

# EL VUELO A BATA O UNA NOCHEBUENA EN EL AIRE

Por el Capitán LOPEZ MAYO

*Hoy como ayer.*—El escenario de esta nueva gesta de la Aviación española va a ser el macizo continente africano. África ya sabía de lo que el valor y arrojo de los españoles son capaces: españoles fueron los hombres escogidos por el gran genio militar cartaginés Aníbal para constituir sus tropas de confianza, aquellas que sucumbieron heroicamente ante aquel émulo del Mago que se llamó Publio Cornelio Escipión, en la decisiva batalla de Zama. Y es muy probable que fueran también españoles los que precedieron a los portugueses en vencer el temor de traspasar el *Caput finis Africae* (Cabo Bojador), más allá del cual suponían los hombres del siglo XIV se encontraba el *Mar Tenebroso*, debido a que, al mezclarse las aguas calientes del trópico con las frías procedentes del Polo, se arremolinaban y



El Teniente Haya.



El Capitán Rodríguez.

formaban un "hervidero de olas furiosas"; hecho éste que aquéllos ignoraban. Es más: hay quien, como Güther, afirma que aquel cabo fué alcanzado "hacia 1345 por un monje español". Más tarde, el Cardenal Cisneros y el César Carlos sometieron a sus espadas tierras africanas del Norte, y en nuestros días también aquella tierra ha conocido hazañas y glorias de nuestros aviadores entre los abruptos riscos del Rif. Y por último, el inmenso desierto, cuyos límites se extienden desde el Atlántico hasta el Mar Rojo y del Atlas al Sudán, iba a ver dibujado sobre sus ardientes arenas la silueta de un avión español a través de toda su anchura. Y es más: algunos pueblos, aquellos a los cuales había llegado la fe de Cristo, imaginarian ver en el cielo la luz de la estrella que guiaba a los Magos de Oriente hacia el portal de Belén, porque el nacimiento del Hijo del Hombre fué conmemorado por nuestros aviadores en el infinito espacio del cielo africano aquella Nochebuena de 1931. El evangélico canto de "Gloria a Dios en las alturas" fué entonado toda aquella noche por aquel avión que llevaba el alma de la cristiana y siempre católica España.

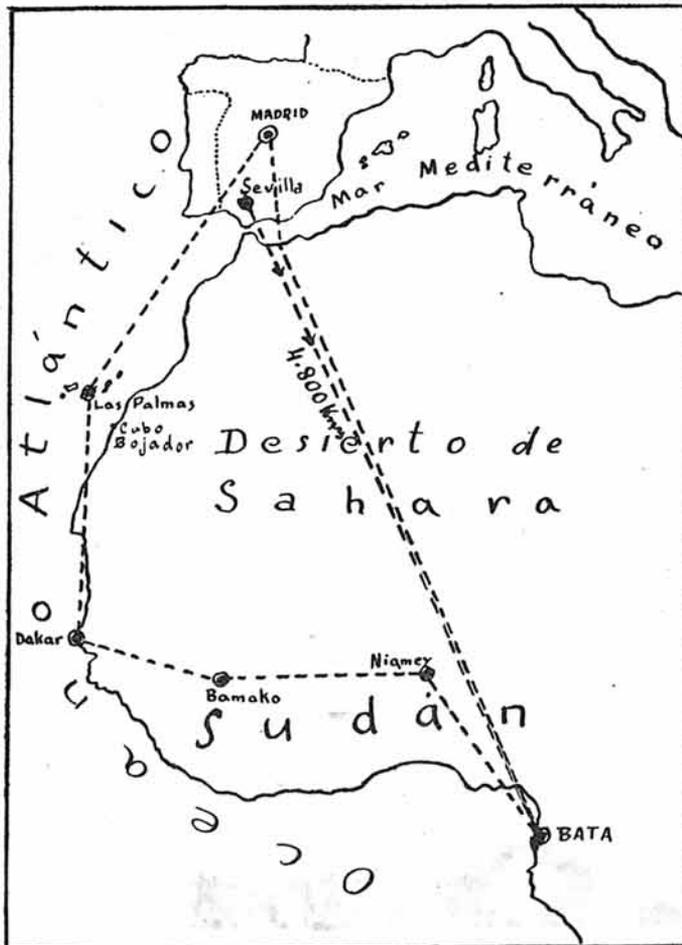
Algunos años después, las alas que habían nimbado sus frentes con los laureles del triunfo, se quebraron, y su vuelo gallardo se interrumpió hasta la eternidad.

