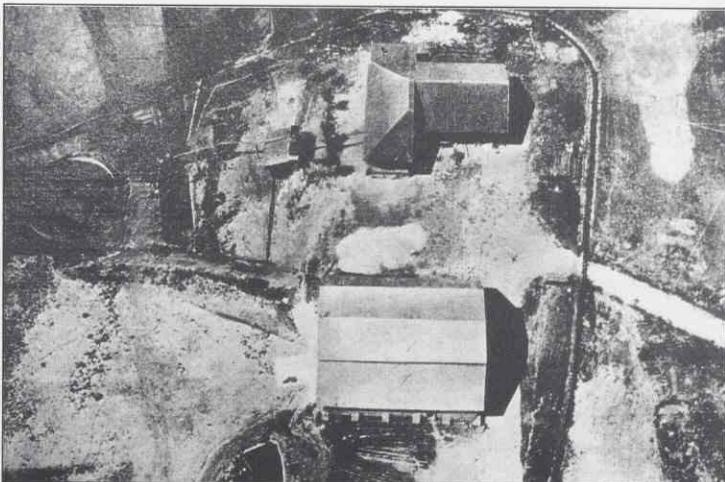
OFICIAL Y OBSERVADOR DE AEROPLANO

El 14 de setiembre de 1914, Barberán es nombrado 2º teniente alumno por promoción y el 26 de junio de 1917 primer teniente. Ese mismo año efectúa su viaje de prácticas visitando en Madrid, Granada y Algeciras las instalaciones militares.

Un año más tarde -1918- asciende a teniente por reorganización y solicita el curso de Observadores de Aeroplano y en octubre se incorpora al aeródromo de Cuatro Vientos. En mayo de 1919 recibe su título de observador de aeroplano.

Ya tenemos a Mariano Barberán en su elemento, lo que será su meta y su vida. Ha pasado unos memorables meses en Cuatro Vientos, estudiando y volando, donde vuelve varias veces durante su carrera y que será su hogar en algunas ocasiones.

«Barberito» como le llamaban coloquialmente sus compañeros es un muchacho afable, callado, tranquilo y estudioso. Ya se le había despertado su afición por las ciencias y se pasaba más tiempo en la biblioteca y en su habitación estudiando, que de jugar con los compañeros. Su padre ya había fallecido y vivía con su madre Dolores, cuando las cir-



Instalaciones del Parque de Aerostación de Guadalajara en 1900.



Academia de Ingenieros de Guadalajara.



El piloto Jean Mauvais rodeado de jefes y oficiales de la guarnición del Parque de Aerostación y de Guadalajara después de su viaje aéreo desde Madrid.



Aeródromo de Cuatro Vientos en 1920.

cunstancias de la vida militar se lo permitían. No se le conocían devaneos, ni novias.

Un mes después de conseguir su título de observador ya estaba destinado en Tetuán, donde su extraordinario sentido del deber le empuja a participar en cuantas acciones bélicas se desarrollan en Marruecos.

GUERRA DE MARRUECOS

Corría el año 1919 cuando lo encontramos volando, su gran pasión, y encargado de los talleres del aeródromo. Su cartilla de vuelo es impresionante, siempre

dispuesto para ocupar un puesto de observador en cualquier misión de reconocimiento y bombardeo.

En esos momentos se empezaba a interesar por la radiotelegrafía aplicada a la aviación. Después escribiría un libro, «Radiotelegrafía», uno de cuyos escasos ejemplares se encuentra en el magnífico Archivo Histórico del Aire en el castillo de Villaviciosa de Odón.

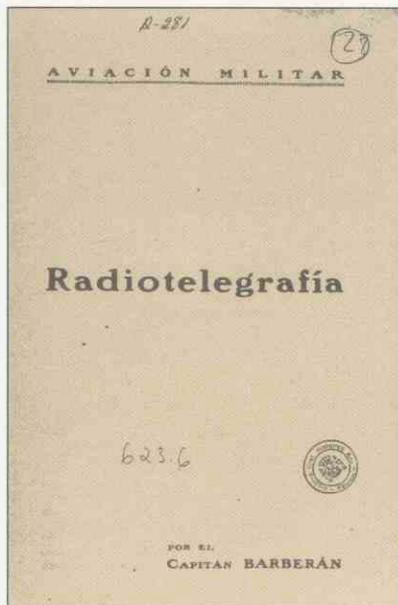
En 1920 le encontramos en el aeródromo de Arcila-Larache- encargado del gabinete fotográfico, otra de sus pasiones, debido a sus aplicaciones en el reconocimiento aéreo. Ascende a capitán y pasa a la situación «B» volviendo a su cuerpo de procedencia. 22 meses se le hacen largos en destinos insulsos, pero el hijo pródigo vuelve al aire y tenemos la suerte de encontrarle otra vez en el servicio de aviación a finales de 1921 y en su «hogar» el aeródromo de Cuatro Vientos.

Se le destina a la escuadrilla «Bristol» de Melilla donde empieza sus operaciones el 29 de marzo de 1922. Las primeras etapas de su vida se van cumpliendo: cadete, oficial de ingenieros militares y observador de aeroplano. Es un ejemplo para sus compañeros por su completa dedicación a su deber.

Ya entonces podemos vislumbrar un poco más de su carácter. Modesto pero tiene necesidad de lo excepcional, tiende a ser protagonista. Le gusta descollar sobre todo en el cumplimiento de su deber, que pone por encima de todo.

