

# REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

*dossier:*

**EL AUTOGIRO**

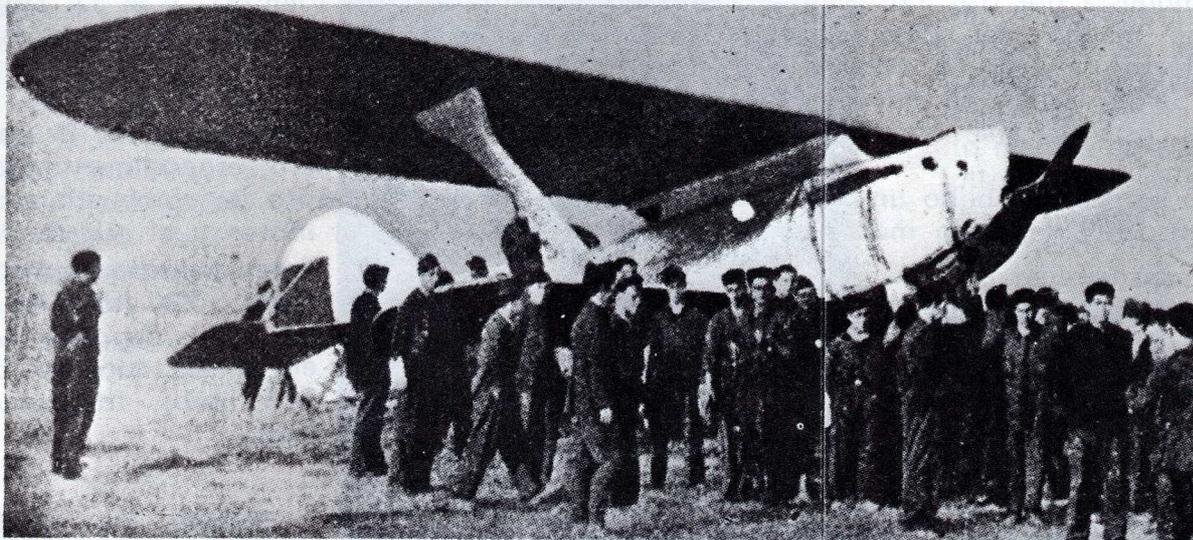
*reportaje:*

**La Escuela de  
APOYO AEREO**

**Cincuentenario del vuelo  
Sevilla-Bata**

DICIEMBRE 1981  
NUM. 492





# CINCUENTENARIO

## del vuelo *Sevilla-Bata*

Por JAIME AGUILAR HORNOS  
Teniente Coronel de Aviación

El 24 de diciembre de 1931, el Capitán D. Cipriano Rodríguez Díaz —“Cucufate” como cariñosamente se le llamaba en Aviación, debido a su pequeña estatura, aunque gran corazón— acompañado por el Teniente D. Carlos Haya González, despegaban del Aeródromo de Tablada en vuelo directo, sin escalas, a Bata nuestra colonia —entonces— más alejada de la metrópoli. Nos separa cincuenta años, un espacio de tiempo muy significativo que marca un hito en las grandes efemérides de nuestra aviación militar.

