

# AERONÁUTICA

## ANDALUZA

Número 7 > Abril-Junio 2008 > 3 euros

# EL A400M sale triunfante del hangar



DIRECTOR DEL CENTRO AVANZADO DE TECNOLOGÍAS AEROESPACIALES (CATEC)

**ENTREVISTA**  
JUAN PEDRO VELA



Años 30 (II)

# Las marcas mundiales de Haya y Rodríguez



En la cabina trasera de un De Havilland de entrenamiento, el teniente Haya se prepara para un vuelo sin visibilidad. Foto Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, IHCA.

La aviación española consiguió sus únicos récords internacionales casi veinte años después de haber iniciado su actividad. Muchas fueron las razones por las que nuestro país no participó hasta esos años en los vuelos de competición, aunque la Aviación militar española había ya dejado constancia de su capacidad y valía con numerosos raids a África, Asia y América.

**L**a guerra de África, que capitalizó los esfuerzos de tantos aviadores, la escasez de pilotos, tanto militares como civiles y la falta de recursos económicos adicionales, imprescindibles para este tipo de vuelos, junto con la absoluta carencia de incentivos similares a los que ofrecían otros países, fueron las circunstancias determinantes para la ausencia española en las competiciones internacionales que tanto furor causaron durante los primeros años de la aviación. Baste señalar que por entonces Francia poseía más de la tercera parte de los marcas mundiales absolutas.

Pero en 1925, la Federación Aeronáutica Internacional, FAI, que llevaba reconocidos

1.128 récords de diferentes modalidades, muchos de ellos sin ningún significado práctico, tomó el acuerdo de reducirlos a 45 para la clase «Aviación» con uno adicional para distancia y otro para velocidad puras y el proyecto de efectuar un vuelo de récord en nuestro país por aquellos años se concretó inicialmente en batir la marca nacional de permanencia en el aire de 28 horas que poseían los capitanes Jiménez e Iglesias, los inolvidables tripulantes del «Jesús del Gran Poder» que voló de Sevilla a Bahía en 1929. Posteriormente, sin embargo, se decidió superar la marca de velocidad en circuito cerrado de 5.000 km que se encontraba en poder de los franceses Girier y Weis con una

velocidad media de 189 km/h en un Breguet XIX, un avión similar al que volarían los pilotos españoles.

## Elección del plan y del avión

El planeamiento del vuelo fue asignado a la dirección del capitán Barberán, máxima autoridad técnica aeronáutica española de la época pero, por razones diversas, serían el capitán de ingenieros Cipriano Rodríguez Díaz, como observador, y el teniente de Intendencia Carlos de Haya, como piloto, los designados para el intento.

En este tipo de vuelos, por otra parte, en donde el factor distancia/velocidad debía manejarse con extrema habilidad, el avión debería estar preparado y ser muy fiable mecánicamente eligiéndose el aparato Breguet XIX de la segunda serie ya entregada por Construcciones Aeronáuticas, tipo TR o «Bidón» con número de matrícula 71, asignado a Experimentación en el aeródromo de Cuatro Vientos. Este avión se había averiado poco después de su entrega, pero se aprovechó su estancia en talleres para incluirle



Haya y Rodríguez son recibidos a su regreso a Tablada, donde les esperaba una comisión del Aéreo Club de Andalucía y numerosos y entusiasmados compañeros de Arma. Foto IHCA.



El piloto, teniente Carlos de Haya y su observador, el capitán Cipriano Rodríguez, se instalan a bordo del nº 71, en los momentos previos a los intentos de récord. Foto IHCA.

algunas modificaciones, una de ellas la instalación de una cabina cerrada. Este detalle, que, obviamente, mejoraba la resistencia aerodinámica del avión, pudo ser un motivo adicional en su elección para los vuelos de intentos de récord.

### La elección del lugar

Algunos de los vuelos más notables realizados por los aviones Breguet XIX tuvieron como punto de partida el sevillano aeródromo de Tablada, en parte por tratarse del campo de vuelo de gran tamaño más occidental y estar dotado de amplios servicios, entre los que no pueden olvidarse los talleres entonces denominados Parque Regional de Aviación y hoy conocidos como Maestranza Aérea, que suponían una garantía de cuidada atención mecánica.

La pista de Tablada tenía además la ventaja de estar situada a muy baja cota respecto del nivel del mar, permitiendo mayores pesos al despegue, un aspecto nada desdeñable cuando esa ventaja se traduce en unos litros de combustible adicionales, especialmente para los peligrosos vuelos cuyo destino final se encontraba al otro lado del Atlántico.

