

VUELO SEVILLA-BATA: una Nochebuena en el aire

EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación
Miembro fundador del IHCA

ANTECEDENTES

En 1926 –el año de los Grandes Vuelos– se proyectó uno múltiple a la Guinea española, en el que participarían, además de la patrulla de Dornier Wal “Atlántida”, otra de tres aviones terrestres, Loring R-III, que seguiría sensiblemente la misma ruta que la anterior con igual número de etapas, y un vuelo directo, de Melilla a Bata, con un Loring R-III preparado para gran radio de acción. Las muchas dificultades encontradas para disponer campos de aterrizaje en lugares donde nunca se había visto un aeroplano, hicieron al Mando prescindir de la patrulla terrestre, dejando la expedición reducida a la de hidros y el vuelo directo.

El proyecto de este vuelo directo nació de una idea del capitán Mariano Barberán, profesor de la Escuela de Observadores y experimentado piloto, formando equipo con el, también capitán, Arturo Fernández Gil.

El aparato que emplearían sería un Loring R III, sesquiplano de diseño y fabricación nacionales, dotado de un motor Hispano de 450 c.v. Al avión, de serie, se le dotó de los depósitos de combustible necesarios para obtener una autonomía de 4.500 kilómetros.

Se realizaron varios vuelos de larga duración con este avión, verificando el consumo y la resistencia de los aviadores, quedando satisfechos de ambos extremos, y se dispuso que el avión se situara en Tablada, listo para despegar en el momento en que el Servicio Meteorológico facilitara una información favorable para cruzar el Atlas con garantías, y se tuvieran buenos pronósticos de golfo de Guinea. Pero a poco de despegar de Cuatro Vientos con destino a Tablada, una avería del motor obligó a tomar tierra en Torrejón de Velasco, comprobándose que la causa de aquélla era la rotura de un árbol de levas, avería que para subsanarla y volver a poner el motor a punto, requería un tiempo que retrasaría tanto el vuelo, que lo dejaba fuera de la época climatológica propicia para afrontarlo. El Mando decidió suspender el vuelo directo con R-III, basándose en “no estar bastante experimentados el avión y el motor” para realizar con garantías un raid tan duro.

El rotundo éxito del vuelo, en formación, de la patrulla Atlántida, volando a lo largo de la costa occidental de Africa, de Melilla a Bata y regreso, y su reconocimiento universal acreditado con la concesión del trofeo Harmon de la Ligue Internationale des Aviateurs, hicieron que el proyecto de vuelo directo quedara “aparcado” sine die. Apenas alboreaba la fase de los vuelos de largo alcance, de un solo “salto”.

UN AVIÓN Y TRES RECORDS

En marzo de 1929 entregaba C.A.S.A. a la Aviación Militar, la segunda serie de Breguet XIX que fabricaba, y en ella

iban incluidos dos aviones tipo “Bidón” –los números 71 y 72–. Averiado en un vuelo de prueba el 71, pasó nuevamente a C.A.S.A. para ser reparado, introduciéndose en él algunas modificaciones entre ellas, la cabina cerrada, quedando en condiciones de volar en octubre de aquel año.

El jefe de escuadrilla Cipriano Rodríguez Díaz “Cucufate”, y el oficial aviador Carlos de Haya González, aviadores de gran prestigio, destinados ambos en la Escuadrilla de Experimentación, de la que era jefe el primero, deseosos de protagonizar un vuelo importante y conquistar un record para España, obtuvieron autorización para tratar de batir la marca de velocidad en circuito cerrado, de 5.000 kilómetros.

Preparado el vuelo con gran minuciosidad hasta en los más pequeños detalles, se llevó a cabo los días 7 y 8 de octubre de 1930. En el triángulo con vértices en Sevilla, Almodóvar del Río y Osuna, se mantuvieron durante veinticinco horas y dieciseis minutos, batiendo el record, a una velocidad media de 208'152 kilómetros por hora, superando en más de 20 kilómetros el anteriormente establecido. Tres días más tarde, el 11, batirían asimismo la marca de velocidad sobre circuito cerrado, de 2.000 kilómetros, con una carga “de pago” de 500 kilos, a una velocidad media de 220 kilómetros por hora. Estos dos records, y el de velocidad sobre 2.000 kilómetros sin carga –que se batió simultáneamente con el segundo– fueron homologados por la Federación Aeronáutica Internacional, con fecha 22 de noviembre de 1930.

SE REACTIVA EL PROYECTO DEL VUELO DIRECTO A GUINEA

Ante el magnífico comportamiento del avión y del motor, y la capacidad demostrada por ambos aviadores para soportar la fatiga inherente a tantas horas de vuelo, decidieron éstos sacar del olvido el proyecto de vuelo directo a la Guinea española.

