

REVISTA *de* AERONAUTICA



JULIO
AÑO 1946

PUBLICADA POR EL MINISTERIO DEL AIRE
NUM. 68 (120)

Esta primera tentativa de utilización de las fuerzas aéreas en operaciones navales es muy interesante, pues sirve de norma a las políticas seguidas por las principales potencias europeas.

La Aviación alemana tenía sus bases en tierra; su acción se superponía a las fuerzas navales sin llegar a mezclarse. Esta concepción es perfectamente admisible, puesto que su Marina tenía que operar solamente

en mares interiores. Tal era el caso de Alemania e Italia hasta la pasada contienda.

Por el contrario, la Aviación inglesa debía cooperar con la Marina en cualquier mar, la mayor parte de las veces no tan cerca de las bases terrestres que desde ellas pudiese llevarla a cabo; por esta razón nació el actual portaviones, que tan buenos servicios ha prestado a las naciones que lo poseían en el curso del último conflicto bélico.

Los tres "records" mundiales de España

Por el Capitán LOPEZ MAYO

Habrán muchos que ignoren, y otros que lo tendrán olvidado, que la Aviación española se encuentra entre aquellas que han establecido "records" mundiales, y no con uno solo, sino con tres nada menos. Y como ya han pasado algunos años, queremos hacerlos nuevamente de actualidad.

El día en que la primera de aquellas tres marcas fué superada por nuestros aviadores, coincidía con otra fecha, también gloriosa, de la Historia de España. Me refiero al 7 de octubre de 1571. Si entonces fueron las naos de Felipe II las que, en aguas del golfo de Lepanto, dieron al turco el golpe de gracia que acabó con sus ansias de conquististas y su empeño de subyugar al Occidente cristiano al poder de la Media Luna, y escribieron otra gesta heroica a nuestra ya fecunda Historia, ahora eran las alas de España las que confirmaban el prestigio que nuestra aviación había empezado a conquistar, años atrás, ante los ojos del mundo.

Nuestros aviadores habían dado pruebas, en diversas ocasiones, de su capacidad científica y técnica. No tenemos más que recordar aquellos magníficos vuelos del "Plus Ultra", de Gallarza y Loriga, y del "Jesús del Gran Poder". Ahora, Rodríguez y Haya iban a corroborar la indiscutible valía de nuestra aviación. También éstos, como otrora aquéllos, fueron escogidos por la Fortuna para que sus nombres figuraran al lado de sus compañeros en las páginas de nuestra gloriosa aviación.

Tan magnífica victoria tuvo un escenario digno de ella: Sevilla, tierra de sol y de luz, jardín perenne de nuestra España. Sobre el azul cobalto de su cielo caía el esfuerzo de otros ases, superado por el tesón y arrojo de dos de los mejores de nuestros aviadores: el Capitán Rodríguez y el Teniente Haya.

Después de algunos vuelos de entrenamiento, del estudio minucioso del circuito a seguir y de la revisión metódica del avión, deciden llevar el proyecto a la práctica.

A las seis horas y treinta y dos minutos de la mañana del 7 de octubre de 1930 se elevó de la base de Tabalada el avión "Breguet 12-71", tipo "Gran Raid", de características análogas al "Jesús del Gran Poder", equipado con un motor "Hispano Suiza" de 600 cv. El aparato era totalmente fabricado en España.

El objeto del vuelo es batir el "record" de permanencia en el aire, que a la sazón estaba en poder de Francia.

Su propósito era permanecer en el aire un tiempo mínimo de treinta y dos horas, prorrogable si el motor respondía.

El despegue fué magnífico, a pesar de los 5.000 litros de gasolina, 360 de aceite y 500 de agua que llevaban como carga útil. Emplearon la pista utilizada por el "Jesús del Gran Poder". Tomaron altura rápidamente y emprendieron el recorrido del circuito de

Osuna-Almodóvar-Sevilla.

250 kilómetros, comprendido entre Sevilla-

A mediodía se recibieron inmejorables noticias de la marcha del vuelo. Los cronometradores indicaban que habían alcanzado en varios momentos la velocidad de 190 kilómetros por hora, y que en distintas ocasiones vieron volar al avión sobre Sevilla.

Por la noche, el vuelo continuaba sin novedad, desarrollándose con normalidad absoluta. Cuando llevaban recorridos unos dos mil kilómetros y diez vueltas al circuito, modificaron éste, reduciéndolo a Sevilla-Utrera-Carmona-Sevilla. La noche era clara, el cielo despejado y el tiempo magnífico; solamente a las cinco de la mañana se presentaron algunas nubes.

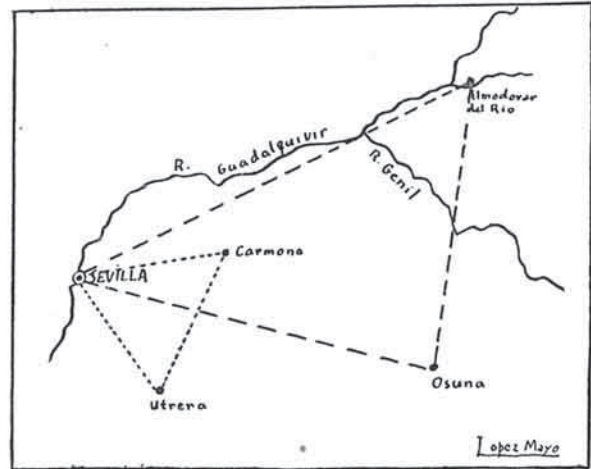
A medianoche suponían que ya habían batido el "record" existente, según las observaciones obtenidas por ellos, valiéndose de los aparatos de precisión de que iba provisto el avión. Esta suposición fué comunicada a Tablada por medio de un parte arrojado durante el vuelo.