La pista, de unos 1.500 m de largo y 50 de ancho, había sido prolongada —un centenar de obreros trabajaron afanosamente para añadirle 600 m que se quedarían al final en la mitad— con ocasión de los preparativos para el vuelo trasatlántico del Breguet nº 72, el famosísimo «Jesús del Gran Poder» que, en 1929, volaría sin escalas hasta Bahía, en Brasil, y completaría luego un periplo de 22.000 km.

Otros aviadores, incluidos algunos de nacionalidad extranjera, se apercebieron de las



Los aviadores posan tras recibir los trofeos de la Federación Aeronáutica Internacional. Sus marcas fueron las únicas conseguidas por España en esas categorías. Foto IHCA.

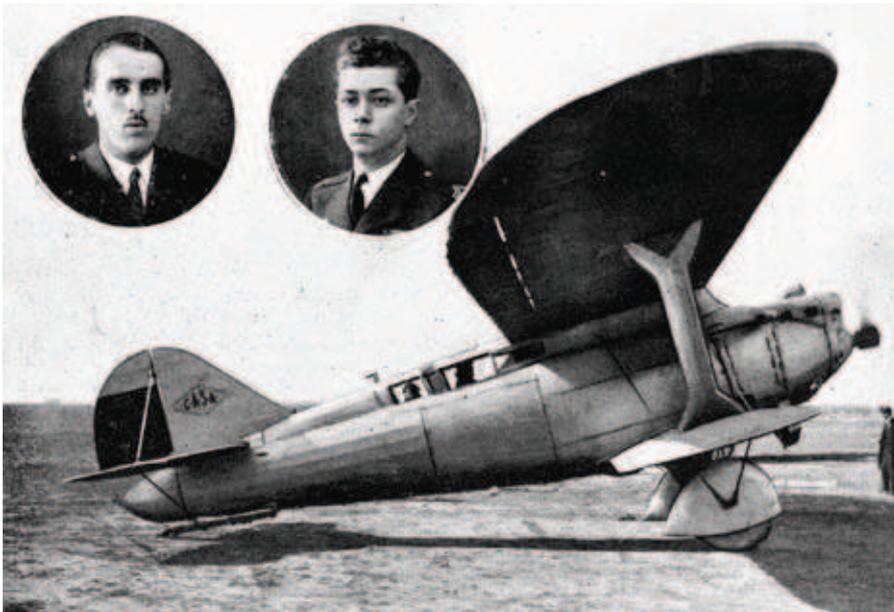
buenas condiciones de Tablada para iniciar desde allí sus vuelos de larga distancia, como el teniente coronel uruguayo Tydeo Larre Borges —que dos años atrás, había intentado el cruce del Atlántico, con un hidro de canoa Dornier Wal, semejante al legendario «Plus Ultra»— y el capitán y as francés Leon Challe.

Ambos, también a bordo de un Breguet XIX, volaron desde la pista sevillana, el 15 de diciembre de 1929, a Maracuyá, Brasil. El último gran vuelo sería, en 1931, el del «Cuatro Vientos», único GR fabricado en España,

que se perdería, tras vencer el Atlántico arribando a La Habana desde Tablada, al volar de Cuba a México.

### Entrenamiento nocturno

Las pruebas de entrenamiento comenzaron la noche del 13 de febrero de 1930 con luna llena. El avión llevaba 3.300 litros de combustible (1.300 por debajo de su capacidad total) para comprobar la viabilidad inicial y la comodidad del vuelo en el circuito



El CASA-Breguet Bre XIX TR nº 71 y sus pilotos, en una postal conmemorativa del evento. Archivo J.A. Guerrero.



El CASA-Breguet Bre XIX TR nº 71 y sus pilotos, en una postal conmemorativa del evento. Archivo J.A. Guerrero.

Almodóvar del Río - Osuna - Sevilla (Tablada) de 250 km. Este vuelo se suspendió apenas iniciado por problemas técnicos, debiendo efectuarse una toma de emergencia en La Rinconada, para reanudarse el día 11 de junio de 1930 pero, después de 13 horas de vuelo continuado tomaron tierra prematuramente por niebla cuando habían conseguido recorrer 2.700 km a una velocidad media de 193 km/h, marca que superaba ampliamente el récord francés antes citado.

Para los vuelos definitivos se eligieron dos circuitos; uno largo, de 250 km, triangular amplio, el ya mencionado y otro secundario, corto, Tablada-Utrera-Carmona, de 105 km, que permitía mayor aceleración. Sin embargo, este último era más apto para el vuelo nocturno al tener tramos más cortos y por ser más fácilmente identificables las poblaciones de referencia por sus luces.