El ámbito en que habría de desarrollarse esta nueva proeza de la Aviación Militar española, iba a ser el compacto continente africano, aún muy misterioso en aquellos años. No era fácil ni cómoda la empresa, sino llena de dificultades, ya que se desarrollaría sobre las atormentadas cumbres del Atlas, el inmenso y desconocido Sáhara y la obsesionante selva del Níger; y si la primera parte ofrecía riesgos indiscutibles con sus ásperas elevaciones y la fuerte turbulencia en ellas habitual, que habría de ser soportada por el aeroplano cuando aún estaba muy pesado, el desierto se presentaba como una inmensidad de más de 2.000 kilómetros y doce horas de vuelo, con sus tormentas de arena, y con los aviadores desamparados en caso de una avería que les forzara a tomar tierra, con posibilidades mínimas de ser encontrados o alcanzar algún lugar donde poder ser atendidos, dada la escasez de habitantes en el enorme mar de Arena, y la poca garantía que ofrecía la hospi-

talidad de las feroces tribus saharianas, verdaderos piratas de las desoladas inmensidades. Y no se piense que superado el desierto y volando ya al sur del paralelo 15, los peligros habían pasado, ya que aún más peligrosa que en el Sáhara, resultaría una avería que obligara a descender en la espesura de la selva ecuatorial, donde el aeroplano quedaría sumergido en las profundidades de la vegetación, y los aviadores —en el caso de sobrevivir al choque— perdidos en el oscuro, verde y espeso infierno, a merced del morbosos clima y la hostil Naturaleza.

Debidamente autorizado por la Superioridad el proyecto —que era en esencia el preparado por el capitán Barberán en 1926, con la modificación de algunos detalles secundarios—, los aviadores comenzaron inmediatamente los preparativos del vuelo, decidiendo llevarlo a cabo aprovechando la luna llena de diciembre, ya que los antecedentes meteorológicos de que se disponía, hacían ver que era ésta la época más favorable para la travesía del desierto; este tramo del raid se efectuaría de noche para eludir el peligro que representaban las nubes de arena.

El Servicio de Protección de Vuelo, de Aviación Militar, se encargó de realizar los trabajos necesarios para poder contar con los datos meteorológicos precisos para la realización del vuelo; estos informes facilitaron a los aviadores, además de una muy acertada hoja de situación atmosférica en la ruta, una serie de datos que sirvieron para preparar el vuelo con garantías de éxito.

Decidieron seguir la ruta ortodrómica, sobre la que la distancia entre Madrid y Bata es de 2.468 millas —4.572 kilómetros—; la navegación que realizarían sería la *astronómica*, aunque llevándola simultáneamente a la estima, ya que era dudoso que las condiciones meteorológicas permitieran realizar las observaciones astronómicas. Como instrumentos para la navegación contaban con dos brújulas —de inducción una, y magnética la otra—, anemómetro, altímetro, navígrafo *Wimperis*, veinte botes fumigenoluminosos, derivómetro, corrector de rumbos *Coutinho*, un sextante de burbuja, tres cronómetros fijos, almanaque náutico y tablas especiales para el cálculo rápido de la *línea de posición*.

Cuando faltaban pocos días para las fechas que se consideraban más propicias para iniciar el raid, se decidió que en lugar de iniciarse éste en Barajas, según el plan original, tuviera como punto de partida el sevillano aeródromo de Tablada, ya que el despegue con mucho peso, aconsejaba hacerlo al nivel del mar, aprovechando, de paso, la pista que en su día se había preparado para el Jesús del Gran Poder. Por otra parte, la disminución en 300 kilómetros de la distancia que se iba a cubrir, no tenía importancia, pues no se tenían pretensiones de *record*, ya que lo que con el vuelo del 12-71 se pretendía —según el Director de Aeronáutica, comandante Pastor—, *“Realizar un viaje científico para el progreso de la navegación aérea. Cubrir la distancia entre nuestra patria y sus posesiones más alejadas, en un solo vuelo. Demostrar las posibilidades de la Aeronáutica nacional. Conservar nuestro prestigio entre los indígenas de Guinea que se sentirían así más cerca de la metrópoli”*.

TABLADA, DE NUEVO “TRAMPOLÍN”

El 16 de diciembre, ya debidamente revisado el 12-71, Rodríguez y Haya realizaron un vuelo de prueba de cuatro horas de duración, quedando satisfechos del comportamiento de avión y motor. El 21 volaron a Tablada para quedar allí —con el avión cargado y dispuesto— en espera de las condiciones meteorológicas favorables para afrontar la empresa.

Decidido el día 24 para iniciar el vuelo, el avión fue llevado a la pista del Jesús del Gran Poder, a las 9 de la mañana, y allí quedó brillando al sol su pintura de aluminio, con los distintivos de la Aviación Militar, y los tres records alcanzados por el avión y sus tripulantes, pintados en el fuselaje.

Se hallaba el 12-71 en posición de despegue, con el patín sobre el carrillo auxiliar de dos ruedas, que ya se había empleado con éxito en varios despegues de aviones Gran Raid con mucho peso. Se encontraba el avión con combustible para treinta y cinco horas de vuelo, víveres y correspondencia para Bata y Santa Isabel, y para el gobernador de la Colonia, así como diarios de Madrid y Sevilla.

Poco después de las 10 y cuarto, Rodríguez y De Haya, llegaron al aeroplano, se ajustaron los atalajes de los paracaídas y tras despedirse de los numerosos compañeros y amigos que hasta allí les habían acompañado, subieron a la cabina ocupando el puesto posterior el capitán Rodríguez, y el teniente Haya, el delantero.

