El vuelo trasatlántico de un aviador cubano

EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación

INTENTOS QUE NO LLEGARON A CUAJAR

DESDE que en 1926 cruzara el Atlántico el *Plus Ultra*, hidroavión Dornier "Wal" de la Aviación Militar, en tres ocasiones más lo habían hecho aviones españoles: El *Jesús del Gran Poder* y el *Cuatro Vientos*, militares, y la avioneta *Santander*, civil, todas ellas uniendo por el "camino del cielo" a España con las naciones hispánicas de allende el Océano.

No se había realizado, sin embargo, ningún *raid* en sentido contrario, partiendo de algún país hispanoamericano con destino a la Madre Patria, aunque desde junio de 1933, cuando los oficiales de la Aviación Militar española, capitán Barberán y teniente Collar, realizaron la proeza de cruzar el Atlántico por su parte más ancha y en la dirección meteorológicamente más desfavorable, cubriendo los 7.895 kilómetros que separan a Camagüey de Sevilla en 39 horas y 54 minutos, con el sesquiplano "superbidón" *Cuatro Vientos*, la resonancia internacional de la hazaña, y su trágico desenlace con la misteriosa (1) desaparición del avión y los aviadores en el vuelo Habana-México, hizo que en varias naciones hispánicas de aquel lado del mar, aviadores militares y civiles pensaran en realizar *raids* transoceánicos, de oeste a este, para devolver a España la visita realizada por Barberán y Collar.

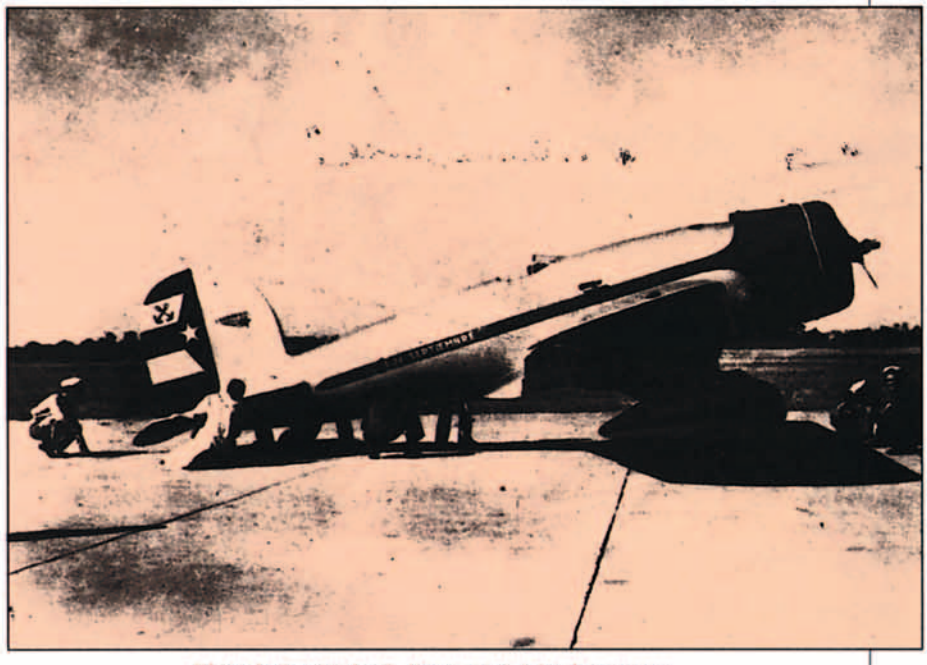
En México se llegó a constituir un "Comité pro vuelo México-Sevilla", y en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, bajo la dirección del ingeniero aeronáutico Michael T. Watters, se construyó un monoplano de ala alta, monomotor de estructura metálica, que llevaría el nombre de *Barberán y Collar*, y sería tripulado en el proyectado raid por el piloto civil Francisco Sarabia y el teniente de corbeta de la Armada mexicana, Alberto Cortés que desempeñaría los cometidos de copiloto y navegante.

