

Los protagonistas

EL VUELO

Mariano Barberán comienza a preparar el vuelo a principios de 1933. Realiza un estudio minucioso de la meteorología del Atlántico y de la ruta a seguir.

Proyecta hasta 11 rutas distintas, según las situaciones atmosféricas y de vientos dominantes en las distintas épocas del año.

El viaje estaría dividido en dos etapas, sin escalas:

– La primera etapa, Sevilla–La Habana (vía isla de Madeira y San Juan de Puerto Rico). Total: 8.095 Km.

– La segunda etapa, la más corta, enlazaría La Habana–México. Total: 1.920 Km.

Serían pues más de 6.000 Km sobre el mar, un vuelo en el que un simple fallo de navegación, hubiera supuesto una pérdida segura, o lo más simple, un consumo excesivo de combustible le hubiese impedido llegar a tierra. Para este vuelo el punto de destino no era "todo un continente", como para otros vuelos, sino una pequeña isla en todo el océano.

Día 10 de junio de 1933. 02:00h. Hora local. El Cuatro Vientos es sacado de su hangar y empujado por casi unos 30 soldados hasta situarle en el lugar donde se llevaría a cabo el repostaje, que duraría casi unas dos horas. Fueron 5.300 litros de gasolina especial y unos 220 litros de aceite.

04:15h. El avión es situado de cara al viento para la puesta en marcha del Hispano Suiza.

Barberán y Collar con monos de vuelo blancos suben a bordo después de las despedidas.

04:35h. Comienza la carrera de despegue sobre una pista que había sido preparada para el momento 600m.x1.350m. Soltó el carrito de cola y a unos 1.200m. se fue al aire sin novedad.

El aparato, pasó por encima del río Guadalquivir, tomó altura, viró a rumbo, para después de unos 32 minutos abandonar la costa. Los mandos eran de Collar y la navegación de Barberán.

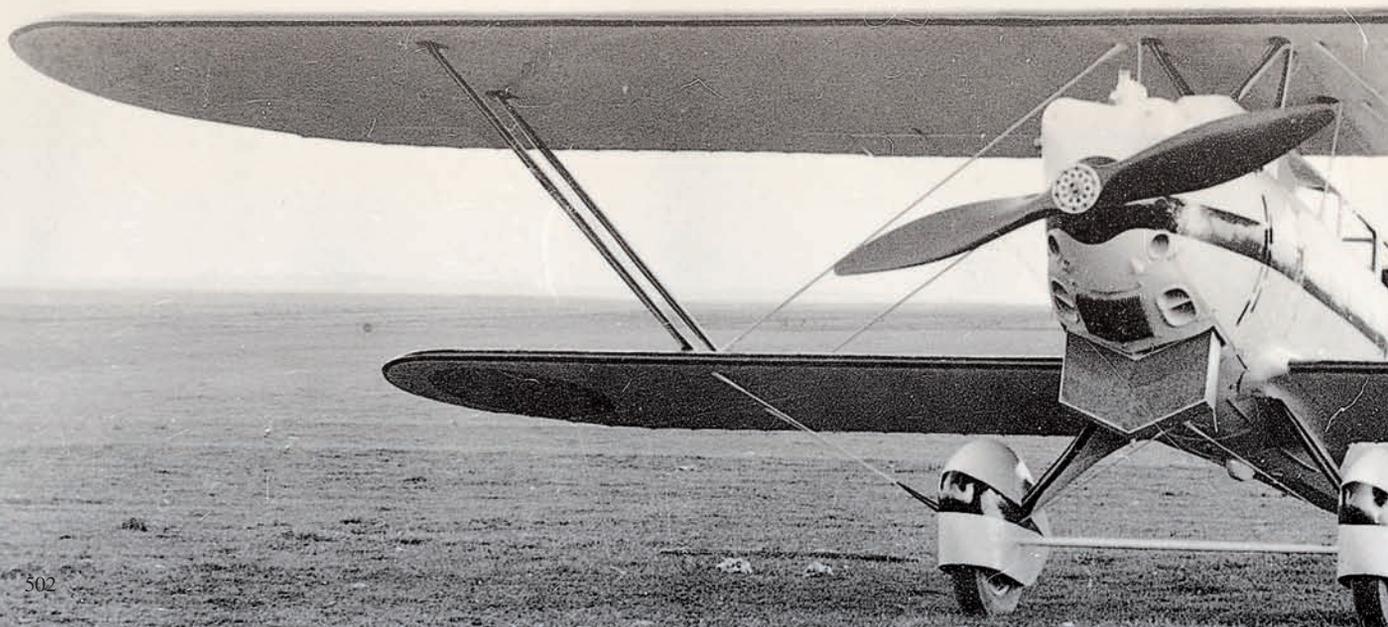
Todo fue como estaba previsto. La navegación, según la ortodrómica fue perfecta, salvando las inclemencias meteorológicas que fueron las esperadas y después de un total agotamiento el día 11 de junio de 1933, a las 15:39h locales tomaron tierra en el aeródromo de Camagüey, Cuba.