Marruecos le excita. Siempre quiere marchar al aire, pero le gusta volver y prepararse de nuevo. Vuela como observador con el capitán aviador D. Rafael Llorente Sola. Este habla de Barberán en los siguientes términos: « Su actuación se hacía destacada por el arrojo y el valor demostrado en todas las operaciones bélicas en las que interviene».

Y relata un caso que demuestra las cualidades que adornaban al capitán Barberán. «En un servicio de guerra para bombardear la cábila de Beni-Ulixek el avión pilotado por el



Portada del libro «Radiotelegrafía», escrito por D. Mariano Barberán.



El capitán Barberán, en el centro, con el capitán Llorente a su izquierda.

Capitán G^a de la Peña llevando de observador al teniente Florencio no regresa. Un impacto de una bala en el motor les hace aterrizar en territorio enemigo. Son hechos prisioneros.

El aeroplano es bombardeado el mismo día 10 de junio, que había sido derribado. Comprobar este extremo es objeto de muchas opiniones, mucha charla de cuartel y muchos los que desean realizar la misión de comprobar la destrucción del aeroplano. El Capitán Llorente se prepara sin avisar a su jefe. Habida cuenta del riesgo de la misión se lo comunica en secreto a un compañero. Una indiscreción alerta a Barberán y cuando Llorente va a despegar se encuentra a su observador en la carlinga.

Le ordena que abandone el aeroplano. Barberán se niega, es su puesto y no partirá sin que él vaya. El Bristol nº 21 despega en la mañana del 10 de junio de 1922.

Aterrizan en campo enemigo a unos cinco metros del avión «Bristol» destruido. Barberán baja de su puesto y Llorente le da la cámara para que fotografíe el avión y sus alrededores. Barberán lo primero que hace es darle la vuelta al avión suyo para poder despegar deprisa si las circunstancias lo exigiese. Toma rápidamente unas fotografías mientras observa a un grupo de jinetes enemigos acercarse al galope. Vuelve rápidamente al avión. Llorente mete motor y Barberán dispara con su ametralladora contra los jinetes moros. Vuelven al aeródromo, felices, pero son arrestados.”

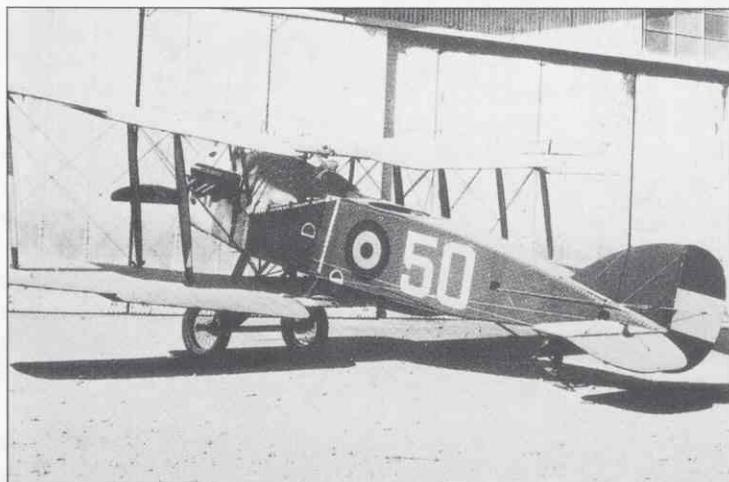
Según manifestó el entonces capitán aviador Acedo Colunga en su libro «El alma de la aviación española», «...» fue un acto de audacia y de confianza profesional. Si llegó a ser útil o nó, allá los que quieran en un empeño exagerado materializar todas las bellezas de la vida... Bién es verdad que se habían jugado la libertad a una carta y habían ganado».

El «Bristol» nº 21 quedó destruido días después al captar violentamente durante un aterrizaje con el depósito de combustible ardiendo. Resultaron ilesos su tripulación, Llorente y Barberán. Hoy se puede contemplar una réplica de este aeroplano en el Museo del Aire.

EL AIRE COMO META

ESTÁNDO destinado Barberán en la escuadrilla «Bristol» en Melilla es nombrado para realizar un curso en la Escuela de Bombardeo y Tiro de los Alcazares y en marzo vuelve a Melilla donde tiene un accidente de aeroplano, saliendo ileso.

El año 1923 sigue en Melilla. Marcha con su escuadrilla a Sevilla, a la inauguración de la Base Aérea de Tablada que



Aeroplano «Bristol» en el que voló Barberán numerosas misiones como observador.

tuvo lugar el 10 de abril de 1923. El recorrido Melilla-Tablada fue heroico debido a las desfavorables condiciones meteorológicas. Participa en el vuelo de demostración de las comunicaciones radio entre aeroplano y tierra, encontrándose en el extremo receptor S.M. el Rey D. Alfonso XIII. Esto le vale pasar destinado a Cuatro Vientos, al servicio radio, donde actúa como profesor. Asiste a una conferencia nacional de TSH (Telegrafía Sin Hilo).

Barberán presta en 1923 servicios en la escuadrilla Havilland «Napier» efectuando como observador de un aeroplano de ese tipo, el vuelo de traslado de estos aviones a Melilla desde Madrid con escala en Granada. Por esas fechas formando tripulación con el capitán Glez Gallarza (Eduardo), participa en el vuelo sin escalas Madrid- Larche con un recorrido de 900 kilómetros, utilizando un « Havilland Napier». Esta marca no pudo ser homologada, pero sí obtienen el premio del RACE. En abril de 1923 vuela como observador en la 1ª Escuadrilla «Bristol» cuyo jefe era el capitán Ortiz.