(1) Hoy se sabe que, forzados por avería a tomar tierra en la sierra de Mazateca, en Oaxaca, fueron ambos aviadores asesinados por indios de la zona con el único propósito de robarles.

nio de 1934, y las diferencias suscitadas por ellos entre Sarabia y el doctor Watters, dieron al traste con el *raid* que no se llegó a iniciar.

SE PREPARA EN CUBA UN *RAID* TRANSATLANTICO

En Cuba, sin embargo, con un planteamiento más realista, tratando de cruzar el Atlántico pero no de batir *record* alguno, el subteniente de la Aviación Naval, Antonio Menéndez Peláez, estudió una ruta bastante parecida a la que Juan Ignacio Pombo había seguido en 1935 con la *Santander*, pero en sentido contrario. Con ella pretendía cruzar el Atlántico por su parte más estrecha, desde el extremo más oriental de América al más occidental de Africa.



El "4 de Septiembre", listo para iniciar la empresa

Inicialmente, el vuelo sería directo, de Camagüey a Sevilla, pero si al llegar sobre este último punto, disponían aún de combustible suficiente, se proponían los aviadores continuar hasta Barcelona, batiendo así la marca mundial de distancia.

Una serie de accidentes -ninguno realmente grave pero alguno de cierta importancia- sufridos por el avión durante los vuelos de prueba, en ju-

Antonio Menéndez, en Rancho Boyero, con el Jefe de la Marina Constitucional, coronel González.

Menéndez, en Camagüey, momentos antes de iniciar el raid

Para su propósito contaba con un monoplano de ala baja, monomotor metálico de limpias líneas, Lockheed "Sirius" (2), dotado con un motor en estrella, Pratt and Whitney "Wasp", de 450 caballos, adquirido por 500 pesos a un novato aviador norteamericano, Albert Thompson, que en uno de los primeros vuelos se había accidentado en la playa de Varadero, en Matanzas, perdiendo allí todo interés por la aviación.

Menéndez, con el apoyo de la Armada, introdujo en el "Sirius" algunas importantes modificaciones entre las que las principales fueron: dotarle de un depósito de combustible de 400 galones (3) de capacidad, sustituir la hélice original por otra metálica y de paso variable, e instalar a bordo un equipo de radio, Beacom, y un horizonte artificial para el vuelo sin visibilidad exterior.

Al avión, que era de aluminio pulido con visos azul ultramar, le pintaron en el empenaje de deriva y timón de dirección, la bandera de Cuba, cargada la faja blanca superior de dos anclas, cruzadas, de sable.