Puesto en marcha el motor —que ya estaba caliente y probado— los aviadores cerraron la cabina, hicieron señas para que quitaran los calzos e iniciaron el despegue.

Eran las 10 horas y 40 minutos. El carrillo de cola se desprendió cuando había recorrido unos 200 metros el avión, que se fue al aire tras una carrera de 800 metros. Carlos de Haya mantuvo el avión cerca del suelo para que fuera adquiriendo velocidad, iniciando a continuación una suave subida, cuando aún no había alcanzado el límite del campo. Rodríguez y Haya, con el 12-71, escoltados por dos avionetas del Aero Club de Sevilla, comenzaban allí la aventura poniendo rumbo a Utrera, ciudad que sobrevolaban poco después.

El avión marchaba más ligero que lo que podría esperarse con el peso que llevaba, y con una velocidad indicada de 120 Km/h y un pequeño ángulo de subida, iba ganando altura progresivamente, llevando ya 1.600 metros al pasar sobre Grazalema, un poco al oeste del Cabezo del Moro que quedó, sensiblemente, a la misma altura que el aparato. Faltando un minuto para el medio día, pasaba el 12-71 por la vertical de Estepona, a 2.300 metros de altitud, y ascendiendo, y se internaba en el mar de Alborán que se veía allá abajo azul y luminoso, rizado por un viento de levante de cierta fuerza; allí, sobre Estepona, se despidieron las avionetas con amplios y prolongados alabeos que fueron correspondidos por el teniente De Haya. El capitán Rodríguez comunicó su posición, por radio, a Tablada que acusó recibo y deseó buena suerte a los aviadores.

A la 1 y 25 alcanzaba el avión la costa africana, abordándola en la kabila de Bo-



coia, sobre Morro Nuevo, en la bahía de Alhucemas, allí donde seis años antes ambos aviadores habían participado intensamente en las operaciones con las que las fuerzas de Tierra, Mar y Aire habían realizado el primer desembarco llevado a cabo con éxito en la Edad Contemporánea, en una costa fortificada y defendida por el enemigo, iniciando así el último capítulo de la historia de las largas campañas en Marruecos, donde tanta noble sangre española se había derramado. Poco después, estabilizado ya el aeroplano a 3.000 metros, pasaba sobre el yebel Amerkrán, monte del que una vieja tradición rifeña profetizaba que “*si cayera algún día en manos del infiel, los cristianos se apoderarían de la kabila de Beni Urriaguel y la dominarían durante treinta años*”. Curiosamente, la profecía se cumplió exactamente.

Volaba el 12-71 a una velocidad sobre el suelo de 135 Km/h llevando una corrección de deriva de 3 grados, para compensar el viento; pronto sobrevolaron las primeras estribaciones del Atlas, cubiertas en la parte española de bosques de coníferas, destacando a la derecha de la ruta el yebel Tidiguín, con su cima de 2.450 metros, y la oscura mancha de centenarios cedros, de Ketama; por allí, donde los ásperos picachos de la cordillera superan los 2.000 metros, la turbulencia era considerable. Pasó por debajo del avión la ciudad de Tazza, y pronto comenzó a suavizarse el terreno a medida que el 12-71 avanzaba hacia el sur, al tiempo que el paisaje iba empobreciéndose, siendo cada vez más escasas las manchas forestales y más frecuentes los grises pedregales estériles, que se alternaban con algunos espacios mal cubiertos de rala y áspera hierba donde pastaban rebaños de cabras y carneros. A las 4 de la tarde, llegando los aviadores a la vertical de Colom Bechar cuyas construcciones reflejaban el sol ya muy bajo sobre el horizonte, decidieron los aviadores comer unos fiambres y una pastilla de chocolate. Desde poco antes de las 2 de la tarde, ya con el aeroplano estabilizado al nivel de vuelo elegido, llevaba los mandos “Cucufate”, ya que habían determinado que durante la noche fuera Carlos de Haya quien llevara el peso del pilotaje, y habría de estar descansado.

NAVEGANDO A LA ESTIMA

El crepúsculo coincidió con la entrada del avión español en el Sáhara, internándose entre dos luces en la inmensa soledad del desierto. A las 5 y media estimó Rodríguez que cortaban el paralelo 30°; acababan de dejar un poco a su derecha el poblado de Iqli, y ya era de noche cuando percibieron, con toda nitidez las luces de Beni Abbés. Transcurría el vuelo con toda normalidad, y la navegación que llevaban era a la estima, pues el cielo, cubierto, no dejaba ver ninguna estrella. El terreno que sobrevolaban era prácticamente llano, y tenía una altitud media de 600 metros, y aunque el punto más alto del Sáhara —el monte Tahat, de 2.918 metros en el macizo del Hoggar— debía quedar bastante a oriente de la ruta del 12-71, decidió Rodríguez ascender 500 metros, continuando el vuelo a 3.500.

A las 7 y 35, unas luces que se divisaron en el suelo y que fueron identificadas

por Cipriano Rodríguez como Raggan, les hizo ver que iban bien en la ruta, que llevaban una velocidad sobre el suelo de 161 km/h y que cortaban el meridiano 0°, dejándolo al oeste.