El recibimiento en Camagüey fue algo grande. La aviación Cubana se volcó con ellos. El avión llegó en perfecto estado según declaró Barberán.

En España al conocerse la noticia reinaba el júbilo. Fueron unas horas emocionantes hasta que de nuevo despegaron para continuar hacia La Habana.

Día 12 de junio de 1933. 14:22h. Locales. El Cuatro Vientos despegó de Camagüey destino a La Habana, (aeródromo de Columbia). Tomó tie-

Vista frontal del "Cuatro Vientos".



Capitán
Mariano
Barberán y
teniente
Joaquín
Collar.



rra a las 17:15h locales escoltado por cuatro aviones cubanos. Más de diez mil personas se reunieron para recibir al Cuatro Vientos y a su tripulación. Fueron días de homenaje, júbilo y celebraciones. Fue, verdaderamente importante, para la colonia española.

Una vez revisado el aeroplano completamente por Madariaga, que había llegado en barco desde España, todo estaba preparado para que el día 20 de junio a las 05:46h locales, se procediese a la puesta en marcha de nuevo del Hispano Suiza .

Comenzaba así la segunda fase del viaje, La Habana-México.

05:45h. El cielo estaba gris, comenzaba a llover. En el aeródromo de Balbuena, México D.F.,

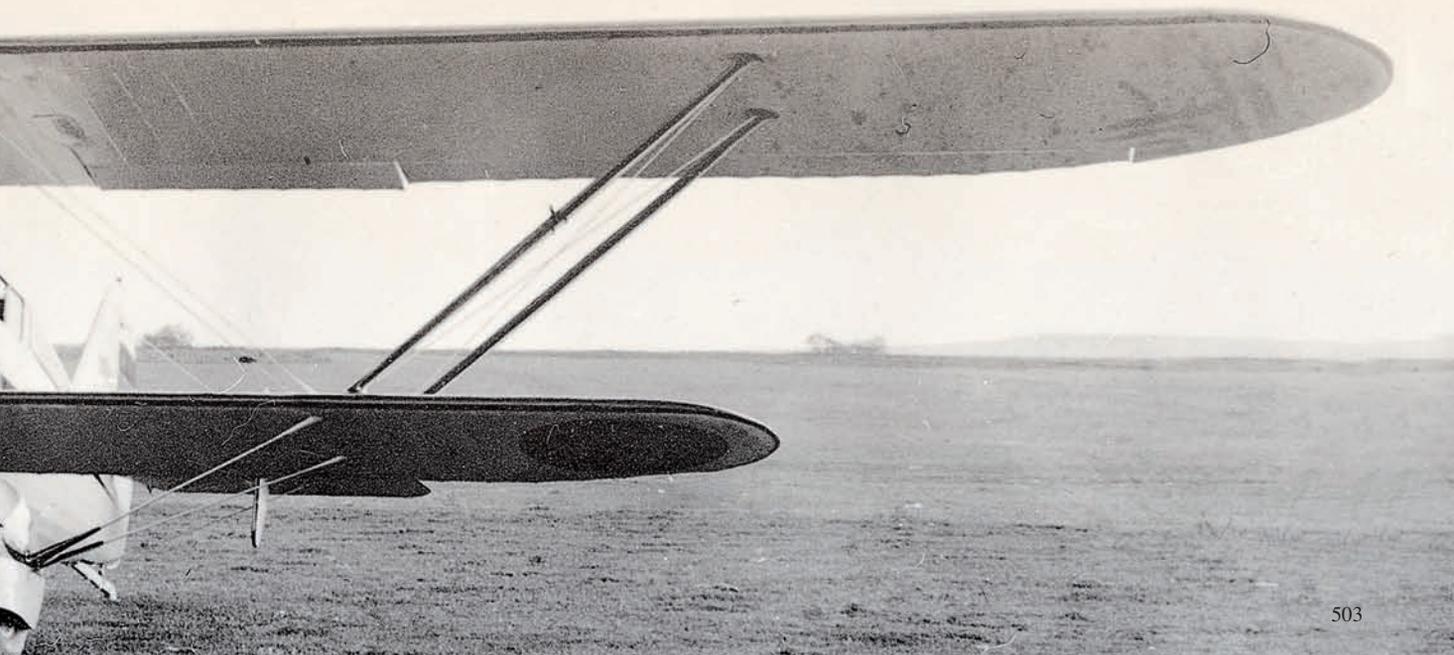
miles de personas estaban esperando. La travesía sería de unos 1.920 Km. a realizar en unas 12h.