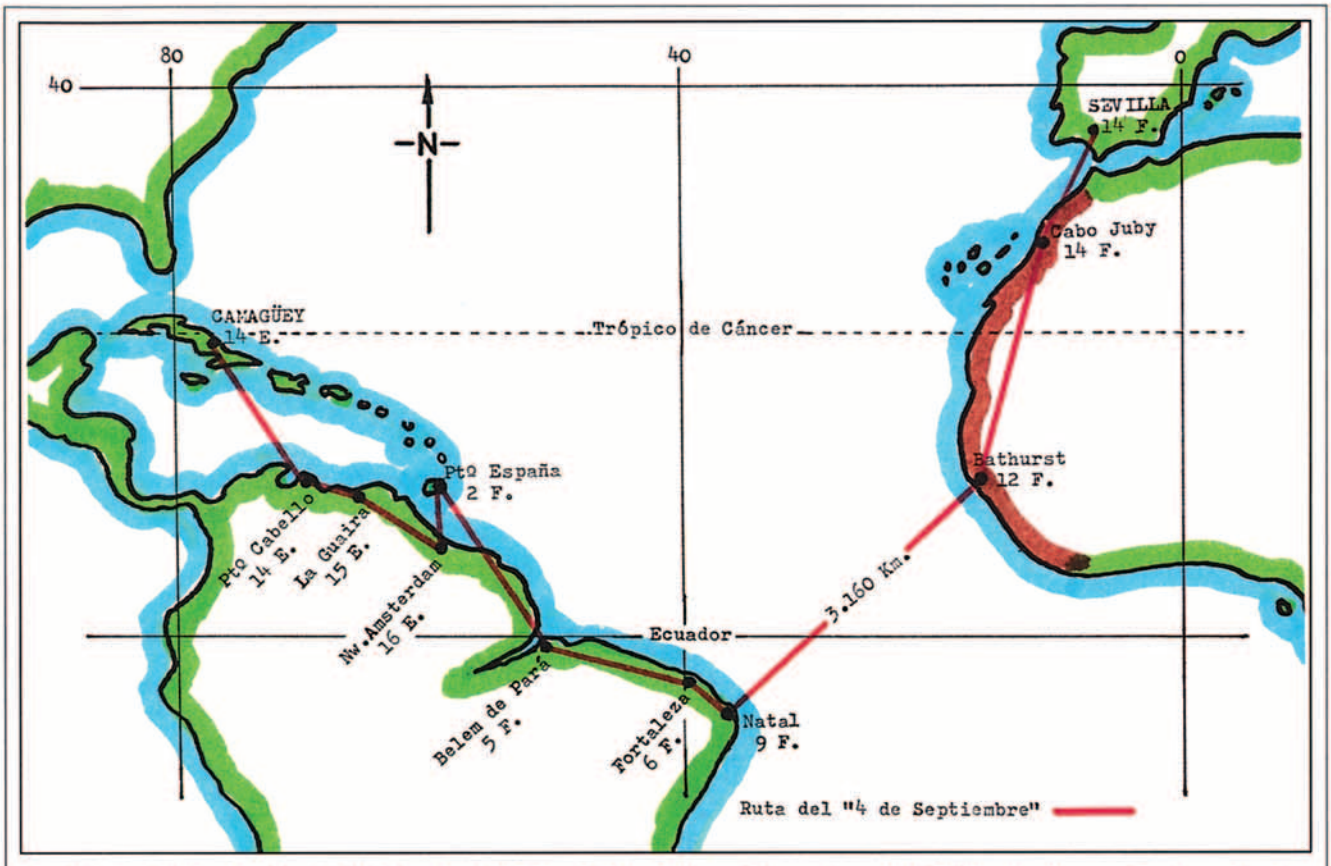
Un Decreto de la Presidencia del Gobierno, de fecha 23 de diciembre de 1935, autorizaba el vuelo de Menéndez "a la república española", y le asignaba una dieta diaria de 10 pesos, durante el tiempo que empleara en el *raid*.

A principios de enero de 1936 el avión se encontraba ya listo, en Rancho Boyero, y el 9, escoltado por tres aviones *perseguidores* de la Aviación Militar, voló a Campo Columbia donde en una austera, pero solemne ceremonia, fue bautizado con el nombre de *4 de Septiembre*.

Se encontraban en el campo, formadas en parada, una compañía de Infantería de Marina y otra de la Policía, y se hallaban presentes, un representante del coronel Batista, el Jefe de la Marina Constitucional, el Jefe de la Aviación Naval y otros altos oficiales, así como el Embajador de España, don Luciano López Ferrer, el

(2) En un avión del mismo tipo que éste, pero de versión hidro, el coronel C. A. Lindbergh había realizado un recorrido de 30.000 millas, alrededor del Atlántico.

3) 1.514 litros.



Presidente del Casino Español de La Habana, y numerosas personas civiles, cubanas y españolas.

Entre los aplausos de los asistentes, la niña Esther González, que sería la madrina, rompió una botella de champán contra el buje de la hélice del *4 de Septiembre*.

La bendición del aparato tuvo lugar al día siguiente, en Rancho Boyero, oficiada la ceremonia por un religioso de San Juan de Letrán. A Menéndez le fueron ofrecidas en este acto sendas medallas de oro de la Virgen de la Caridad del Cobre y de Nuestra Señora de los Desamparados.