El cielo continuaba cubierto; a las 9 y 17 calculó Rodríguez que el 12-71 cortaba el paralelo 25°, y unas luces que apenas divisaron, les hizo ver que sobrevolaban Oualién.

Estaban los aviadores llegando a la altura del legendario macizo del Hoggar, que quedaba unos 250 kilómetros a oriente de la ruta, Allí se encuentra el territorio de los feroces tuareg —“los abandonados de Dios”—, uno de los grandes peligros que siempre presentó el Sáhara. En Timanraset, único verdadero poblado permanente, residía a la sazón el administrador francés.

El paso del trópico de Cáncer que fue cortado a las 10 y media, fue celebrado por los aviadores con un pequeño refrigerio y una taza de café. Hora y media más tarde, a las 12 en punto de aquella Nochebuena, sobrevolaba el avión el otro macizo de importancia del centro del Sáhara, el Adrar de los Iforas, poblado por los *imugar* —“hombres libres”—, que aquí rechazan el nombre de tuareg y se llaman a sí mismos, tamasechk. El Adrar de los Iforas es una zona montañosa de 125.000 kilómetros cuadrados de superficie, con alturas que se escalonan entre 600 y 1.000 metros; su capital es Kidal, y en ella residía el administrador francés. Los *tamasechk* son tan sanguinarios como los demás *tuareg*.



NOCHEBUENA EN EL AIRE

Los aviadores se felicitaron mutuamente la Nochebuena, a las 12 de la noche. “*Cucufate*” diría más tarde: “*¿El momento de la Nochebuena en el aire? ¡Ah! Nada que se preste a evocaciones literarias. Sin visibilidad y, por tanto, sin el elemento lírico de las estrellas. Nos limitamos a festejarla bebiendo una copa de coñac*”. El punto medio de la ruta lo determinó el navegante, a la 1 y 25 del día de Navidad; llevaban recorridos 2.156 kilómetros en diecinueve horas y cuatro minutos de vuelo, a una velocidad media de 146’34 km/h Tomó los mandos Cipriano Rodríguez para que De Haya pudiera descansar un rato, rato que se prolongó hasta las 4 de la mañana; 37 minutos después, determinó “*Cucufate*” que se encontraban en el meridiano 15° y en el paralelo 5° E, ya superado el desierto, sobrevolando a la sazón la sabana, y empezando a percibir en el ambiente la proximidad de la selva del Níger, río famoso en la antigüedad —rival del Nilo— al que la superstición pagana atribuía un origen celestial.

Poco después de las 6 y media empezó a clarear el horizonte, por Oriente, y media hora más tarde, en un cielo ligeramente brumoso, se levantaba el sol iluminando un paisaje de sucesivas lomas de color ocre, con manchas aisladas de vegetación y algunos poblados dispersos. Los aviadores celebraron la aparición del sol, que daba fin a aquella larga noche, hicieron una ligera comida, y Rodríguez pudo determinar la posición, a las 8, cortando el paralelo 10°. Poco menos de dos horas después, perpendicular a la marcha del avión, se presentó el río Benue, el principal afluente del Níger, que cauda-

HAYA Y RODRÍGUEZ, hablan sus hijos

Viven en Madrid, y disfrutaron de una apacible jubilación después de su intensa vida profesional. Héctor de Haya Gálvez, es el tercero de los tres hermanos hijos del inolvidable Teniente Carlos de Haya. Es piloto retirado de Iberia tras treinta y dos años de actividad- en donde le fué concedida la Encomienda de Isabel la Católica por sus servicios en Guinea- pero antes lo fué del Ejército del Aire volando Sabre y formando parte de la selección de pilotos para el campeonato del Mundo de Acrobacia en Bilbao. Tuvo tres hijos, de los cuales dos, Hector y Christian, oficiales del ejército del Aire murieron en sendos accidentes de vuelo en acto de servicio. Javier Rodríguez Ibrán, hijo único del capitán de Ingenieros Cipriano Rodríguez, el conocido "Cucufate", es ingeniero de caminos, y como tal ha participado en todo tipo de obras civiles; está casado y tiene dos hijas, un yerno y dos nietos. Aeroplano ha querido contar con su valioso, sin duda, testimonio con motivo del del vuelo Sevilla-Bata, realizado 75 años antes por sus padres... Hablamos distendidamente en el despacho y con la presencia del General Abós, Jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire... comenzamos...

—¿Cuáles son los primeros recuerdos que conserváis de vuestros padres?

—Los primeros y únicos recuerdos que tengo de mi padre —habla Héctor de Haya— son las fotos que había en mi casa y algunos restos del avión con el que pereció en accidente. Mi madre, a pesar de ser siempre muy escueta en éste punto, nos transmitió la imagen de él como un enorme amante de su profesión y un gran patriota.

Tampoco yo conocí a mi padre, pues murió cuando yo tenía tres años —afirma Javier Rodríguez—. Me hablaron de él, naturalmente, mi madre y mi primo Carlos Teixidor; vi desde siempre que mucha gente le apreciaba, entre ellos destaca la familia De Haya; ya sabes —se dirige a Héctor— lo que os he agradecido siempre a tu madre, Josefina, y a vosotros que me tratarais como un hijo y un hermano.