Se cargaron unos 2.000 litros de combustible. Estaba previsto el paso por seis aeródromos en los que se realizarían señales. La meteorología, no era buena, tampoco era peligrosa, el Cuatro Vientos se fue al aire.

13:40h. La escolta, compuesta por 21 aviones mexicanos despegan, para ir al encuentro del sesquiaplano. Cuatro horas más tarde y entre una gran tormenta regresan sin haber avistado al Cuatro Vientos.

20:30h. Se da orden de búsqueda del aeroplano.

Se comprobó el paso del aparato por los siguientes lugares: Dzitas: 08:50h L, Ticul: 09:10h



L, Chapotón: 09:55h L, Villa Hermosa: 11:30h L.

Después de Villa Hermosa se perdió todo rastro, sin que nada más se volviese a saber del avión y de su tripulación.

Mil teorías, misterios, hipótesis rodean desde entonces al desenlace de este vuelo. Mariano Barberán, Joaquín Collar y el Cuatro Vientos se habían perdido para siempre.

Valga este pequeño homenaje para elevar la valía de unos hombres que, con su saber y destreza, abrieron una ruta que "acercaba dos mundos". Esperemos que, hoy día, cuando se lleva a cabo esa ruta, quizás en menos de la cuarta parte de tiempo, y con "algo más" de instrumentación, quede un hueco en el corazón de aquellos que saben de aviación y recuerden la hazaña de unos héroes españoles hace ahora unos 75 años.

LOS PILOTOS

CAPITÁN MARIANO BARBERÁN Y TROS DE ILARDUYA. NAVEGANTE

Nació el 14 de octubre de 1895 en Guadalajara e ingresa en la Academia de Ingenieros del Ejército en 1910 y se incorpora a Tetuán en junio de 1919 con el empleo de Teniente, un mes después de obtener el título de observador de aeroplano. El 28 de enero de 1920 es ascendido a Capitán encargándose de los Talleres del Aeródromo. Por su heroica actuación en Marruecos, donde fue herido, se le concedió la Medalla Militar individual. Su gran capacidad técnica e intelectual hizo que fuese comisionado a París a un curso de Radiotelegrafista, con una duración de seis meses. En abril de 1924, obtuvo el título de Piloto militar de aeroplano, realizando el curso en la Escuela de Transformación. Conocedor de sus extraordinarios conocimientos tecnológicos, Ramón Franco lo elige como navegante para el vuelo del "Plus Ultra" y Barberán diseña la instalación radiogoniométrica del avión. Barberán causó baja en la Aviación Militar el 21 de septiembre de 1925 debido a un grave encontronazo con un compañero. El 18 de diciembre de 1926, Mariano Barberán intentó con el capitán González Gil efectuar el vuelo directo de Sevilla a Bata, capital de la entonces Guinea Española, (más de 4.000 Km.) con un avión Loring R-III, pero la rotura del motor poco tiempo después del despegue les obligó a cancelar el proyecto. En septiembre de 1929 comenzó a preparar con el oficial aviador Carlos de Haya el intentar establecer, con un Breguet XIX Gran Raid, los récords del mundo de velocidad en circuito cerrado, pero por razones oficiales no bien conocidas fue sustituido por otro piloto. La mala suerte pareció ser siempre compañera de su destino. En julio de 1930 se le concedió la Cruz 2ª clase al Mérito Naval y antes de iniciar el vuelo del "Cuatro Vientos" le fue impuesta la Cruz de Isabel la Católica.