*El Sáhara y el Sudán.*—Los datos referentes al relieve sahárico, vientos, clima, etc., tienen aún actualmente soluciones provisionales.

La enorme aridez del desierto depende esencialmente de la falta de precipitaciones; ha sido el clima implacable el que ha extinguido la vida del desierto. La rara vez que llueve tiene lugar de forma violenta y torrencial. Poco después el agua se evapora por el sol o se filtra a través de las calcinadas arenas; el cielo se torna despejado, y nuevamente se suceden meses y meses sin que caiga una sola gota de agua.

Durante el invierno la temperatura es mucho más fría que en las regiones adyacentes, y por el verano el calor es abrasador. Aquélla oscila bruscamente debido a la sequedad del aire; el termómetro, en el mismo día, pasa desde varios grados bajo cero a 35°. Cuando el simún o el siroco barren el desierto, le llenan de un vaho caliente insoportable; en la atmósfera pulula un polvo fino, y las partículas de arena penetran en los ojos, en la garganta, e incluso taponan los poros de la piel, produciendo un suplicio terrible.

En el límite meridional del desierto, allí donde empiezan las lluvias regulares producidas por los monzones, co-



Itinerario del vuelo a Bata.

mienza el Sudán. A la vasta extensión desértica suceden las estepas, después las sabanas, y por último, el bosque, en consonancia con la importancia de las precipitaciones.

Entre los 9° y los 7° de latitud Norte se extiende la zona de las selvas vírgenes. El clima tropical cede su sitio al ecuatorial. La casi constante temperatura anual y la abundancia de lluvias hace que la vegetación se extienda exuberante por esta región en una profundidad de 400 kilómetros.

La población indígena se encuentra muy diseminada, y la vida del hombre blanco es penosa hasta su aclimatación.

He aquí brevemente reseñado el teatro donde nuestros aviadores iban a desplegar sus actividades.

*La realización del vuelo.*—No satisfechos con la gloria conquistada un año antes, cuando consiguieron para España tres "records" mundiales de aviación, ya identificados el hombre y la máquina, parten nuevamente en busca de aquélla el 24 de diciembre de 1931. Su fin es llegar en vuelo directo desde Sevilla a Bata.

El aparato era el mismo con que habían batido las tres marcas internacionales, que llevaban escritas en el fuselaje. Era un *Breguet XIX*, tipo Gran Raid, fabricado en España.

Al principio pensaron salir de Barajas; pero la dificultad que suponía despegar con 5.000 litros de gasolina en un campo no muy a propósito para ello, les hace desistir, y se deciden por Sevilla para utilizar la pista del *Jesús del Gran Poder*, como ya lo habían hecho en otras ocasiones.

El Capitán Rodríguez y el Teniente Haya eran dos hombres científicos y técnicos a la vez. En la preparación de su vuelo habían estudiado meticulosamente todas cuantas dificultades pudieran presentárseles en el arriesgado recorrido. Han de volar por la noche sobre el desierto para evitar las enormes nubes de arena, que suelen alcanzar hasta 1.500 metros de altura, sufriendo, por el contrario, los rigores del frío. Piensan hacer el recorrido de los 4.800 kilómetros en veintiocho horas, para lo cual cuentan con 5.000 litros de gasolina; pero ¿y si el simún sopla un poco fuerte? Las dos horas de margen que les brinda la carga de combustible se esfumarían en seguida y se verían precisados a tomar tierra donde buenamente pudieran, y en caso de tener que hacerlo en la selva ecuatorial, no sería una cosa agradable.