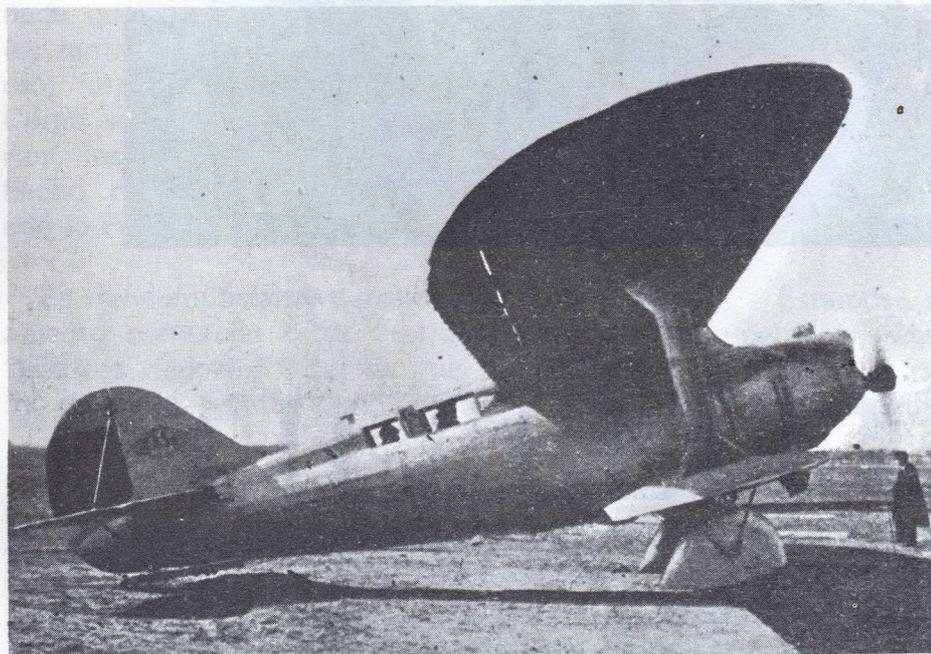
Evocamos este vuelo en REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA como homenaje

a aquellos hombres que con sus proezas hicieron posible los vuelos intercontinentales. Hay que recordar que en el año 1931, la aviación solamente tenía 28 años de edad y aunque había alcanzado la mayoría —con notable desarrollo— distaba mucho de la elevada técnica que hoy goza. Aventurarse a sobrevolar el desierto del Sahara y la selva del Níger —zonas inexploradas— sin disponer de las adecuadas ayudas a la navegación desde tierra y con sistemas de instrumentos de a bordo, aún bastante elementales, representaba correr un riesgo considerable que solamente el estudio, dedicación y gran preparación eran capaces de superar.

## ANTECEDENTES

Ya en diciembre de 1926, la patrulla "Atlántica" compuesta por tres hidroaviones "Dornier Wal", al mando del Comandante Llorente habían llevado a cabo la singladura de trasladarse a Santa Isabel, en nueve etapas y bordeando la costa africana.

Incluso parece que hubo un intento de vuelo directo en 1929 —cuando menos así lo afirma



Avión Breguet XIX tipo Bidón, núm. 12-71 con el que el Capitán Rodríguez y el Teniente Haya realizaron el vuelo a Bata.

R. Ruiz Ferry en el "Heraldo Deportivo" de 5 de enero de 1932— que pretendieron realizar el Capitán Barberán y el Teniente González Gil, pero en el despegue capotó el avión y sus ilusiones se vieron frustradas.

El avión con el cual habían intentado el vuelo anterior, era un Breguet XIX T.R. tipo Bidón

(1), concretamente el 12-71 que había sido fabricado por Construcciones Aeronáuticas, S.A, dentro del segundo pedido de 77 ejemplares del Breguet XIX, entre los que figuraban el 72, el célebre "Cuatro Vientos", y el 71, cuyo primer vuelo realizaron en 1928, entrando ese año en servicio.

El "Bidón" tenía las puntas de las alas de forma elíptica, pero, especialmente, se le dotó de un gran depósito de combustible cilíndrico, situado entre el motor y el puesto del piloto.