Siguiendo con su trayectoria profesional y como recompensa a sus desvelos en la rama de radiotelegrafía se le concede una beca para seguir un curso en París que tuvo lugar desde el 19 de noviembre de 1923 hasta mayo de 1924.

PILOTO DE AEROPLANO

ASISTE al curso de pilotos, pasa por la Escuela de Transformación y se le concede el título de piloto el 22 de enero de 1924. Terminada su estancia en París se incorpora a Marruecos, ya como piloto. Interviene en el abastecimiento de la posición de Coba Darse sitiada por el enemigo que impedía el acercamiento de las columnas de rescate.

Se organiza una operación de abastecimiento de una posición que sólo consistía en un rectángulo de 15 metros en su lado mayor.

Uno de los «Breguet» XIX que interviene en la operación va pilotado por el capitán Barberán y de observador lleva al teniente Ruiz de Alda. Mientras unos aviones vuelan en círculo ametrallando los alrededores de la posición, otros van lanzando hielo y alimentos. El aeroplano de Barberán resulta tocado por los impactos. Queda herido de consideración, pero logra llegar al aeródromo y pasa al hospital. Sus graves heridas hacen que se le declare inútil para el vuelo y vuelve al Cuerpo de Ingenieros.

Ya posee la Medalla Militar individual, que le fue impuesta el 29 de marzo de 1922 en Melilla, varias cruces del Mérito Militar con distintivo rojo, el pasador de Melilla y el distintivo



Avión «Breguet XIX» que pilotaba Mariano Barberán.

del servicio de aviación. Ha participado en ocho campañas de operaciones y está considerado como uno de los primeros aviadores.

Según Arturo Barea en su libro «La Forja de un Rebelde» relata que Barberán era diferente de los otros aviadores. Se encerraba en su despacho cada tarde a trabajar, hacer cálculos y estudiar. Estaba obsesionado con el vuelo. Escuchaba con gusto sus disertaciones técnicas. Era pequeño y vivaracho, con ojos febriles tras sus gafas, prematuramente calvo, silencioso y retraído. Sus relaciones con otros compañeros eran restringidas. Nunca tomaba parte en sus juegos y vivía una vida de recluso. Parecía un fraile vestido de uniforme. Me dijo un día: «Claro que se arriega la vida volando, pero al menos se arriega por algo grande. Barberán tenía miedo a la muerte, como todos, pero la desafiaba.»

Y seguimos comentando rasgos de su carácter. Desde la altura piensa en la acción. No es fatalista. Vence y se siente útil. Se siente muy a gusto en la aviación y en Marruecos.

Quizás se podría decir que el Barberán aviador es una persona atípica, carente de hogar. Su hogar es la carlinga ordenada por la técnica y la verticalidad de la tercera dimensión. La vida de este aviador en misiones de guerra es una continua despedida del aeródromo. Es un ir y venir. La Tierra es algo que está abajo. Huye y busca algo. Siempre va en busca de algo. Le gusta la vida rutinaria, pero sobre todo el orden en su normal habitáculo del aeroplano.

La mujer en Barberán es un tema difícil. La consideraba, quizás, el polo opuesto a un mundo organizado por la técnica y las tridimensionalidad. Poco se puede aportar en este orden.

VUELTA E IDA DE LA AVIACIÓN

BARBERÁN cuando es dado por inútil para el vuelo, no se resigna a esa situación y remueve Roma y Santiago, escribe a todos sus jefes, sus cartas casi exigen que le faciliten la vuelta al aire. Por fin lo consigue. En el verano de 1924 se le nombra para realizar el curso de jefe de escuadrilla. Terminado éste se le vuelve a destinar a las escuadrillas «Breguet». Se forman dos grupos y Barberán es nombrado jefe de la tercera escuadrilla. Otra es mandada por el capitán Arias Salgado.

Salen de Madrid las escuadrillas el 1 de julio de 1924 y hacen escala en el aeródromo de Armilla en Granada. El salto líquido hasta Marruecos cuenta con el apoyo de unos hidros con base en Motril. El tiempo es infernal y coincide con las fiestas del Corpus. Arias Salgado marcha a la ciudad. Barberán se queda en el pabellón de oficiales esperando la mejora del tiempo.

La mañana del 2 de julio trajo un tiempo aceptable y Barberán da la orden a su escuadrilla de partir inmediatamente. Alcanzan Melilla sin problemas. Cuando Arias Salgado llega al campo se entera que la escuadrilla de Barberán ha partido. Se enfada, quizás con cierta lógica y desde ese día Barberán y él rompen las relaciones. Según se contaba se entendían con papalitos.

El jefe del Grupo Diaz Sandino, persona de no muy altas cualidades, no ataja a tiempo el problema. Un día Barberán agrede a Arias Salgado y este le reta en duelo. Enterado el jefe de las Fuerzas Aéreas ordena el arresto de ambos. Barberán que entregaba todo lo que podía a la aviación, esfuerzos y alma, y no daba más porque no lo tenía, estima que el asunto no se había resuelto adecuadamente y pide la baja en aviación, o sea, su pase a la situación «C».