### La prueba

Designados los jueces representantes oficiales de la FAI para situarse en los vértices de los circuitos y certificar el paso de los aviones, el día 7 de octubre de 1930 a las 6 horas y 32 minutos el plateado número 71 despegaba desde Tablada tras recorrer 800 metros de pista, con aceite, agua y el combustible al completo, iniciando, al alcanzar los 1.500 m sobre Tablada, el circuito.

La velocidad iba subiendo de 182 hasta 214 km/h al disminuir el peso por el consumo de combustible, superando ya inicialmente la velocidad del récord galo. A las 5 de la tarde cambiaron al circuito corto, alcanzando los 234 km/h. El estudio minucioso del régimen del motor mientras desentumecían sus miembros fueron los cometidos de nuestros pilotos que, con la moral alta, lanzaron

un mensaje sobre Tablada para comentar a tierra su excelente estado de ánimo después de catorce horas de vuelo.

Al cumplirse 22 horas en el aire, el vuelo hubo de proseguir sin visibilidad al nublarse el cielo, y el circuito se hizo ahora exterior para mayor seguridad en la observación de las referencias. Utrera se convirtió en el único punto visible que permitía corregir los errores de navegación, pero la niebla aumentó. A pesar de ello, los pilotos finalizaron la vuelta 30 para, a las 7 horas y 32 minutos de la mañana del 8 de octubre, tomar tierra tras sobrepasar en 16 minutos un día completo en el aire, alimentándose con plátanos, uvas y café. Al bajar del avión, entre vítores, sólo pensaban en la consecución del siguiente récord. El avión es revisado por el mecánico Casiano Ferrer y, efectuados los necesarios ajustes, estaba preparado para volver a volar sólo dos días más tarde, ahora para batir la marca de velocidad en circuito cerrado sobre 2000 Km con carga útil de 500 kg que tenían en su poder los franceses Codes y Costes con una media de 214.533 km/h, también en un avión Breguet XIX. Despegaron de nuevo a las 6 y 58 con 1.500 l de combustible, 140 de aceite y 500 de agua como la carga comercial indispensable para lograr el nuevo récord.

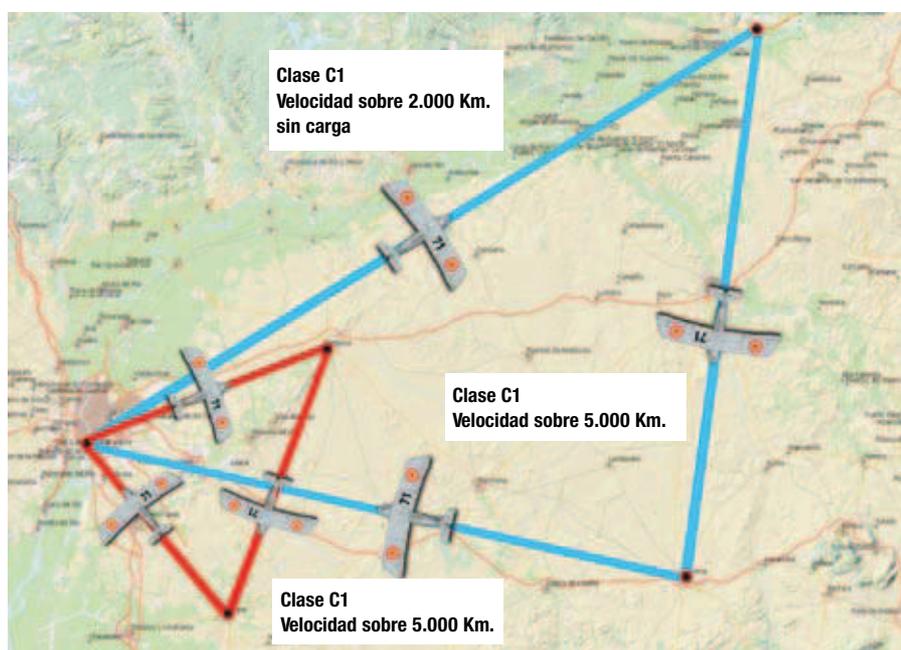
Se eligió de nuevo el circuito corto y el viento apareció a poco del despegue, debiendo de corregirse tanto en los tramos de dirección favorable como desfavorable. Volando a una altura media de 750 m a pleno rendimiento, la velocidad sobre el suelo no superaba los 225 km/h, aunque la indicada del avión, dentro de la masa del aire que le sustentaba, era de 240, pero el récord de los franceses estaba ya superado. A las 16 y 42, en medio de una ligera lluvia, se posaban sin novedad, después de completar 16 vueltas a una velocidad media de 220 km/h y empleando 9 horas, 43 minutos y 38 segundos: un récord absoluto que no se batiría hasta tres años más tarde.