—¿Cómo creéis desde vuestra perspectiva actual que esos recuerdos influyeron en vuestra vida posterior?

—Javier se acomoda en la silla con un gesto discreto: Siempre consideré a mi padre como una persona excepcional y por tanto siempre admiré y perseguí la excelencia en mi trabajo —si lo logré no es opinión mía— pero también el recuerdo de mi padre me empujó a a entregarme a diversas causas de modo idealista y sin fijarme mucho en el propio beneficio.

Me influyó la opinión de algún compañero de mi padre cuando me decían "Bueno, tu serás aviador como tu padre" —contesta Héctor— de ésta manera fui madurando mi vocación militar y aeronáutica Pero no creas, el hecho de ser hijo de una leyenda a veces te pone el listón personal y profesional demasiado alto. Tú Javier no has tenido ése problema al elegir una profesión civil.

—¿Cómo valoráis la actividad de aviadores de vuestros padres?

—Mi padre, "Cucu", —habla Javier— llegó a la aviación en la época heroica, con aparatos de esqueleto de madera y piel de tela, motores inseguros y cabinas al aire, que utilizaban aeropuertos rudimentarios y sin ayudas. Estaba todo por inventar y por escribir, había muchos vuelos a realizar por primera vez y récords por batir. Tanto Haya como él inventaron, escribieron, batieron records —como se conmemoró brillantemente el pasado año en el Alcázar de Sevilla— y cruzaron el Sahara por primera vez. Mi madre me contó que pensaban viajar al Amazonas.

Estoy de acuerdo con lo que dices —apostilla Héctor— y además si nos atenemos a sus hechos, a los inventos de mi padre, a sus reconocimientos internacionales y a su nombramiento como Secretario Técnico de La Dirección General de Aeronáutica en 1935, todo ello los configuran, sin duda, como los pilotos españoles más destacados de la época, —equiparables a los internacionalmente reconocidos Nungesser y Coli, Balbo, Bird, Amelia Earhart...añado—. Y además, creo que estarás de acuerdo Hector, —precisa Javier— ambos contribuyeron a que la aviación saliese de la etapa heroica y entrase en la normalidad. Es decir, pasase de ser una actividad arriesgada a otra familiar, cotidiana.

—¿Qué destacaríais cómo más importante de esta actividad?

—Sin duda de Carlos, mi padre, su espíritu científico de investigación —su "Integral de Vuelo" y "Calculador de Vuelo" son ejemplos de ello— y su empeño en configurar un Arma de Aviación por aquella época inexistente.

Del mío, Cipriano —interviene Javier— y creo que es poco conocido; la organización de la 1ª Brigada del Aire, que estuvo operativa en poco tiempo. La Brigada podía entrar en acción en el frente de Andalucía y dos días después en el de Cataluña, cruzando la España en guerra con las carreteras y ferrocarriles de entonces, con todo lo que suponía de traslado de personal, aviones, repuestos, armamento y todo tipo de suministros necesarios.

—Con referencia al vuelo Sevilla-Bata que conmemoramos, seguro que tenéis alguna anécdota que contar.

—No tengo demasiado que referir, porque los documentos del vuelo, que tenía mi madre, fueron prestados, la mayoría sin devolución, cuando mi padre murió, a compañeros diversos so pretexto de continuar sus trabajos. Pero recuerdo que mi madre nos contaba —sonríe Héctor— que cuando "Cucu" y él llegaron a Bata les regalaron un mono "titi" que al ser tan pequeño lo metía en una de sus botas de vuelo para que no se muriera de frío.

Poco después de morir mi padre —sonríe también Javier— mi madre recibió un cuaderno de gran tamaño con el título de "Hazañas del pequeño Cucu", lleno de fotografías y recortes de prensa referente a mi padre, prácticamente todo lo publicado sobre él hasta entonces, contado como una novela grafica de suspense, incluyendo naturalmente los titulares "Sin noticias de los dos aviadores", perdidos algunos días en su aterrizaje forzoso del vuelo Bata-Sevilla. Tengo que localizarlo en casa y enseñároslo, tiene verdadera gracia.

Podría publicarse en facsímil por el Instituto —apunto, oportunista—... ¡De acuerdo! Os lo entregaré en la próxima visita... afirma Javier.

La entrevista termina y continúa la conversación informal entre amigos alrededor del aperitivo. Los herederos de dos mitos aeronáuticos españoles agradecen, tras la última pregunta solicitándoles su opinión sobre la labor del SHYCEA, el trabajo riguroso, desinteresado y "más activo que nunca" —subrayan Javier Rodríguez y Hector de Haya— del Servicio Histórico por mantener viva nuestra memoria aeronáutica— "Somos un pueblo, con poca memoria y hay que corregirlo", termina Javier.

Los cafés, las tazas ya vacías, son testigos imparciales de una cordial jornada, tres cuartos de siglo después de uno de los vuelos más significativos de la aviación española.