SE INICIA EL RAID

El 10 de enero, por la tarde, el Jefe del Ejército constitucional, coronel Fulgencio Batista, recibió a Menéndez y, tras manifestarle los mejores deseos para su empresa, le hizo ver que consideraba "cuestión de honor" que Cuba devolviera la visita de Barberán y Collar, y le hizo entrega de mensajes de saludo para los Jefes de Estado de las naciones en que haría escala.

El 11 voló Menéndez a Camagüey, escoltado por dos aviones militares, y el 12 lo empleó en dejar el avión dispuesto para iniciar el *raid*, a plena carga de combustible, ya que aunque para las primeras etapas esto no era necesario, quería el aviador acostumbrarse a volar el avión a plena carga antes de llegar a la "etapa reina". También situó en el avión los víveres concentrados que utilizaría en el vuelo, y revisó minuciosamente los instrumentos de a bordo.

A las 7 de la mañana del lunes, 13, se despidió Menéndez de todos aquéllos que habían ido a despedirle, y trepó a la cabina del *4 de Septiembre* que se encontraba ya revisado y con el motor caliente y probado. Saludó con la mano, rodó hasta situarse en posición de despegue y, tras una carrera relativamente corta -dado el peso del avión a plena carga- se fue al aire. Eran las 7 y 8 minutos.

Voló el *4 de Septiembre* a lo largo de la isla hasta Manzanillo, sobrevoló la sierra Maestra y entró en el Caribe, dirigiéndose a Puerto Cabello, en Venezuela, donde permaneció poco más de una hora, siguiendo luego vuelo a la Guaira donde pasaría la noche. Había volado aquel día 1.795 kilómetros, con un magnífico funcionamiento del motor y del aeroplano.

COMIENZAN LAS DIFICULTADES

Despegó Menéndez de la Guaira a las 8 y media de la mañana del martes, decidido a cubrir los 2.450 kilómetros que separan a esta ciudad de la brasileña de Belem de Pará; no pudo ser, ya que cuando llevaba recorrido algo menos de la mitad del trayecto, una avería en el sistema de conducción del combustible le forzó a tomar tierra en un buen terreno de fortuna, junto a New Amsterdam, cerca de Paramaribo, en la Guayana holandesa, haciéndolo con toda normalidad y verificando que la anomalía no le impedía volar, pero le impedía utilizar todo el combustible de los depósitos. Como no estaba en condiciones de subsanar el problema con sus propios medios ni con los que el ámbito local podía proporcionar, el 16 voló a Puerto España, en la isla británica de Trinidad, a 555 kilómetros de distancia.

El día 20 llegó a Puerto España, procedente de La Habana, el teniente, mecánico y piloto, Gustavo Novo, que ayudado por personal de la Compañía de Aviación allí estacionada, procedió a reparar la avería, instalando además a bordo del *4 de Septiembre*, dos tanques de 40 galones (4) cada uno, ocupando el puesto del copiloto, con lo que la idea de Menéndez de realizar la etapa sobre la selva -la más comprometida, según él pensaba- acompañado por Novo, no pudo realizarse.