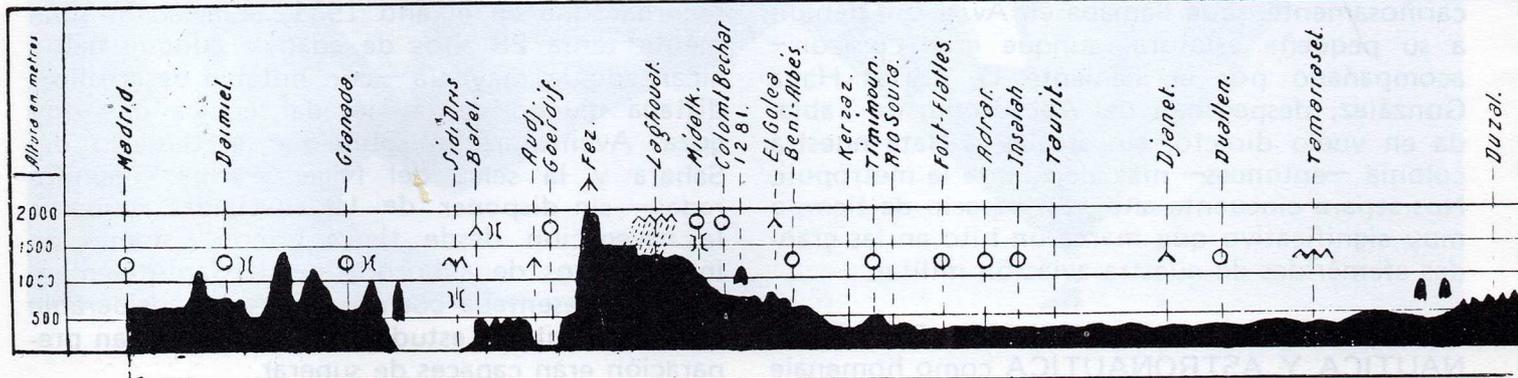
Este depósito podía contener hasta 3.720 litros de combustible y dos depósitos adicionales en el ala superior con otros 315 libras, totalizando 4.035 litros.

Después del accidente fue reparado y reformado, ya que disponía de cabina cerrada, pasando a formar parte de la Escuadrilla de Experimentación, que se encontraba en el Aeródromo de Cuatro Vientos.

Pero posiblemente el antecedente más inmediato para llevar a efecto el histórico vuelo en cuestión fue la preparación con las pruebas técnicas y vuelos de entrenamiento para lograr la puesta a punto del avión, al máximo rendimiento, siendo el gran prólogo la hazaña de batir tres marcas internacionales, las únicas que consiguie-

(1) TR.—Transatlantique o bien GR (Gran Raid) como se denominaron todos los Breguet de largo alcance incluidos los TR y Super TR.

## PERFIL DE LA RUTA AÉREA MADRID A BATA



sen pilotos españoles: las de velocidad sin carga sobre el circuito cerrado de 5.000 y 2.000 Km, en 208,152 Km/h el 7 de octubre de 1930 y el de la velocidad con 500 Kg de carga útil sobre 2.000 Km., el primero de los cuales no fue batido hasta mayo de 1935 (2).

## LA PREPARACION DEL VUELO.

Con este bagaje todo parecía estar dispuesto para dar el gran salto desde España hasta Bata, en vuelo directo, demostrando una vez más las posibilidades de la aviación militar española de abrir nuevas rutas aéreas entre la metrópoli y las colonias más alejadas en un solo vuelo, al mismo tiempo que daban un fuerte abrazo a la población española y a guineanos para que se sintieran más cerca de España.

El vuelo, de 4.500 Km., presentaba multitud de problemas, ya que eran puntos vitales de la



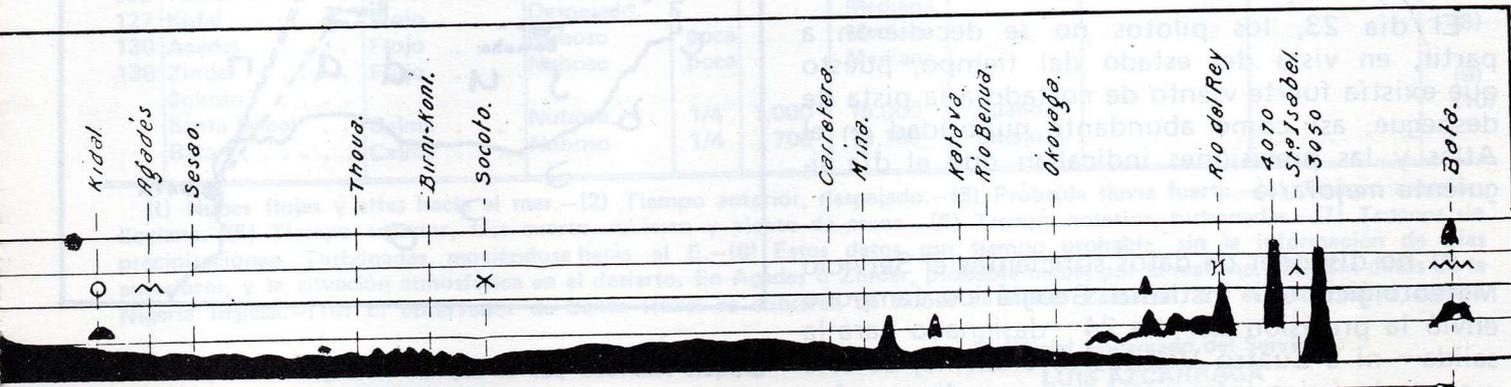
Los protagonistas del vuelo a Bata, cuando consiguieron la marca mundial de velocidad en circuito cerrado