JOSE CLEMENTE ESQUERDO (IHCA)



loso y de perezosa corriente fluía hacia el Oeste enmarcado por escarpadas orillas de árido aspecto. El 12-71 cortó el río en el punto en que confluye con el Katsina, lo que confirmó los cálculos de "Cucufate" que situaban al avión ligeramente desviado a la izquierda de la ruta.

SOBRE LA SELVA DEL NÍGER

A las 11 el aeroplano se encontraba a 540 kilómetros de Bata, lo que a la velocidad que en aquel momento desarrollaba, significaba que faltaban poco más de tres horas para alcanzar el éxito del raid. Por primera vez, desde que a las 3 y media de la tarde anterior Tauima había acusado recibo de su informe de posición, recibían los aviadores respuesta a los mensajes que cada media hora habían emitido; esta vez, aunque con muchas interferencias y poca claridad, supieron que Fernando Poo había recibido su comunicación.

Ya entonces sobrevolaban la selva ecuatorial, inmenso mar de vegetación en el que todos los tonos del verde estaban representados; acá y allá, caprichosamente esparcidos, de la semiuniforme superficie sobresalían árboles gigantes que se elevaban varias docenas de metros sobre el conjunto. Pronto, casi enfrente de los aviadores empezó a destacarse la enorme mole del monte Camerun, gigante de 4.070 metros de altura que se alza a muy poca distancia de la costa en el fondo de la bahía de Biafra; a pesar de estar el cielo despejado, le rodeaba una corona de nubes cuya base estaba a unos 3.000 metros, y por encima de la cual asomaba amenazador el cono de su cúspide.

El mar era alcanzado por el 12-71 a las 11 y 43, en una costa cubierta de mangles que llevaban la espesa vegetación de la selva hasta el mismo borde del agua; No tardaron en sobrevolar el amplio estuario del Wuri, en el fondo de uno de cuyos recodos se alza la ciudad de Douala que pasó por debajo de los aviadores sin que apenas se fijaran en ella éstos que solamente tenían ojos para la hermosa isla de Fernando Poo, iluminada por el sol del mediodía, toda verde y brillante destacando en el tranquilo mar, rematada por el majestuoso pico de Santa Isabel, de 3.007 metros de altitud; en el centro de la semicircular bahía de Venus, blanca y alegre se extendía Santa Isabel, la capital de la Colonia.

El avión marchaba con rumbo sur a lo largo de la costa, y cruzó sobre el islote Malimba, en la desembocadura del Sanga, sobrevolando un paisaje de selva y mar, a izquierda y derecha, respectivamente, algo diferente de lo que hasta entonces habían contemplado los aviadores, ya que en éste, como solución de continuidad entre la vegetación de la orilla —abundante en cocoteros— y el mar, se interponía una larguísima playa de dorada arena, interrumpida únicamente de tanto en tanto, por las desembocaduras de los no escasos ríos. Poco después alcanzaba el 12-71 la desembocadura del Campo, río que formaba la frontera norte del territorio español; allí inició Carlos de Haya el descenso, pudiendo gozar, a medida que se aproximaban al suelo, del estupendo panorama que ofrecía la selva guineana, coronada de gigantes ceibas y salpicada de pequeños claros de verde hierba, en muchos de los cuales se alzaban poblados formados por corto número de chozas.

EL FINAL FELIZ DEL RAID

El avión, a 350 metros de altura al llegar a Bata, a la 1 y 45 de la tarde, efectuó una protocolaria vuelta de saludo sobre la ciudad, maniobra que sirvió al mismo tiempo para que Haya localizara el terreno dispuesto para el aterrizaje. El improvisado aeródromo consistía en un claro, amplio y llano, cubierto de tupida hierba, situado a poca distancia de Bata, y no mucha

más de la costa, junto al río Ecucu. Sus límites estaban señalados con lienzos blancos junto a los que se apiñaba una considerable cantidad de indígenas, que constantemente iba aumentando al ir llegando muchos más que, al ver el avión, corrían hacia el campo. Un bote de humo que se encendió al pasar el aeroplano por la vertical de Bata, y que fue renovándose hasta que aquél estuvo en tierra, señalaba la dirección del viento que —muy ligero— soplabá del primer cuadrante.

A las 13 horas y 52 minutos tocaban las ruedas del 12-71 la suave superficie del "aeródromo" de Bata. Acababan de cubrir, el capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos de Haya, 4.312 kilómetros, en un vuelo de veintisiete horas y once minutos de duración, a una velocidad media de 156'08 kilómetros por hora.

La acogida que los aviadores tuvieron en la Guinea continental española aquel viernes, día de Navidad de 1931, fue extraordinaria; puede asegurarse que ni un solo español del territorio estuvo ausente del campo de aterrizaje. El Gobernador —expresamente llegado de Fernando Poo— y las demás autoridades, recibieron con entusiasmo, al pie del avión, la felicitación navideña que de la lejana patria les llevaban los aviadores en fecha tan señalada, experimentando una gran alegría al poder leer prensa de la Península, con un solo día de retraso. Una gran cantidad de morenos de ambos sexos y todas las edades, aclamó a los oficiales españoles que, aunque algo agarrotados por las veintisiete horas que habían permanecido sin apenas cambiar de postura en las estrechas cabinas, no sentían mucho la fatiga, y que luego de un baño caliente y una comida navideña servida con poco protocolo en la residencia del Subgobernador, quedaron en condiciones de empezar a recibir los agasajos que no cesaron a lo largo de la semana que permanecieron en la Colonia.