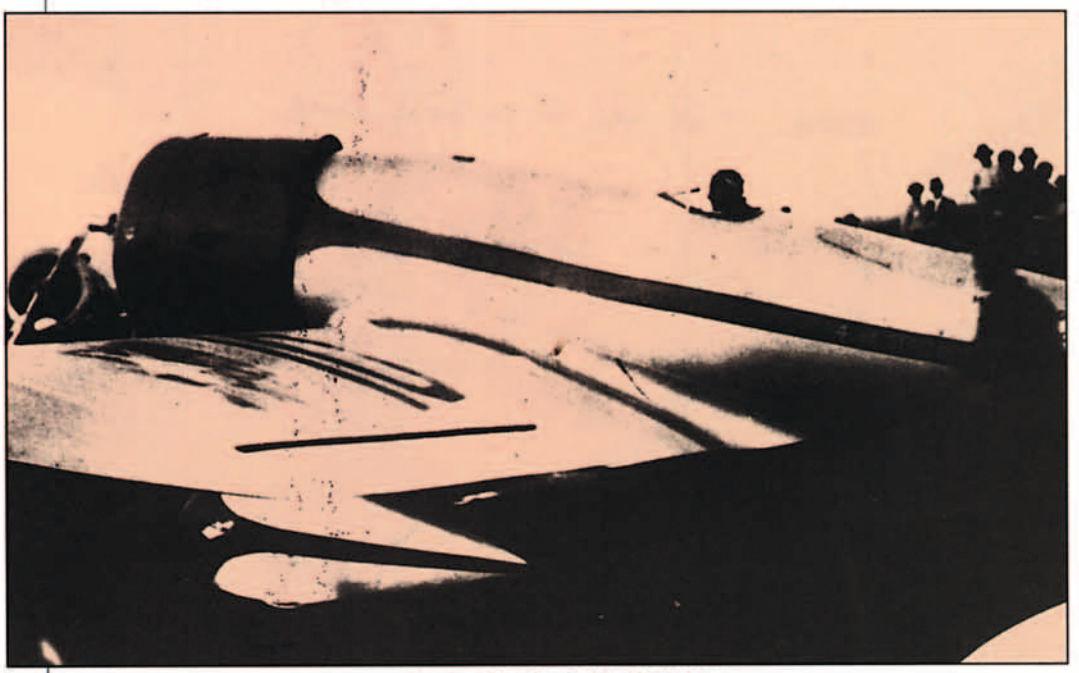
La salida, retrasada por la laboriosa reparación del avión, fue siendo aplazada por Menéndez que prefería continuar el *raid* con luna llena, y el 2 de febrero despegó de Puerto España y, con toda normalidad, cubrió los 1.407 kilómetros que le separaban de Belem de Pará, en la desembocadura del Amazonas.

En Belem se produjo un incidente de índole extraaeronáutica, que ocasionó bastantes molestias al aviador cubano que fue detenido por la policía por carecer de documentación personal, ya que había olvidado el pasaporte en Trinidad. Fue alojado en el Gran Hotel, incomunicado, sin poder hablar con ningún periodista.

(4) 150 litros.

La documentación llegó a Belem el día 4, y el 5 pudo volar a Fortaleza donde tomó tierra a las 4 de la tarde, tras haber cubierto 1.222 kilómetros.

Al día siguiente, 6, voló de Fortaleza a Natal, quedando ya afrontado Menéndez al ancho Atlántico que a él se le presentaba inmenso. En aquel momento llevaba el *4 de Septiembre*, desde su salida de Camagüey, recorridos 6.558 kilómetros, a una velocidad media de 120 nudos (5).



A punto de salir de Rancho Boyero.

EL SALTO DEL ATLANTICO

En Natal permaneció el aviador cubano hasta el 9, disponiendo todo con la minuciosidad que el intento requería, sin dejar suelto ningún cabo que pudiera malograrlo, ya que consideraba comprometido en la empresa, su honor y el de la Aviación cubana.

El domingo, 9, pasados 10 minutos de las 10 de la noche, el *4 de Septiembre*, con sus depósitos a tope de combustible, impulsado por los 450 caballos de su "Wasp" y el entusiasmo de su piloto, se echó al aire en Natal y se internó en la noche atlántica, dispuesto a dejar en buen lugar la bandera de Cuba o a perecer en la demanda.

(5) 222 kilómetros por hora.

Cuando llevaba poco más de tres horas y media de vuelo, encontró una fuerte tormenta que le obligó a perder altura y a navegar a ciegas durante cuatro horas, ya que llovía mucho y la visibilidad exterior era nula. Coincidió el amanecer con el final de la zona tormentosa que había tenido que cruzar -el famoso "Pot au Moir" de Mermoz-, con lo que el vuelo se hizo más agradable, ya que en el resto de la ruta, aunque el tiempo no fue totalmente bueno, las condiciones de vuelo fueron bastante soportables.