La instancia rezaba lo siguiente:

Mariano Barberán y Trós de Ilarduya, capitán de Ingenieros, Observador y piloto de aeroplano con destino en el Servicio de Aeronáutica Militar a V.E. reapepetuosamente expone:

Que desea pasar a la situación «C» de las que señala las disposiciones vigentes para el personal navegante del referido servicio.

Gracia que espera alcanzar de V.E. cuya vida guarde Diós muchos años.

Melilla 29 de agosto de 1925.

Así de escueta la petición.

Mientras llega la respuesta a la solicitud Barberán participa en las operaciones del desembarco de Alhucemas, en septiembre de 1925. Barberán vuela como piloto de los «Breguet» XIX en la primera escuadrilla, del grupo mandado por Diaz Sandino. Se recuerdan los vuelos de su escuadrilla del 9 de septiembre, se efectúan 9 bombardeos y 9 aprovisionamientos en un solo día. El aeroplano de Barberán, llevando como observador al teniente Servet es alcanzado por unos impactos en el motor y tiene que aterrizar cerca de Laucien, sin problemas.

Le conceden lo solicitado en la instancia y vuelve a su cuerpo de procedencia. El asunto no ha podido arreglarse pues con las operaciones bélicas nadie ha podido intervenir. Todos se unen ahora para que «Barberito» no abandone la aviación. Ya es tarde y el hecho está consumado.

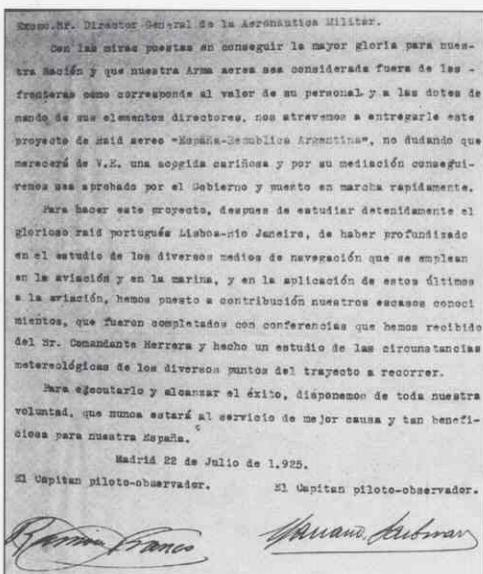
BARBERÁN Y RAMÓN FRANCO

Si algún admirador tenía Barberán, este era el celebre Ramón Franco. Este personaje acababa de casarse «por las buenas» esto es, sin permiso militar. Llega con su esposa Carmen Díaz a Melilla y se incorpora a su destino en la Base Aérea de Atalayón en 1925.

Sus ratos libres los dedica a preparar un vuelo más importante que el que hizo en 1923 cuando acompañó en un hidro a los tres «Breguet XIV» a las islas Canarias. Quiere alcanzar Argentina en un hidro. Adquiere documentación, planos, mapas y cuantos datos considera adecuados al fin propuesto. Ahora bién Ramón Franco era un piloto excepcional uno de los cinco magníficos, pero sus conocimientos técnicos eran limitados.

Según la esposa de Ramón, persona de cierta cultura y que hablaba varios idiomas, nos relata que Franco buscó una de las mejores inteligencias de la aviación: Mariano Barberán. Este era un verdadero experto en navegación aérea, era un notable matemático y un gran investigador que con sus risueños ojillos, observando a través de sus gafas captaba inmediatamente cualquier problema y lo resolvía.

Mariano —sigue relatando— hizo en poco tiempo un trabajo magní-



Las firmas de Barberán y Franco en la «Memoria» que presentaron para el vuelo España-Argentina el 22 de julio de 1925.



Ramón Franco en la carlinga del «Plus Ultra», Ruiz de Alda a la derecha.

fico, completo en todos sus detalles sobre la posibilidad de un vuelo en hidroavión desde España a Sudamérica. Según iba avanzando Barberán en su trabajo, Ramón guardaba todo los papeles en carpetas que iban creciendo por momentos.

Todos los estudios se plasmaron en una Memoria que enviaron con la firma de los dos aviadores al general Soriano que la aprobó inmediatamente.

El 29 de agosto nos enteramos, Ramón y yo, que Barberán había solicitado la baja en aviación. La consternación fue enorme y Ramón se encontró con sus planes rotos. Marcha a Madrid y después de mucho pensarlo eligió a Ruiz de Alda de sustituto de Barberán. Aquél procedía de Artillería y era el número 1 de su promoción.

En enero de 1926 se encuentra Barberán destinado en Canarias donde tiene la oportunidad de reunirse con Ramón Franco que había hecho escala en su vuelo a Argentina. Una de la mayores preocupaciones de Franco había sido la sustitución de Mariano Barberán y por tanto volvió a insistirle que le acompañase como navegante, que él podía arreglarlo, pero las circunstancias no lo permitieron.

Todos los compañeros de Barberán desde entonces labraron por la vuelta de Barberán, explicable si seguimos las palabras que escribe Gomá: « Es difícil conocer un hombre mejor dotado por Dios con tan completas y brillantes cualidades: inteligencia privilegiada, clara, precisa, sin elucubraciones matemáticas, profunda, llena de realidades; carácter serio, callado; en las conversaciones en grupo con sus compañeros no habla y presenta a todos una sonrisa dulce de hombre modesto; es enérgico y hasta duro en los actos



Escuela de Observadores de Cuatro Vientos.