En España, donde se había vivido con gran preocupación la falta de noticias del 12-71 en el curso de todo el día 25, fue creciendo la ansiedad hasta que a primeras horas del 26 se recibió en la compañía Transradio un telegrama de Santa Isabel, que decía: *"A las 14 horas de ayer aterrizó campo aviación Bata aparato 12-71 tripulado Rodríguez y De Haya, siendo cariñosamente recibido autoridades, población española, indígena, ovacionándolos por éxito vuelo. Aviadores llegaron perfectamente estado de salud. Satisfechísimos buen tiempo travesía"*. La llegada de esta noticia llenó de alegría a los españoles que, no por habituados a los éxitos de los aviadores militares, celebraban menos las hazañas que éstos prodigaban.

La Dirección de Aeronáutica recibió de los aviadores un telegrama en que informaban: *"A las 14 horas tomamos tierra en Bata sin novedad, invirtiendo en el recorrido veintisiete horas diez minutos que se desarrolló sin incidentes por itinerario previsto. Avión y motor en excelente estado. Se procede a revisión. Avisaremos fecha dispuesta para regreso. Saludos respetuosamente. Rodríguez."* Contestó el Director de Aeronáutica con otro que decía: *"Capitán Rodríguez y teniente De Haya. En nombre propio y del Servicio recibid entusiasta felicitación y fraternal abrazo por vuestro triunfo. Pastor"*.

El éxito de este difícil y arriesgado vuelo —estamos en 1931— se debió a una serie de factores entre los que los más importantes, fueron: el excelente comportamiento del motor y del avión en general, consecuencia de la calidad de fabricación de ambos; la minuciosa preparación del raid realizada por dos de los aviadores más científicos y técnicos del momento, basada en un concienzudo estudio meteorológico realizado por el Servicio de Protección de Vuelo; la acertada elección de la fecha y la hora de su iniciación, para lo que fue fundamental dicho estudio meteorológico.

Una de las mayores autoridades aeronáuticas, mundiales, de la época, el comandante Emilio Herrera Linares, considerado como uno de los primeros científicos de Europa por sus trabajos matemáticos de investigación aeronáutica, decía: *"Como español estoy satisfechísimo del vuelo de Rodríguez y De Haya. Merecen toda"*

clase de elogios por los momentos difíciles que han tenido que afrontar. Por fortuna tuvieron el acierto de elegir la fecha exacta para realizar el vuelo con las mejores probabilidades de éxito”.

Los protagonistas del vuelo quitaron importancia a todo lo que pareciera espectacular aventura, y el capitán Rodríguez diría a los periodistas: “Los buenos vuelos no tienen historia; todo se desenvuelve normalmente. La realización corresponde al cálculo y la aventura se cumple sencillamente”. No olvidó poner un telegrama al jefe de Protección de vuelo en el que decía: “Capitán Rodríguez a comandante Cubillo. Tiempo durante la ruta exactamente según la predicción de esos servicios. Nuestra enhorabuena y saludo afectuoso”.

Los días 27 y 28 realizaron sendos vuelos sobre el continente, tomando una serie de fotografías que resultaron de gran interés para las autoridades de la Colonia. El 29 se inició la revisión del aparato, llevándola a efecto el cabo especialista de Aviación Militar, Casiano Ferrer Pérez que, para auxiliar a los aviadores, había ido con antelación a Bata; éstos participaron en los trabajos de revisión, y el día 31 quedaba ésta concluida; el estado en que encontraron al avión era excelente, no obstante, se le cambiaron al motor los filtros y las bujías. El nacimiento del año 1932 hallaba al 12-71 listo para emprender el regreso a la Patria.

Dado que el propósito del viaje —unir en un solo salto la Península y la Colonia— había sido logrado y, en consecuencia, el raid coronado con éxito, y considerando que las condiciones del incipiente “aeródromo” de Bata no permitían el despegue del aparato con el peso necesario para afrontar el retorno directo, se proyectó éste en cinco etapas: Bata-Niamey (1.250 km.), Niamey-Bamako (1.068 km.), Bamako-San Luis de Senegal (1.000 km.), San Luis-Las Palmas (1.425 km.) y Las Palmas-Madrid (1.775 km.); en total, 6.778 km.

SE INICIA EL REGRESO

Despegó el 12-71 a primeras luces del domingo, 3 de enero; a pesar de lo temprano de la hora, el aeródromo estaba concurridísimo, tanto de blancos como de nativos que querían despedir a los aviadores. La mañana era espléndida, y luego de despedirse de cuantos allí estaban con un expresivo gesto de los brazos, cerraron la cabina en la que ambos aviadores ocupaban los mismos puestos que en el viaje de ida, y con facilidad, dado que el avión solamente pesaba 3.215 kilos, por llevar combustible, únicamente, para quince horas, se fue al aire entre el entusiasmo de la multitud; luego de una protocolaria vuelta sobre Bata, y una pasada al campo, el 12-71 se dirigió directamente a Fernando Poo, iniciando así la primera etapa del viaje de regreso. Eran las 7 y cuarto de la mañana.