ruta: el Atlas por su altura, al encontrarse aún el avión; en esa zona, muy cargado; después, el desierto del Sahara y por las tormentas de arena, y por último, las selvas del Níger. Una avería, tanto en el desierto como en la selva, representaba un problema insoluble, además de la dificultad de localización del avión y, por lo tanto de los pilotos, existía incógnita de la supervivencia en ambos medios hostiles que entrañaba múltiples peligros.

Tras la preparación del avión, los aviadores se dedicaron al estudio detallado de la ruta, examinando datos meteorológicos de varios años, —para lo cual colaboró activamente el Servicio de Protección de Vuelo de la Aviación Militar— y efectuando infinidad de cálculos, llegaron a la conclusión que la mejor época para realizar el vuelo era la de diciembre-enero, con el fin de aprovechar la luna llena, en la travesía del desierto, puesto que durante la noche no se producen tempestades de arena.

El Servicio de Protección de Vuelo facilitó informes climatológicos basados en: "Pilot Charts"; cartas isotermas de enero (isoquimanas); cartas de isobaras de enero; estudio sobre el Mediterráneo, desde el punto de vista de navegación aérea, por W. Georgii; tipos de tiempo en Marruecos facilitados por el Servicio Meteoroló-

(2).—REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA N.º 481, Enero 1981.



gico Militar del Protectorado francés desde 1922; y otra serie de datos facilitados desde Dakar que, se emitían a Cuatro Vientos por medio de las instalaciones de la Compañía Transradio. Con toda esta información se elaboró una carta sinóptica y del tratado del tiempo.

Además, dicho Servicio francés prometió enviar una previsión especial para Marruecos hasta el límite con el desierto cada tres días hasta tres días del fijado para la partida y el Servicio Meteorológico del Instituto Geográfico aseguró que enviaría también una previsión general por la mañana y otra por la tarde desde tres días antes de la fecha prevista para emprender el vuelo.

Para disponer de una forma clara y visible de los datos recopilados, se confeccionaron unas cartas de proyección gnomónica de la región del vuelo y un perfil de la ruta.

## DESIGNACION DEL DIA DE PARTIDA

El Capitán Rodríguez y el Teniente Haya —Ambos con una gran trayectoria aeronáutica— decidieron despegar desde Sevilla, para este vuelo en lugar de Cuatro Vientos al disponer de una pista muy apropiada para efectuarlo con máxima carga es decir, la que se construyó para el "Jesús del Gran Poder".

El día 21 de diciembre, fue sin duda el que presentaba las circunstancias más favorables, incluso desde Madrid, pero los pilotos insistieron en partir entre los días 23 y 25, con el fin de beneficiarse de la luna llena.

Pero entre estas decisiones, el Servicio Meteorológico francés dejó de remitir la previsión desde el día 22.

El día 23, los pilotos no se decidieron a partir, en vista del estado del tiempo, puesto que existía fuerte viento de costado a la pista de despegue, así como abundante nubosidad en el Atlas y las previsiones indicaban que el día siguiente mejoraría