A las seis horas cuarenta y dos minutos del día 8, habían batido el "record" internacional de velocidad en circuito cerrado en 5.000 kilómetros, a una velocidad media de 208 kilómetros por hora, volando a 1.500 metros de altura. A las siete horas cuarenta y ocho minutos aterrizaban sin novedad en Tablada, después de permanecer en el aire ventiséis horas y dieciséis minutos. El "record" de permanencia en el aire no pudo ser superado; pero ello no empañaba la gloria de nuestros pilotos.

El anterior "record" de velocidad en circuito cerrado pertenecía a los pilotos franceses Girier y Weiss, obtenido igualmente con un motor "Hispano Suiza" de 600 cv., alcanzando una velocidad de 188 kilómetros por hora.

En la prueba se gastaron 105 litros de gasolina por hora, 3.600 kilogramos de aceite, sumando un total de 3.400 litros de gasolina en un recorrido de 5.000 kilómetros.

Uvas, plátanos y café fueron los alimentos que emplearon durante el vuelo. Lo que más echaron de menos fué el tabaco; por eso, inmediatamente que saltaron a tierra, pidieron cigarrillos, que fumaron con verdadera fruición. No daban señales de can-



Itinerarios del primer vuelo.

sancio y se encontraban satisfechos del resultado de la prueba, así como también del rendimiento del motor y del aparato.

El servicio de cronometradores fué excelente. Igualmente funcionó en Tablada, por la noche, un servicio de vigilancia y otro de señales luminosas, en previsión de un posible aterrizaje nocturno.

El avión fué construido por la Compañía española C. A. S. A., de Getafe, y el motor, en Barcelona.

Pero este resonante triunfo no había logrado saciar su entusiasmo, y el día 11 de octubre fué el señalado para derribar otra marca mundial: la de velocidad en circuito cerrado de 2.000 kilómetros, con 500 kilogramos de carga útil.

El avión iba provisto de 3.500 litros de gasolina, 30 de aceite y 500 de agua.

Tras un despegue laborioso, que realizaron a las seis horas cincuenta y ocho minutos, empezaron el recorrido del circuito cerrado Sevilla-Utrera-Osuna-Sevilla, con un tiempo muy malo. Durante varias horas se vieron obligados a volar de costado a causa del fuerte viento reinante. Por otra parte, los continuos chaparrones seguían entorpeciendo la labor de los pilotos; no obstante, continuaron su viaje. Su tesón se vió recompensado con la mejoría del tiempo a mediodía, y a las tres de la tarde el vuelo se desarrollaba con toda normalidad. Pero el viento no había amainado, siendo muchas veces contrario a la marcha del avión, por lo cual se vieron obligados a aumentar el



El Capitán Rodríguez y el Teniente Haya comentan con sus compañeros y amigos las incidencias del vuelo.

régimen del motor en comparación con el vuelo anterior.

El paso por Sevilla era controlado por los cronometradores de la base de Tablada.

A las dieciséis horas cuarenta y dos minutos aterrizaron felizmente. Habían batido el "record" a una media de 220 kilómetros por hora, derribando al anterior, que pertenecía a los famosos pilotos franceses Costes y Codos, los cuales lo habían establecido a una media de 214 kilómetros por hora, también con un motor "Hispano Suiza" de 600 caballos.

Si consideramos la valía, de todos bien notoria, de los famosos "ases" franceses, no podemos menos que regocijarnos de la importancia del triunfo de nuestros pilotos, que colocaban a la Aviación española, una vez más, entre las mejores del mundo.

El gasto por hora de gasolina fué de 160 litros, volando un total de 2.020 kilómetros.

A no ser por las malas condiciones atmosféricas, hubieran alcanzado una velocidad de unos 225 kilómetros por hora, como lo tenían calculado.

Pocos días después la Federación Aeronáutica Internacional comunicaba a la Federación Aeronáutica Española que habían sido homologados por aquella entidad los dos "records" del mundo, batidos por el Capitán Rodríguez y el Teniente Haya los días 7 y 11 de octubre. Al mismo tiempo informaba que en el vuelo efectuado por los pilotos españoles el día 11 había sido batido, además, el "record" mundial de velocidad sobre 2.000 kilómetros sin carga, según el artículo 93 del Reglamento general deportivo. El anterior "record" de esta modalidad pertenecía a F. Lasne, que lo había establecido el 12 de septiembre de 1925 y homologado por la Federación Internacional en 218,759 kilómetros por hora. El "record" de los españoles había mejorado la marca anterior en 1,699 kilómetros por hora.

Rodríguez y Haya fueron dos científicos y técnicos a la vez. Ambos eran magníficos pilotos y excelentes navegantes; los dos formaron parte de la entonces llamada Escuela de vuelos a ciegas en los primeros tiempos de su funcionamiento; podemos considerarlos como dos precursores en España de esta modalidad de navegación aérea.

El Capitán Rodríguez fué admirablemente secundado por el Teniente Haya. Aquél encontró en éste el colaborador inteligente y entusiasta. Los dos, compenetrados en el estudio y en la acción, llevaron a cabo con éxito rotundo la empresa proyectada, incluyendo a España entre las naciones poseedoras de marcas mundiales.

Cuando la Patria estaba en peligro y necesitó el esfuerzo de sus brazos, ellos acudieron presurosos a prestárselo, ofrendando su vida en holocausto de una España mejor. Y como dice esa hermosa canción de nuestra gloriosa Infantería: la Patria les devolvió en sus frentes el beso que de ellos recibió.