Como vemos, no tiene nada de fácil este vuelo, máxime

si comparamos los aparatos de aquella época con los del presente. Pero ellos, con su ciencia, con su experiencia y también con su optimismo, tenían fe en el triunfo.

Utilizarían la radio para comunicarse, primero, con las estaciones españolas, y después, con las de la Guinea.

El viaje de regreso lo harían en escalas, porque no tiene nada de extraño que en Africa no haya terrenos apropiados para despegar con tanta carga como la necesaria para realizar un vuelo de tamaño envergadura.

A las seis de la mañana del día 24 de diciembre de 1931 empezaron los preparativos del vuelo; se ultimaron detalles y se pidieron los últimos partes meteorológicos.

La carga útil del avión es de 5.400 kilogramos, distribuidos en la forma siguiente: 6.400 litros de gasolina, 150 de aceite y 80 de agua.

Su alimentación durante el viaje será a base de fiambres, frutas, café, leche y ron. Con estos elementos confeccionarían su cena de Nochebuena.

A las 10 horas 30 minutos subieron al avión y pusieron en marcha los motores. El Capitán Rodríguez llevaría la navegación, no en balde es un magnífico nauta, y el Teniente Haya sería el encargado del pilotaje. Quince minutos más tarde despegaba de forma impecable, a pesar del viento y del enorme peso que llevaban. Tras un breve vuelo sobre Triana y la Macarena, ponen rumbo al Sur, escoltados por dos avionetas del Aero Club sevillano, que les acompañarían hasta el Estrecho. Pocos minutos después se perdieron en lontananza.

Desde la salida se montó en Tablada un servicio especial de radio encargado de captar las noticias que el avión iba transmitiendo y recibir el paso por los lugares donde hubiera estaciones de radio.

Penetraron en el continente africano por la bahía de Alhucemas, cruzaron el Atlas y se adentraron en el desierto por Colom-Bechar; volaron sobre él durante doce horas, atravesándole por su centro, pasando no muy lejos del macizo del Hoggar. Al día siguiente salvaron la selva del Níger, y llegaron sin novedad a Bata.

La estación de Casablanca comunicó que el aparato volaba normalmente. La radio de Santa Isabel informaba que



El "12-71", a su llegada.

a las 11 horas 30 minutos del día 26 había captado una transmisión del "12-71" notificando que volaban perfectamente sobre la colonia francesa de Dahomey. La primera noticia que confirmaba el feliz término del vuelo fué recibida por la Sociedad Transradio, y coincidía en todo con la que llegó al Ministerio de la Guerra poco después de haber aterrizado en el aeródromo de Bata a las 14 horas del día 25. Es decir, habían invertido en el recorrido veintisiete horas, a una velocidad aproximada de 175 kilómetros por hora; tiempo que caía dentro de sus cálculos, ya que admitían una duración de veintiséis a veintiocho horas.

*El éxito e impresiones del vuelo.*—Como hemos dicho anteriormente, el "raid" fué planeado minuciosamente en todos sus detalles, y el fruto de tales trabajos fué el regular funcionamiento, conforme a lo previsto por ellos, del motor, navegación, radio, condiciones atmosféricas, etc.

El vuelo tenía un fin experimental, sin perder el matiz deportivo para impulsar la afición a las cuestiones aéreas. Quizá el viaje de regreso por etapas podía tener un fin comercial pensando en las posibles aplicaciones a tal fin.

Por lo que a la regularidad se refiere, podemos asegurar que fué perfecta.

Como consecuencias inmediatas mencionaremos: primero, establecer contacto inmediato con nuestras posesiones, actitud ya seguida por otros países europeos; segundo, conservar el prestigio alcanzado por nuestra aviación ante los ojos de todas las naciones; tercero, el efecto moral producido entre los habitantes de aquellas posesiones distantes de la metrópoli, mostrándole la posibilidad de ponerse en contacto directo a través de un solo vuelo.