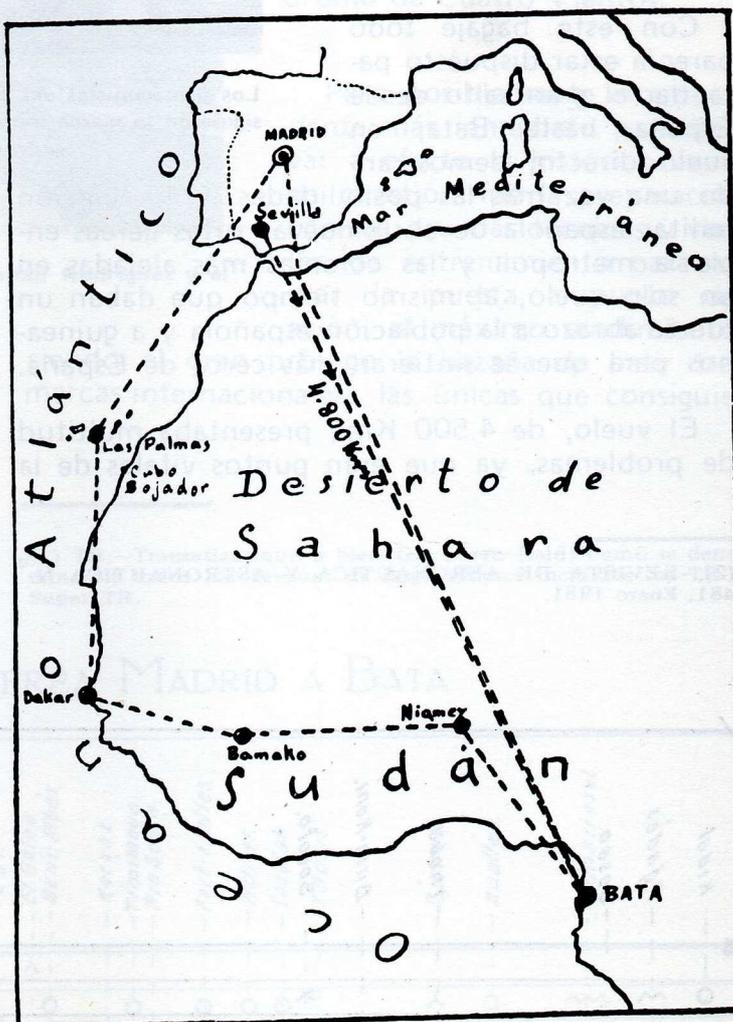
Al no disponer de datos suficientes el Servicio Meteorológico del Instituto Geográfico tampoco envió la previsión del día 24 —designado para la salida— ni a Cuatro Vientos ni a Sevilla, de esta manera la única información que se dispuso fue

la elaborada con elementos del Servicio de Aviación.

El día 24, aunque se mantenía el viento, no era tan violento ni tan perpendicular a la pista y eso que en el Estrecho había un considerable "levante" que llegó a alcanzar velocidades de hasta 80 Km./h., pero como era probable un aumento de la nubosidad para el día siguiente, aunque con posible disminución del "levante", se decidió partir definitivamente el día 24, en Nochebuena.

## EL VUELO

Despegaron del Aeródromo Militar de Tablada a las 10,41 horas, mientras en las calles sevillanas sonaban los villancicos de la Navidad.



Croquis realizado por el Capitán Rodríguez Díaz y el Teniente Haya para su vuelo Sevilla-Bata.

El estado meteorológico durante la travesía se preveía que no correspondería al típico bueno de Marruecos en invierno con anticiclón de las Azores. Se estimaba que en la primera parte del trayecto habría aumento de nubosidad, siendo mayor por la mañana y otro tanto iba a ocurrir en la zona de llegada, siendo de considerar que la cumbre del Camerún de 4.000 m., que siempre estaba cubierta de nubes, por lo que las noticias que pudieran llegar de Santa Isabel eran sumamente interesantes, ya que permitía conocer las condiciones hacia el mar para poder evitar la capa de nubes.

Nuestros aviadores penetraron en el continente africano por la bahía de Alhucemas, cru-

zaron el Atlas y se internaron en ese gran océano de arena que es el desierto del Sahara por Colom-Bechar, y en línea recta, sin desviarse apenas de la ruta prevista merced a un perfecto cálculo de navegación, lo atravesaron por su centro en doce inquietantes horas de vuelo, pasando no muy lejos de Hoggar, siendo esto una novedad, pues hasta entonces ningún aviador se había atrevido a cruzar el desierto ante la posibilidad de una avería que reportaría una muerte segura. Cruzaron luego la selva del Níger y tras un total de 27 horas, aterrizaron sin novedad en Bata a las dos de la tarde del día 25, después de haber recorrido 4.800 Km., que sirvieron para poner a prueba las eficaces condiciones del avión y la elevada preparación técnica de los aviadores.