Mariano Barberán con su compañero Gonzalez Gil.

dedicados al cumplimiento del deber; pero siempre afable; no desfallece, tiene una gran voluntad para dar remate a todas las empresas que se propone, tiene gran valor y serenidad para no dar importancia a lo que realiza, como si se tratara de hechos que están al alcance de todos; posee extraordinaria cultura y relevantes dotes para el profesorado. El capitán Barberán es la figura mas completa que tal vez exista en la Historia de la Aviación del Mundo».

A su vuelta a aviación se le encarga la misión de crear una Escuela de Observadores en Cuatro Vientos, extremo que realiza con la profesionalidad ya acreditada y en 1932 le encontramos de director de dicha escuela y profesor de la misma. También imparte clases en la Escuela Superior Aerotécnica en los cursos de navegantes aéreos.

EL VUELO A CUBA Y MÉJICO

EL capitán Mariano Barberán, era un gran preparador de vuelos, que por una u otras circunstancias nunca realizaba. Así ocurrió con la Vuelta a España que preparó con el aviador Jimenez y el viaje directo a Guinea con su compañero Gonzalez Gil.

En octubre de 1932 presentó al Gobierno una «Memoria» relativa al vuelo Sevilla-Cuba-Méjico, que por su trascendencia se convirtió en empresa nacional. La Memoria explicaba con gran sencillez el objeto de la empresa aérea: *El vuelo España-Cuba-Méjico... persigue varias finalidades de extraordinario interés ; proporcionar ventajas de orden general..., constituir un enlace entre España y los países de la América Central...para que las alas españolas lleven un cordial saludo del viejo solar hispano a la República de Méjico....Estudiar una nueva ruta aérea sobre el Atlántico Central...que en un porvenir - no muy lejano- será el camino que seguirán las grandes naves aéreas entre Europa y América.*

Barberán de 37 años de edad, fornido, de faz abierta, con gafas y calvo tenía un estilo de trabajo muy eficaz y ordenado. Su primera tarea fue la elección de un piloto, que recayó en la persona del teniente Joaquín Collar Serra, entonces el mejor y mas hábil piloto militar de la aviación española, número 1 de su promoción. Como complemento para la ayuda técnico-mecánica eligió al sargento Modesto Madariaga, con gran experiencia en la preparación de grandes vuelos.



Teniente D.Joaquín Collar Serra elegido como piloto para el vuelo Sevilla-Cuba-Méjico.

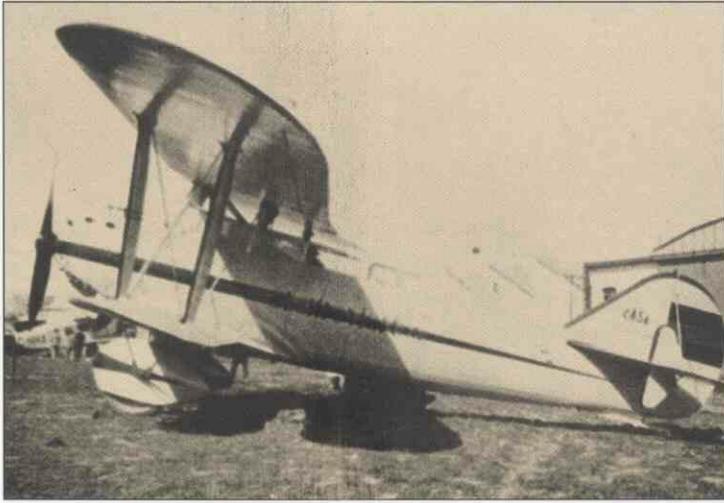
La segunda tarea fue encargar a la Sección de Meteorología del Servicio de Protección de Vuelo de Aviación Militar el estudio de la meteorología de la ruta. Se obtuvieron 11 rutas probables y se decidió que la ruta loxodrómica mas conveniente era la que partiendo de Sevilla, se apoyaba en las islas Maderas, dirigiéndose a Puerto Rico, Santo Domingo y rindiendo vuelo en Cuba.

La tercera tarea fue encargar la fabricación del aeroplano y que según la «Memoria» debía ser de fabricación nacional. Establecido un radio de acción de 8.100 kilómetros, se decidió por el proyecto presentado por CASA de un avión basado en el Breguet XIX «Gran Raid». El presupuesto era de 80.000 pesetas. Este proyecto se le adjudicó a Construcciones Aeronáuticas (CASA). La elección del motor recayó en el Hispano Suiza de 650 CV, que se fabricaba por la empresa Elizalde de Barcelona, al que se le encargaron dos unidades.

El proyecto de CASA era un verdadero reto para la ingeniería aeronáutica, pues los primeros cálculos condujeron a un avión con una carga de combustible de 5.325 litros para un peso de despegue de 6.320 Kilogramos. ¡ Un verdadero depósito volante!

Con el entusiasmo de ingenieros y obreros y la colaboración del Laboratorio Aerodinámico de Cuatro Vientos el avión se terminó el 15 de abril de 1933. Se le bautizó «Cuatro Vientos». Se le asigna el número 195 de fabricación.