Repetimos que la importancia de este vuelo no puede

ponerse en duda. Hay que imaginarse lo que suponía atravesar el desierto en toda su anchura y la selva ecuatorial. Una avería en el Sáhara exige un aterrizaje forzoso, y aunque es relativamente fácil hacerlo bien, no por eso deja de ser peligroso por las probabilidades que existen de ser difícilmente localizados, ya que un avión y dos hombres pueden considerarse como unos granos de arena un poco más grandes en la inmensidad de su extensión. Pero un tropiezo cuando se vuela por encima de la selva tiene consecuencias mucho más graves: el aterrizaje ha de ser violento a todas luces, y, caso de resultar ilesos, la búsqueda es mucho más difícil que en el caso anterior, porque se hacen menos visibles, y sobre todo ha de tenerse en cuenta la profusión de animales feroces que habitan aquellas regiones y la gran prolijidad de insectos dañinos para el hombre.

Por otra parte, un vuelo en línea recta con estas características no había sido llevado a cabo hasta esa fecha.

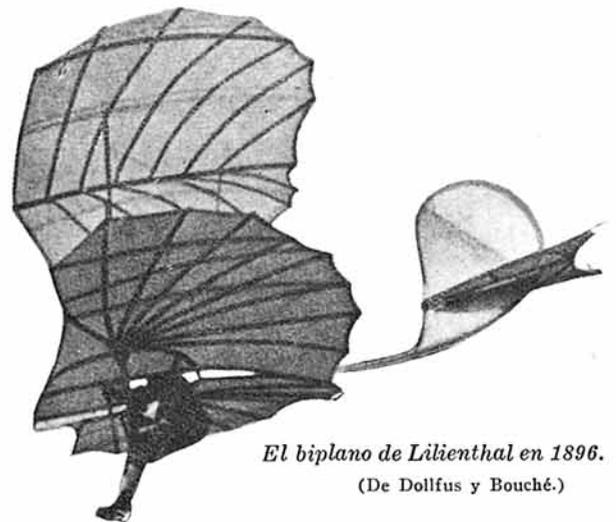
El recibimiento tributado a los aviadores fué entusiasta y cordial. Podemos imaginarnos la alegría de nuestros compatriotas allí residentes al ver llegar emisarios de la Patria lejana que el día anterior se encontraban tranquilamente en ella; alegría acrecentada por tratarse de una fecha tan señalada como es el día de Navidad.

El Capitán Rodríguez y el Teniente Haya mostraron su satisfacción cuando descendieron del aparato por el perfecto funcionamiento de todos cuantos contribuyeron al feliz término de su empresa, en particular al Servicio Meteorológico por lo acertado de sus predicciones.

España demostraba, una vez más, que era capaz de seguir formando parte en el concierto de las naciones con tradición aeronáutica.

# El hombre y la máquina

Por MANUEL G. DE ALEDO,  
Capitán de la Escala del Aire.



*El biplano de Lilienthal en 1896.  
(De Dollfus y Bouché.)*

## LILIENTHAL Y SU "ROMPEPIERNAS"

Todo hombre se siente forzosamente identificado de manera entrañable con su obra. Cualquiera que sea la índole de la misma, se ponen en su creación tantos afanes e ilusiones, tantos desvelos y esfuerzos, tanto sueño y tanto cariño, que se la lleva en lo más hondo, como lo que es: como candente pedazo de la propia personalidad. Si además de ser creador, se convierte el hombre en el primero y autén-

tico experimentador, encargándose a sí mismo la tarea de plasmar en práctica su teoría; y si en ese ensayo práctico se arriesga algo tan preciado y querido como la vida, es comprensible que la identificación se trueque en fusión imperecedera entre el inventor y el invento, entre el autor y la obra, entre el probador y la máquina objeto de la prueba. Su destino final y las vicisitudes intermedias que han de