TENIENTE JOAQUÍN COLLAR SIERRA. PILOTO

Nació el 25 de noviembre de 1906, en Figueras, (Gerona). En el año 1921 ingresa voluntario en la Academia de Caballería. En junio de 1924 asciende a Alférez y en junio de 1926 es promovido a Teniente. En ese mismo año se le concedió la Medalla de Marruecos con pasador de Larache por los buenos servicios prestados. En 1927 ingresa como alumno en el curso de oficiales aviadores y el 15 de julio obtiene el título de Observador de aeroplano. En 1929 obtiene el título de Piloto militar de aeroplano. En diciembre de 1930 es procesado por participar en la sublevación del Aeródromo de Cuatro Vientos y, por ello, es dado de baja en el Ejército en 1931. Exiliado a Portugal y Francia, al proclamarse la República volvió a España, siendo repuesto en su antiguo empleo, pasando a cumplir sus servicios como Profesor de vuelo en la Escuela pues estaba considerado uno de los pilotos más expertos y hábiles del momento. Mariano Barberán, consciente de la valía de Collar lo propuso para que fuera su compañero como piloto del "Cuatro Vientos". Era un joven apuesto y elegante, lo que hizo que tuviera un gran éxito en el ámbito femenino.

Tras la tragedia del "Cuatro Vientos", el Ayuntamiento de Sevilla nombró a Barberán y Collar "Hijos Adoptivos" de la ciudad. La Liga Internacional de Aviadores les concedió en 1933 el máximo premio anual de la misma, el Trofeo Harmon. El Gobierno de la República Española les otorgó la Medalla Aérea y los colocó a la cabeza de los respectivos escalafones de Capitán y Teniente, respectivamente.

EL AVIÓN: BREQUET XIX TR SUPER BIDÓN

Era derivado de los anteriores BREQUET XIX TR (BIDÓN) GRAN RAIDS números 71 y 72, que tan excelentes resultados habían dado en los anteriores vuelos, pero de mayores dimensiones de alas, fuselaje, entreplano y vía del tren de aterrizaje.

Fue un proyecto con licencia BREQUET, fabricado en la factoría de Getafe de CASA (Construcciones Aeronáuticas S. A.), donde se iniciaron los trabajos de construcción en enero de 1933 y se finalizaron el 15 de abril del mismo año, siendo su importe total de 80.000 pesetas de la época.

DATOS TÉCNICOS DEL AVIÓN

Sesquiplano
 Envergadura: 18,30 m.
 Longitud: 10,70 m
 Altura: 4,08 m.
 Superficie alar: 59,94 m².
 Recubrimiento de tela.
 Tren: fijo carenado.
 Carga total: 4.330 Kg.
 Peso máximo despegue (MTOW): 6.320 Kg.

Peso en vacío: 1.990 Kg.
 Autonomía: 8.500 Km.
 Capacidad de combustible: 5.325 l.
 Velocidad de crucero: 190 Km/h.
 Velocidad máxima: 220 Km/h.
 Techo de servicio: 6.700 m.

La cúpula de la cabina era cerrada, corredera y lanzable en caso de emergencia. Esta movilidad de la cúpula, junto con el asiento posterior del navegante, que era abatible, facilitaban las observaciones de la Navegación Astronómica. Además, la cabina trasera disponía de una mesita portaplanos para realizar durante el vuelo los cálculos necesarios sobre las cartas de navegación. Ambas cabinas disponían de iluminación eléctrica de los instrumentos para el vuelo nocturno. Al fuselaje se le habían incorporado dos pequeños planos de deriva. También se le habían instalado unos dispositivos de vaciado rápido del combustible, para que en caso de un amerizaje forzoso el avión pudiera flotar en el mar. A fin de reducir el peso no llevaba radio. Para el cruce del Atlántico en el Aeródromo de Tablada se le colocaron dos cámaras de aire salvavidas de color rojo atadas bajo los asientos.

INSTRUMENTOS DEL MOTOR:

- Tacómetro.
- Manómetro de aceite y combustible.
- Aforadores de combustible.
- Termómetros de aceite y agua.

INSTRUMENTOS DE VUELO Y NAVEGACIÓN 1ª CABINA:

- Dos brújulas, horizontal y vertical.
- Integral de vuelo, con anemómetro y girómetro.
- Horizonte artificial.
- Variómetro.
- Altímetro.
- Reloj.

INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN 2ª CABINA:

Equipo para navegación astronómica:

- Brújula aperiódica.
- Tres cronómetros.
- Dos sextantes.
- Regla de Cálculo.

Equipo para navegación a la estima:

- Derivómetro reticulado al fondo.
- Dos derivómetros al costado.
- Bengalas de humo.

MOTOR:

Marca: Hispano Suiza (Barcelona)

Modelo: 12 Nb.

Disposición: 12 cilindros en V a 60°.

Potencia máxima: 720 c.v.

Potencia nominal: 620 c.v.

Refrigeración: Radiador de Agua. 26l.

Combustible: Gasolina especial.