Barberán, Collar y Madariaga empiezan una serie de vuelos de pruebas para comprobar las actuaciones del avión

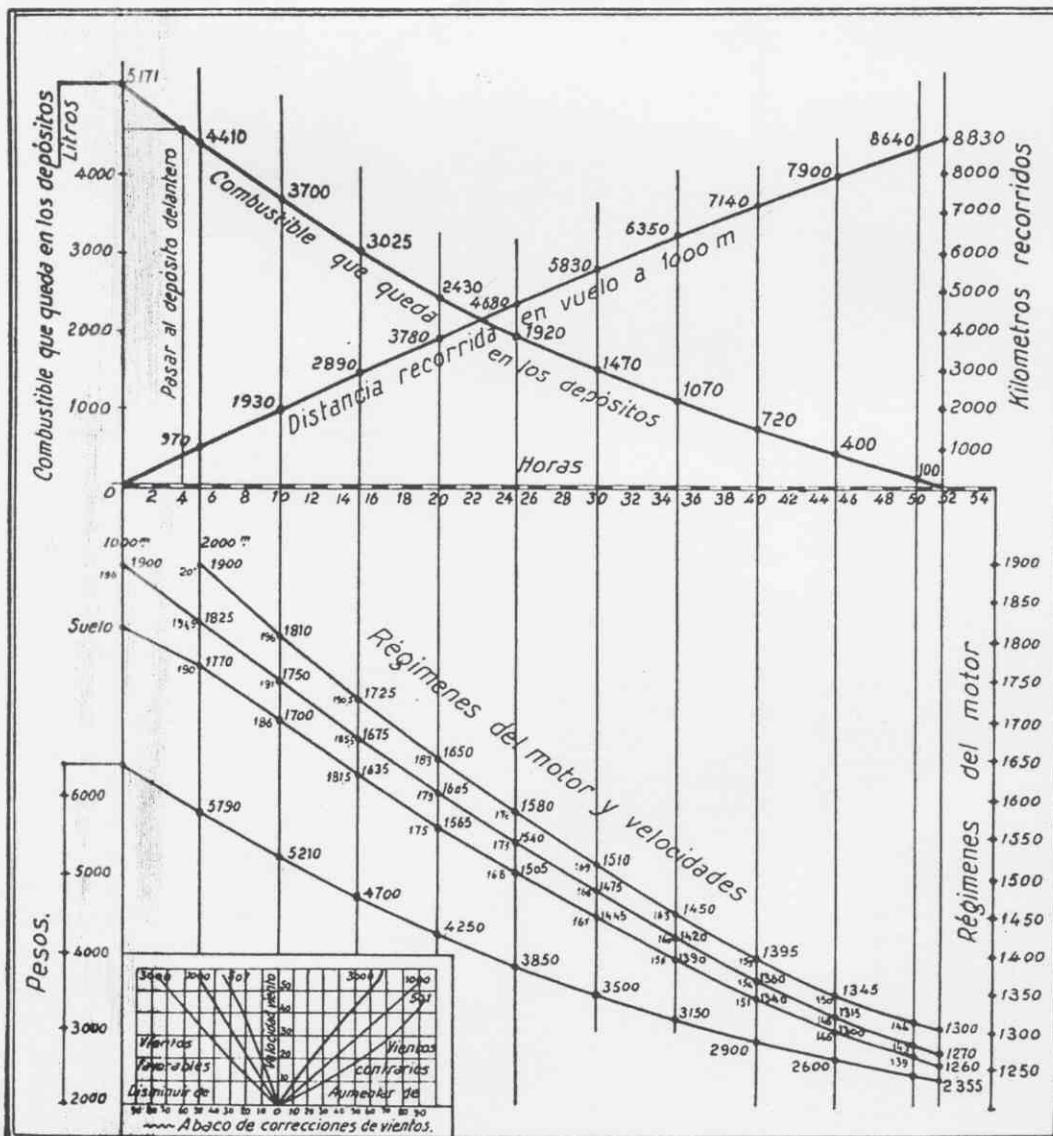


Dos vistas del avión "Cuatro Vientos" recién salido de CASA el 15 de abril de 1933.

según el cuadro de marcha calculado por el equipo de Ge-tafe/Cuatro Vientos.

El avión empieza las pruebas en vuelo el 24 de abril de 1933. Las distancias de despegue se calculan con potencias reducidas para simular la carga máxima del avión y se realizan también varios vuelos de unas quince horas de duración a diferentes altitudes para obtener los datos necesarios.

Es de justicia señalar la valiosa cooperación de ingenie-ros, técnicos y obreros de CASA y del personal de ingenie-ría militar. Se citan, Ortiz de Echague, Sousa, Aguilera y Díaz de Iboleón, como constructores del avión; Larrauri autor de la instalación de refrigeración; Pérez Seoane de la instala-ción eléctrica; Herrera, Olivie, Bada, Servet y Guinea, que se encargaron de las experiencias en el túnel aerodinámico de

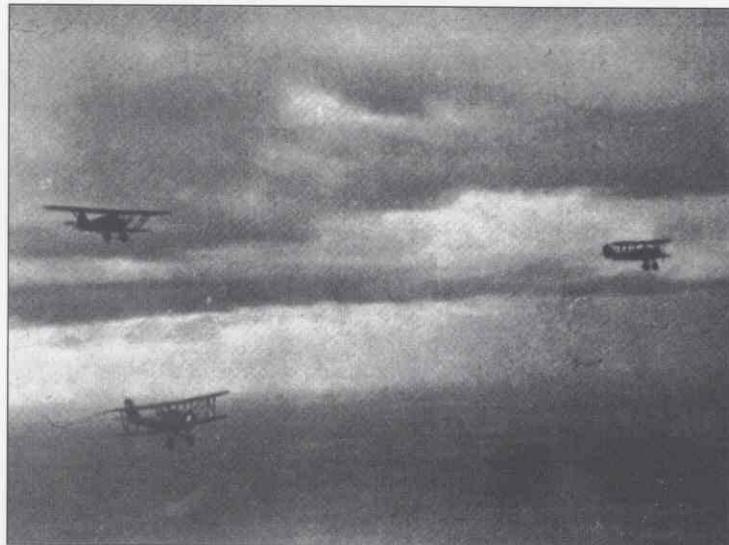


Cuadro de marcha utilizado en el vuelo España-Cuba-Méjico.