Hora y media más tarde el avión sobrevolaba Santa Isabel y efectuaba una órbita de 360 grados, como despedida al Gobernador, continuando el vuelo hacia el continente y ganado altura para llegar a la costa a 2.500 metros, estabilizando el aeroplano en este nivel, pasándose bruscamente del mar a la selva, del océano de agua al de vegetación, densísima en el delta del Níger con su laberinto de brazos de agua que, formando innumerables y frondosas islas, buscaban el mar. Sobrevolaron durante casi cinco horas la selva que luego se fue aclarando hasta desaparecer, discurriendo luego el río caudaloso y en ocasiones rápido y turbulento, por un terreno pedregoso y casi desértico, en el que era muy escasa la vegetación y no muchos los poblados.

A las 6 de la tarde, ya con luz crepuscular, aterrizaba el 12-71 en el aeródromo de Niamey, luego de diez horas y cuarenta y cinco minutos de vuelo, siendo recibidos los aviadores por el comandante francés y otras autoridades, y una considerable multitud de blancos y negros que celebraron ruidosamente la llegada del avión español.

Permanecieron en Niamey Rodríguez y De Haya, agasajados por las autoridades y por la colonia francesa, hasta el martes día 5 en que a las 8 y media de la mañana, despegaron con destino a Bamako, en la primera parte del curso del Níger.

EN KORONDONGON, SE ACABO EL RAID

El vuelo se desarrolló sobre un terreno de color ocre, con vegetación rala y relieve bastante ondulado, al principio, pero pronto los escasos árboles se hicieron más raros aún, y el 12-71 voló sobre un paisaje pedregoso, alternado por mesetas muy llanas pobladas de áspera hierba grisacea.

Todo transcurría con normalidad, cuando de modo inesperado se formó una tormenta de arena que, sobre reducir notablemente la visibilidad, podía resultar peligrosa para el motor que aún debía cubrir 5.000 kilómetros antes de rematar la misión; esto hizo a Rodríguez adoptar la decisión de tomar tierra en una zona muy apta para ello, lisa, limpia y despejada. Era la 1 y media de la tarde, y llevaban volados 820 kilómetros en cinco horas de vuelo.

El aterrizaje fue perfecto y el avión quedó parado tras un corto recorrido. Los aviadores saltaron a tierra y comprobaron las buenas condiciones del terreno. Dos horas más tarde, pasada la tormenta y con el cielo despejado, iniciaron el despegue para cubrir los 250 kilómetros que les separaban de Bamako, pero cuando llevaban recorridos unos 100 metros, aún con la cola baja, empezó a sentir De Haya un rozamiento que frenaba la rueda derecha; cortó motor y, casi instantáneamente, aquélla se agarrotó, iniciando el avión el *caballito* a aquel costado, metiendo el plano izquierdo en tierra, produciéndose en pocos segundos el desastre, rompiéndose la pata izquierda sobre la que cayó todo el peso del aparato. Allí terminó el *raid*.

Estaban los aviadores a poca distancia del poblado indígena de Korondongon, del que no tardaron en llegar unos negros de elevada estatura que desde el primer momento mostraron una actitud de auténtica hospitalidad, conduciendo a Rodríguez y De Haya —que no habían sufrido lesión alguna— a su poblado, preparando para ellos un guiso de carne y alojándolos en la mejor choza. Al propio tiempo enviaron aviso de la presencia de los aviadores al puesto francés de Koutiala, a 80 kilómetros de distancia, y de allí se presentó un teniente con un automóvil a buscarles, siendo huéspedes del jefe del puesto durante tres días. Un equipo de mecánicos franceses realizó la recogida del 12-71, desmontándolo y embalándolo para su traslado a España, y en Koutiala y en Korondongon permanecieron los aviadores españoles hasta ver terminada la operación, regresando seguidamente a España.

Desde la salida del 12-71 de Niamey no se habían tenido noticias de él, y la inquietud crecía en España donde se temía por la suerte de los aviadores. Este temor quedó desvanecido el día 7 en que se hizo público un telegrama que, vía *Transradio*, decía: “Avión encontrado día 6 a 85 kilómetros de Kutiala. Kutiala a 300 kilómetros al este de Bamako. Aviadores sin novedad. Sale una columna francesa a recoger aviadores españoles”.

Este percance sufrido cuando ya había sido logrado el éxito, deslució bastante el triunfo; a su llegada a España, fuera de los medios aeronáuticos, ya casi nadie se acordaba del entusiasmo despertado a su llegada a Guinea. No obstante, los periódicos trataron a los aviadores con justicia, y tanto la prensa nacional como la extranjera, dieron al vuelo toda la importancia que tenía. El 4 de enero de 1932, el londinense *The Times*, decía: “Dos aviadores españoles han logrado vencer por el aire las misteriosas junglas del continente africano. A partir de este momento se debe a ellos la apertura de una nueva ruta, militar y civil. La civilización les debe este gran servicio que la han prestado. Sus nombres quedarán grabados en la historia del Mundo”.