### Una hazaña posterior

Aún habían de protagonizar otra hazaña los aviadores Haya y Rodríguez con el avión Breguet TR nº 71 al realizar, apenas un año más tarde de los vuelos de récord, en la nochebuena de 1931, un increíble vuelo de larga distancia despegando nuevamente desde Tablada para alcanzar Bata, la capital de la Guinea Española, tras sobrevolar las peligrosas cumbres del Atlas, el enorme y entonces prácticamente desconocido desierto del Sáhara y las impresionantes selvas tropicales del Níger. Sólo en atravesar los 2.000 km de desierto tardaron los aviadores españoles doce horas, siempre con la amenaza de las imprevisibles tormentas de arena y la nula seguridad que podrían encontrar en sus hostiles habitantes, en caso de tener que



Breguet-CASA Bre XIX TR (Trasantlique) «Bidón», asignado a Experimentación. Aeródromo de Cuatro Vientos, Madrid. 1930. Ilustración: J.A. Guerrero.



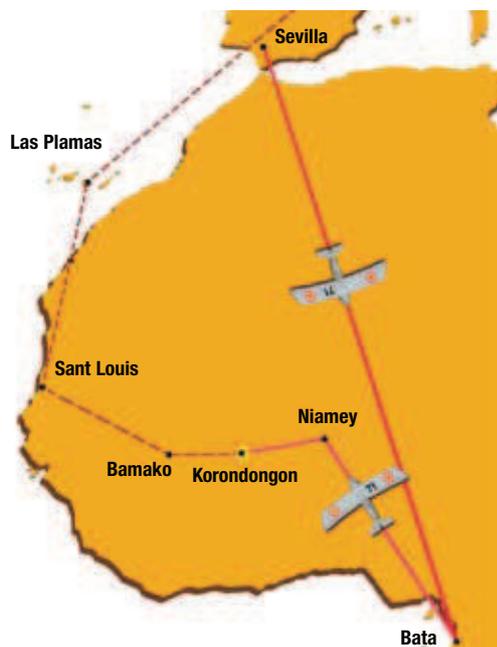
Mapa de los circuitos utilizados para batir los récords. El vértice común era la base aérea de Tablada, en Sevilla. Ilustración J.A. Guerrero.

### Características técnicas del CASA-BREGUET XIX TR

- **Tipo:** Sesquiplano biplaza de largo alcance de estructura metálica y revestimiento en dural y tela.
- **Planta motriz:** Un motor Hispano Suiza HS12Lb de 12 cilindros en V a 60° y una potencia de 600 cv accionando una hélice bipala de paso fijo en madera.
- **Dimensiones:** Envergadura 15,90 m; longitud 9,51 m; altura 3,69 m; superficie alar 52,41 m<sup>2</sup>
- **Pesos:** En vacío, 1.800 kg; total, 5.100 kg; capacidad total de combustible 4.600 litros; capacidad de aceite para el enfriamiento del motor 360 litros.
- **Prestaciones:** Velocidad máxima 225 km/h; velocidad de crucero 186 km/h; alcance 7.900 km.

tomar tierra por emergencia o avería.

A las 10 y 40 de la mañana del 24 de diciembre, el plateado 71 se elevaba desde la pista sevillana para cubrir los 4.312 km que le separaban de Bata en veintisiete horas y once minutos, a una velocidad media de 158,08 km/h. El viaje de retorno, dadas las condiciones de la pista en Bata, que no permitían el despegue del avión con la carga máxima de combustible y una vez conseguido el objetivo del vuelo, se previó en cinco etapas similares: Bata-Niamey (1.520 km), Niamey-Bamako (1.068 km), Bamako-Sant Louis de Senegal (1.000 km), Sant Louis-Las Palmas (1.425 km) y finalmente, desde las Canarias a Madrid (1.775 km), con un recorrido total de 6.778 km. El Breguet XIX n° 71 no regresaría en vuelo: una de las temidas tormentas les sorprendió y les obligó a posarse en Korondongon (Níger), donde, tras dos horas de espera en tierra, el avión rompió una pata al intentar el despegue. Haya y Rodríguez hubieron de volver a España por otros medios sin abandonar su querido avión número 71, cuidadosamente embalado por mecánicos franceses.



Las enormes distancias, muchas de ellas desérticas, atravesadas por el Breguet XIX de Haya y Rodríguez. El trazado de puntos corresponde a las etapas no realizadas del previsto regreso. Ilustración J.A. Guerrero.