Cuatro Vientos y los cálculos del cuadro de marcha y por último Cubillo en la parte meteorológica.

Terminadas las pruebas, el día 3 de junio los aviadores fueron recibidos por el jefe del Gobierno que les deseó «muy buena suerte en la empresa, que había de poner muy alto el nombre glorioso de la Nación hispana». El día 8 de junio Barberán es objeto de un homenaje por habersele concedido la Cruz de Isabel la Católica.

El mismo día parten para Sevilla (Aeródromo de Tablada), donde se prepara el avión por un técnico de la Hispano y dos mecánicos de CASA, instalándole un motor-hélice nuevos. Mientras se iban recibiendo con regularidad la información meteorológica de Cuba y de la ruta y el 9 de junio, al filo de las 10 de la noche, decide Barberán que el momento ha llegado. Incitaciones cariñosas de sus compañeros obligan a descansar a Barberán y Collar. Unas pastillas de Veronal les libra de la vigilia.



Llegada del «Cuatro Vientos» a la Habana (Cuba).

El vuelo Sevilla-Cuba.
El capitán Barberán y el teniente Collar han llegado felizmente al término de su viaje.

El domingo, a las veinte horas y cinco minutos, han aterrizado felizmente en Camagüey (Cuba) el capitán Barberán y el teniente Collar, que el sábado, de madrugada, salieron de Sevilla, a bordo del «Cuatro Vientos». El trayecto recorrido en el vuelo es de 7.015 kilómetros, lo que supone una media horaria de 160. El capitán aviador Walter Hinton, que en 1919 realizó la travesía transatlántica desde América a Europa, pasando por las Azores, ha declarado que este vuelo—proeza marabillosa—es uno de los más notables realizados en los años últimos. Minutos antes de partir, en Sevilla, los soldados de Aviación cargan de aceite el aparato.

El «Cuatro Vientos» está ya preparado, y, ante las personas que han acudido a despedirlos, Barberán y Collar explican las particularidades del aeroplano y sus propósitos para realizar felizmente la gloriosa empresa.

En este momento el aparato sólo espera que suban a él los intrépidos aviadores.

El capitán Barberán, desde el «Cuatro Vientos», se despide de todos.

El teniente Collar. (Fotos Serrano.)

LA PARTIDA PARA CUBA

EN la madrugada del 10 de junio se saca el «Cuatro Vientos» del hangar de bombardeo y se le traslada cerca del Aeroclub para la carga de combustible y después a la pista preparada especialmente. En la cola se le adapta el carrillo de despegue. Collar a las dos ya se encuentra cerca del avión. A poco aparece Barberán. Madariaga ya ha partido en barco para Cuba con los elementos de apoyo al vuelo y ciertos repuestos.

A las 4:15 suben a la cabina y dan el último adiós a los compañeros. Van muy tranquilos. Barberán va cargado de papeles e instrumentos de navegación. La temperatura es de 14 grados. Arranca el motor y la quietud de la noche sevillana queda rota. A las 4:35 empieza el despegue, a los 300 metros se suelta el carrillo, a los 1.200 metros el avión bota un par de veces y a los 1.500 metros pierde contacto con el suelo y penetra en ese mundo donde la vida y la muerte tienen otras dimensiones.

Vira y regresa sobre el campo con el rumbo correcto de 256 grados. Varios aeroplanos los acompañan. A los 32 minutos dejan atrás la costa española por el mismo lugar de donde partió Colón para descubrir el Nuevo Mundo.

Antes y después del vuelo Sevilla-Cuba.

Cubillo ha previsto nubes a 200 kilómetros de la costa. La carta de navegación de Barberán enrollable de papel fuerte contiene este dato. Cada 10 minutos lleva trazadas las líneas de posición y figuran los datos de tiempos, gasolina consumida, régimen del motor y velocidad indicada.

En un cuaderno Barberán va anotando los cálculos mientras Collar se ocupa de mantener la actitud del avión y los parámetros de vuelo. A las cinco horas y media de vuelo pasan sobre las islas Maderas que están cubiertas de nubes, pero las reconocen por un pico que sobresale de las mismas.

Como van adelantados veinte minutos en el horario, Barberán le pasa a Collar un papel con las nuevas RPM:1795. Solos en la inmensidad del espacio, Sol arriba y nubes abajo.

A las 9:30 horas de vuelo Barberán abre la cabina y tomando el sextante toma dos alturas del Sol. Comprueba que van clavados en la ruta. A las 14:30 horas de vuelo la Luna les permite comprobar de nuevo la posición. Collar se siente indispuerto y Barberán toma los mandos. Fiebre y escalofríos hacen temer por el vuelo, pero después de cinco horas se recupera.

A las 24:30 horas de vuelo calcula Barberán de nuevo la posición con la ayuda de varias estrellas y comprueban que cruzan el paralelo 20. Barberán pasa a Collar un nuevo rumbo: 270 grados. A las treinta horas de vuelo Barberán le pasa a Collar un mapa de Santo Domingo y le escribe en un papel, » Dentro de tres horas veremos la bahía de Samaná«. El rumbo sigue en 270 grados.