HOJA DE RUTA ENTREGADA A LOS AVIADORES CAPITAN RODRIGUEZ Y TENIENTE HAYA AL EMPRENDER EL VUELO EN SEVILLA CON EL APARATO NUMERO 12-71

Situación atmosférica en la ruta Sevilla-Guinea

Día 24 de diciembre de 1931, a las ocho horas.

	LOCALIDAD									
394	Sevilla . . . . .	ENE. 8 kms.	Despejado.			20.000	Bueno.	Estacionario.		(1)
369	San Fernando . . . . .	E. flojo . . . . .	Despejado.			20.000	Bueno.	Estacionario.		
344	Tarifa . . . . .	E. 50 kms.	Nuboso.	3/4	1.000	10.000	Variable.	Mejorar.	Franqueable.	
330	Ceuta . . . . .	E. 40 kms.	Nuboso.	2/4	600	20.000	Variable.	Mejorar.	Franqueable.	
322	Tetuán . . . . .	E. 40 kms.	Nuboso.	1/4	1.500	50.000	Variable.	Dudoso.	Franqueable.	
	Batel . . . . .	NE. flojo . . . . .	Nuboso	1/4	Altas.	Buena.			Franqueable.	
621	Melilla . . . . .	NW. 22 kms.	Nuboso.	1/4	1.500	20.000	Variable.	Dudoso.	Franqueable.	
611	Tazza . . . . .	E. 15 kms.	Despejado.			50.000	Bueno.		Franqueable.	(2)
610	Fez . . . . .	E. 15 kms.	Nuboso	1/4	Altas.	50.000	Bueno.			
612	Oudja . . . . .	E. 15 kms.	Nuboso.	1/4	Altas.	Buena.				
641	Laghout . . . . .	WSW. 25 kms.	Nuboso.	1/4	200	50.000	Llovizna.			(3)
614	Midelt . . . . .	Calma . . . . .	Despejado.			20.000	Bueno.		Franqueable.	
638	Colom-Bechar . . . . .	Calma . . . . .	Despejado.			50.000	Bueno.			(4)
639	Beni Abbes . . . . .	NE. flojo . . . . .	Despejado.			Mediana.	Bueno.			
643	El Golea . . . . .	NE. 5 kms.	Nuboso	1/4	2.000	50.000	Bueno.			
640	Timimoun . . . . .	NE. 15 kms.	Despejado.			15.000	Bueno.			
649	Fort-Flatters . . . . .	NE. 10 kms.	Despejado.			14.000	Bueno.			(5)
637	Insalha . . . . .	NE. 15 kms.	Despejado.			Mediana.				
646	Adrar . . . . .	Calma . . . . .	Despejado.			20.000		Estacionario.		
648	Guallen . . . . .	Calma . . . . .	Despejado.			Mala.	Bueno.			(6)
651	Ojanet . . . . .	NE. 25 kms.	Nuboso.	1/4	2.500	20.000		Estacionario.		
652	Tamanraset . . . . .	W. 20 kms.	Nuboso.	3/4	Bajas.	5.000	Bueno.			(7)
127	Kidal . . . . .	Flojo . . . . .	Despejado.			Mediana.				
130	Agades . . . . .	Flojo . . . . .	Nuboso			Mediana.				(8)
138	Zinder . . . . .	Flojo . . . . .	Nuboso			Mediana.				
	Sokoto . . . . .									(9)
	Santa Isabel . . . . .	Calma . . . . .	Nuboso.	1/4	1.000	15.000	Bueno.			(10)
	Bata . . . . .	Calma . . . . .	Nuboso	1/4	700	10.100	Bueno.			