Tras quince horas y treinta minutos de vuelo, *el 4 de Septiembre* se posaba en el aeródromo de Bathurst, en la colonia británica de Gambia, habiendo vencido al Atlántico con un vuelo de 3.160 kilómetros.

Se tomó Antonio Menéndez dos días de descanso, y el 12 voló de Bathurst a Cabo Juby, en la colonia española de Río de Oro, a donde llegó luego de volar 1.789 kilómetros, y más de dos horas envuelto en una tormenta de arena que según sus propias palabras, "chocaba en mi avión como balas, en un tipo de meteorología que no conocía".

En Cabo Juby fue recibido con gran cordialidad por los aviadores españolas, en el fuerte donde se alojó, invitado por el gobernador. La tormenta de arena le retuvo hasta el 14 en que, aún con el tiempo bastante revuelto, voló a Sevilla, ya que si retrasaba el vuelo habría de dejarlo hasta el 17, pues el 16 se celebraban en España elecciones generales, y el Gobierno le pidió que no llegara a la península aquel día.

Al tomar tierra en Tablada, tras cubrir 1.100 kilómetros desde Cabo Juby, y 12.607 desde que despegara en Camagüey un mes antes rendía con su *raid* homenaje a Barberán y Collar que en 1933 habían volado de Tablada a Camagüey, con el *Cuatro*

El "4 de Septiembre", llegando a Sevilla.

Vientos, devolviendo la Aviación cubana la visita que hiciera la española.

ANTONIO MENENDEZ EN ESPAÑA. TRAGICO ACCIDENTE

Las inundaciones de Sevilla, encharcando el aeródromo de Tablada, impidieron el vuelo a Madrid, pero ya al 18 pudo despegar el aviador cubano y sobrevolar en Huelva los históricos lugares colombinos. El 21 voló a Madrid, tomando tierra en Barajas donde fue recibido por el general Núñez de Prado, Jefe de Aeronáutica, el Encargado de Negocios de Cuba, doctor Pichardo, numerosos aviadores, militares y civiles, y considerable número de aficionados.

El Gobierno español le condecoró con la Orden de la República, y en Cuba, sendos decretos de la Presidencia de la República, le ascendieron a 1er teniente y le concedieron la Cruz Naval Militar. El miércoles, 26 de aquel febrero, se celebró en la catedral de La Habana un solemne Te Deum en acción de gracias por el éxito del *raid*, asistiendo formadas, fuerzas del Ejército, de la Marina, Policía y Bomberos, evolucionando durante

Antonio Menéndez Peláez.

el acto, sobre la basílica, una escuadrilla de aviones militares.

Recorrió el aviador cubano varias regiones españolas, entre las que no faltó Asturias de donde era oriundo, siendo en todas partes agasajado por las autoridades civiles y militares, y aclamado cariñosamente por la población.

Llegó a Santander el 25 de abril, el ya ascendido Antonio Menéndez, y en el puerto santanderino embarcó en el transatlántico español *Cristóbal Colón* que, al amanecer del lunes 27, zarpó con destino a La Habana.

En diciembre de 1937, Antonio Menéndez, al mando de una escuadrilla de cuatro biplanos, realizaba el vuelo "Profaro de Colón", periplo de buena voluntad por varias naciones hispanoamericanas. En un accidente múltiple en Colombia, el 13 de aquel mes, probablemente desorientados por la niebla, tres de los aviones, los que llevaban los entrañables nombres de *Santa María*, *Pinta* y *Niña*, se estrellaron en los alrededores de Felidia, pereciendo en el desastre, además de Menéndez, otros dos tenientes, tres mecánicos y un periodista. Unicamente uno de los biplanos, el *Colón*, llegaría a su destino en Panamá.

En España, en plena guerra civil, fraguándose ya la batalla de Teruel, la triste noticia pasó inadvertida ■