LA LLEGADA A CUBA

EN Cuba avisan el paso del avión sobre Guantánamo a unos 1.200 metros de altitud. Siguen viaje sobrevolando la línea férrea. El tiempo es malo. A las 14:30 hora local cubana del 11 de junio el avión sobrevuela Camaguey. A los veinte minutos regresan y toman tierra en aquel aeródromo, les quedan 100 litros, unos treinta minutos de vuelo.

La prensa y la radio airean por todos los rincones del planeta el triunfo y la gloria de las alas españolas. Lo imposible se ha conseguido. Este vuelo hoy día es difícilmente reproducible. Han efectuado un solo salto líquido de 7.895 kilómetros en 40 horas de vuelo, sin un solo fallo mecánico.

El 12 de junio despegan el «Cuatro Vientos» de Camaguey y se dirige a la Habana. El público sigue por la radio el progreso del avión, que aterriza en el aeródromo de Columbia a las 17:15 horas. De la cabina surge Barberán en uniforme. Collar para el motor y también desciende de la cabina. Mas de 10.000 personas están presentes en el aeródromo -a pesar del calor infernal- y es apoteósico el recibimiento a los héroes. Barberán y Collar aceptan con enorme sencillez estas muestras de cariño.

En La Habana, abundaron los homenajes, festejos, banquetes y actos de concesión de condecoraciones. Los aviadores están abrumados de tanto cariño que les demuestra el pueblo cubano. El día 19 de junio, quizás de una manera súbita, Barberán considera necesario proseguir el viaje a Méjico.

Así lo comunica a las autoridades y encarga al mecánico Madariaga que prepare el avión. Todo el público enterado de la partida se vuelca en convencer a los aviadores que retrasen la salida. Con gran pesar Barberán confirma la partida para el 20 de junio a temprana hora.

La ruta a Méjico es estudiada con sus colegas cubanos y los aviadores reciben completa información sobre la meteorología y los aeródromos utilizables. Les recomiendan que crucen por la península de Yucatán y sin abandonar la cos-

ta proseguir hasta Veracruz, donde unos paneles les darían información sobre si era posible continuar el vuelo.

LA GLORIA Y LA TRAGEDIA

EL 20 de junio ha llovido ligeramente y Barberán está molesto con un inoportuno furúnculo. Collar sufre de acidez de estómago. Ninguna de estas cosas son de importancia como para retrasar el vuelo. Una vez las viandas y un pequeño equipaje a bordo, se encuentra el avión preparado para despegar. No aceptan la escolta de otros aviones. Barberán viste uniforme y encima un suéter blanco. Collar pantalones de uniforme y una cazadora de cuero. El vuelo a Méjico dura unas doce horas.

A las 5:45 de la mañana se pone en marcha el motor y el avión con una carga de sólo 3.000 litros de combustible, se va al aire 8 minutos mas tarde. El cielo gris y la fina lluvia hacen triste la partida.

El avión sin problemas entra en Méjico por la península de Yucatán según apreció el capitán de un barco. Diversas poblaciones dieron el paso del avión, la última Villa Hermosa. A las 11:35 se cruza con el avión comercial de la compañía Mejicana que vuela de Mérida a Tejería.

A las 13:30 aviones mejicanos salen del aeródromo Balbuena de la capital mejicana al encuentro del «Cuatro Vientos». Regresan a las 6 de la tarde en medio de una fuerte tormenta. El avión no aparece. A las ocho de la tarde, tres horas pasada la ETA, el gobierno mejicano da la orden de búsqueda. Se monta una operación increíble, tal era el cariño que se tiene a los aviadores que traen un abrazo fraternal del otro lado del Atlántico.

Todo es inútil. Ramón Franco es encargado por el gobierno español de investigar la desaparición del «Cuatro Vientos». Aventura la hipótesis de que hubiese caído al mar.

EPÍLOGO

SE abren paréntesis de esperanza que se van cerrando. Lo inevitable, lo increíble, ha ocurrido en un vuelo sencillo y corto. Hasta hoy no ha podido encontrarse el avión y sus tripulantes. El misterio continua a pesar de los esfuerzos de muchas personas. Quede constancia que la aviación española ha dedicado y dedicará todos los esfuerzos necesarios para encontrar el avión «Cuatro Vientos» y a sus héroes. Hasta ahora todos los esfuerzos han sido inútiles.

Así desapareció el capitán de ingenieros D. Mariano Barberán, un militar, aviador e ingeniero que encontró la muerte junto con su compañero Collar en un vuelo sin importancia de Cuba a Méjico después de haber realizado ambos el irrepentible vuelo sin escalas de Sevilla a Cuba en un biplano monomotor.

Como recompensa por su vuelo le es concedida la Medalla Aérea (Gaceta del 20 de febrero de 1934) a los dos héroes.

España tiene una deuda de gratitud pendiente con este aviador militar que tan alto puso el pabellón español. Quizás esa deuda se podría saldar con el monumento que se promocionó por la Federación Aeronáutica Española en 1935, que contó con numerosas aportaciones del personal de aviación, pero que nunca se ha construido. Hora es que ese monumento perpetúe para la posteridad la hazaña y también la heroica muerte que encontraron Barberán y Collar.

Mientras sólo nos queda una oración.

Madrid marzo de 1997. ■