(1) Nubes flojas y altas hacia el mar.—(2) Tiempo anterior, despejado.—(3) Probable lluvia fuerte.—(4) Tiempo anterior, llovizna.—(5) Tiempo anterior, tres cuarto cubierto y viento de arena.—(6) Tiempo anterior, turbonadas.—(7) Truenos sin precipitaciones. Turbonadas moviéndose hacia el E.—(8) Estos datos son tiempo probable, sin la información de días anteriores, y la situación atmosférica en el desierto. En Agades o Zinder, probable niebla por la mañana.—(9) Sin datos de la Nigeria Inglesa.—(10) El observador de Santa Isabel ve cubierto de nubes el monte Camerón. En el Río Benito, campo

El Oficial Encargado del Servicio,  
LUIS AZCARRAGA

---

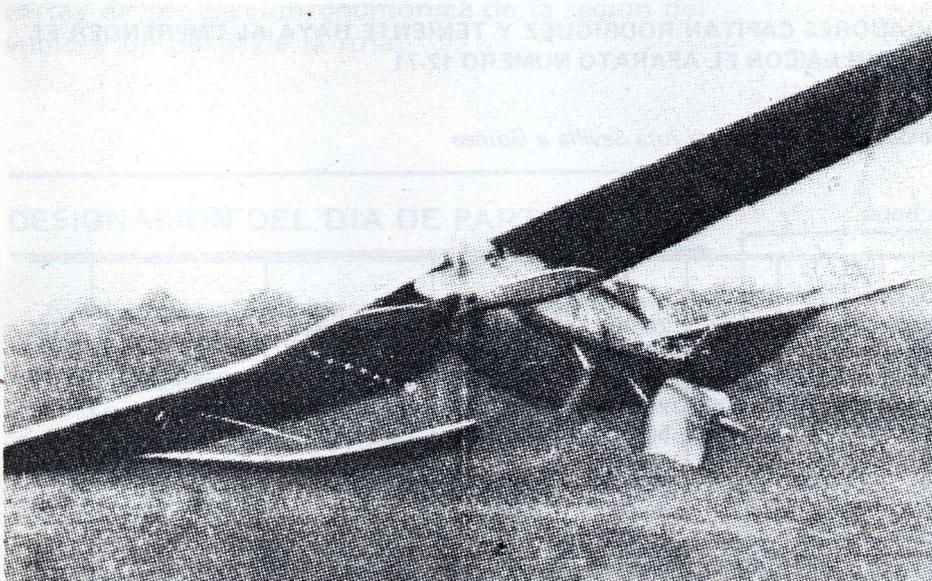
## LA NOTICIA DEL EXITO

---

La noticia llegó a España el día 26, por medio de un cable de la Compañía Transradio, cuyo texto decía:

*"A las 14 horas de ayer aterrizó en el campo de aviación de Bata aparato 12-71, tripulado por Rodríguez y Haya, siendo cariñosamente recibidos autoridades, población española, indígena, ovacionándolos por el éxito del vuelo. Aviadores llegaron perfecto estado de salud. Satisfechísimos buen tiempo travesía".*

Esta grata noticia fue acogida en la península con gran alegría, dedicando los periódicos especial atención a este hecho que el público siguió



Testimonio gráfico del estado en que quedó el aparato después del accidente que sufrió al intentar despegar, pasado el huracán.

con sumo interés por los telegrama que ofrecían las pizarras de información.

El vuelo fue un completo éxito que sirvió para añadir nuevos laureles a la brillante ejecutoria de la Aviación Militar española.

---

## EL REGRESO

---

Los aviadores tenían proyectado llevar a cabo su viaje de regreso a la península por Dakar, y desde ahí bordear la costa hasta las islas Canarias, dando el último salto hasta Madrid. En

total eran cinco etapas: Bata-Niamey (1.500 Km.); Niamey-Bamako (1.000 Km.); Bamako-San Luis (1.000 Km.); San Luis-Gran Canaria (1.500 Km.); Gran Canaria-Madrid (2.000 Km.), sumando en total 6.000 Kms.

Emprendieron el regreso el día 2 de enero, llegando a Niamey, capital de Níger a las 10 horas de vuelo. El día 5 reanudan el vuelo con dirección a Bamako, en el Sudán francés, y cuando llevaban recorridos unos 500 Kms, de esta segunda etapa, a unos 85 Kms., al Este de Koutiala, quedó interrumpido el viaje por una serie de causas fortuitas. Pero mejor será transcribir la propia declaración del Capitán Cipriano Rodríguez de la aventura, recogida en la prensa de aquellas fechas:

*"Entre Niamey y Bamako nos envolvió una gran tempestad de arena que hacía muy peli-*

*grosa la marcha. La vista del extensísimo campo llano nos indujo a aterrizar, y lo hizimos normalmente. Cuando despegamos, pasado el huracán, una rueda se agarrotó; el aparato chocó contra el suelo y se rompió una de las alas. Marchamos por el campo hasta descubrir el poblado indígena de Korodongo, donde nos acogieron amablemente. Los negros nos dieron sus mejores chozas, se apresuraron a auxiliarnos, nos hicieron un guiso de ave y destacaron un mensajero a un distante puesto francés (3) para pedir auxilio. De allí vino un mecánico que ayudó al desmontaje del aparato, Permanecimos quince días en dos etapas, porque en ellos*

*hicimos una visita al puesto francés, utilizando un automóvil que amablemente nos enviaron. Con ayuda del mecánico hicimos el embalaje del aparato".*

La noticia relativa al accidente llegó a España el día 8 de enero a las 7 de la tarde, que fue

---

(3) Se trataba del poblado de Koytiala, situado a 300 Km. de Bamako y donde tenía su residencia el gobernador que representaba la Administración francesa.

facilitada al Presidente del Gobierno, produciendo una gran consternación ya que los datos no eran muy concretos y se temía por la suerte de los pilotos. Poco después se supo que se encontraban bien y que el problema radicaba en los desperfectos del avión.

El regreso de los aviadores a la península constituyó un auténtico éxito de la aviación militar española. Como constancia de este gran acontecimiento reproducimos una de las manifestaciones del comandante de la aeronave a requerimiento de los periodistas:

*"Los buenos vuelos no tienen historia. Todo se desenvuelve normalmente. La realización corresponde al cálculo y la aventura se cumple con sencillez. ¿El momento de la Nochebuena en el Aire? Nada que se preste a*

*evocaciones líricas. Sin visibilidad, y, por tanto, sin el elemento literario de las estrellas. Nos limitamos a festejarla bebiendo una copa de coñac".*

Para cerrar esta reseña conmemorativa del cincuenta aniversario de este histórico vuelo, aporó una de las muchas noticias que sobre la empresa aérea a Bata emitió la prensa extranjera, con visible interés, concretándola al periódico londinense "The Times":

*"Dos aviadores españoles han logrado vencer, por el aire, las misteriosas selvas del continente africano. A ellos se debe, desde este momento, la apertura de una nueva ruta militar y civil. Han prestado pues un gran servicio a la civilización. Sus nombres quedarán grabados en la historia del mundo". □*

## ALVICA

### Fábrica de Pinturas

#### FABRICA DE:

- PINTURAS PARA PROTECCION DE TODA CLASE DE METALES
- PINTURA ESPECIAL PARA PINTADO DE CUPULAS DE RADAR
- PINTURAS RESISTENTES A MAS DE 1.000°C DE TEMPERATURA Y A LA ATMOSFERA SALINA
- PINTURAS INTUMISCENTES (CONTRA EL FUEGO) PARA PROTECCION DE TODA CLASE DE METALES, PLASTICOS, PAPEL Y TEJIDO, ASI COMO TODA MATERIA COMBUSTIBLE
- PINTURAS AISLANTES DE LA ELECTRICIDAD Y CIRCUITOS ELECTRICOS
- PINTURAS DE PROTECCION A BASE DE FOSFATOS CONTRA ACIDOS Y ALCALIS
- PINTURAS Y BARNICES RESISTENTES A LOS IMPACTOS

#### FABRICA:

Llull, 215 y Pasaje Saladrigas, 10  
Teléfono 309 21 25  
BARCELONA-5

#### OFICINA:

Bailén, 22, Principal 1.º  
Teléfono 225 99 41  
BARCELONA-10

TELEX: 54406 - VIRCA E