

TABLADA: LA AVIACIÓN Y SEVILLA

JUAN ANTONIO GUERRERO
JOSÉ CLEMENTE



EDICIÓN CENTENARIO DE LA CREACIÓN
100 DE LA BASE AÉREA DE SEVILLA

BATIENDO MARCAS



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: SAVOLA.

PÁGINA ANTERIOR: El Breguet nº 71 en Tablada, listo para sus intentos de superar las marcas de velocidad. Foto: ARCHIVO SERIANDI. FOTOTECA MUNICIPAL DE SEVILLA.

La aviación española en su vertiente militar, consiguió sus únicos récords internacionales casi veinte años después de haber iniciado su actividad en el año 1910 en que por primera vez en España voló un avión tripulado y precisamente por un piloto extranjero. Muchas son las razones por las que España no participó hasta los años 30 en los vuelos de competición, dejando aparte, naturalmente, los grandes raids a África, Asia y América que dieron fama universal a la Aviación española.

En cuanto a la obtención de récords se refiere, La guerra de África que capitalizó los esfuerzos de de tantos aviadores, la escasez de pilotos, tanto militares como civiles y la falta de recursos económicos de las empresas aeronáuticas del momento que no podían prestar ayuda técnica y económica adicionales para este tipo de vuelos, ni mucho menos los sustanciosos premios del orden del millón de francos que ofrecía por ejemplo Francia a los pilotos que obtuvieran las marcas, fueron circunstancias determinantes para la ausencia de nuestro país en el mundo de este tipo de competiciones. Como dato curioso por aquella época el país vecino detentaba más de la tercera parte de los récords mundiales aeronáuticos absolutos. En 1925 la FAI llevaba reconocidos 1128 récords en diferentes modalidades en circuitos abiertos y cerrados. Ante tal cantidad de marcas que realmente no significaban en algunos casos vuelos de excesivo mérito, se tomó

el acuerdo de reducirlos, entre otros, a 45 para la clase «Aviación», con uno adicional para marcas de distancia y otro para velocidad pura. 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 detentaban los capitanes Jiménez e Iglesias, los inolvidables tripulantes del «Jesús del Gran Poder», pero posteriormente se

decidió intentar batir la marca de velocidad en circuito cerrado de 5000 km que se encontraba en poder de los franceses Girier y Weis, con una velocidad media de 189 km/h en un Breguet XIX, similar al que en breve intentarían volar los pilotos españoles.

El planeamiento del vuelo fue asignado a la dirección del capitán Barberán, máxima autoridad española en navegación aeronáutica de la época, pero



El aviador uruguayo Tydeo Larre Borges quien con el francés Challe despegaría desde Tablada, el 15 de diciembre de 1929 para su intento de cruzar el Atlántico hasta Brasil con su Breguet XIX «L'oiseau Blanc».

Foto Archivo Sánchez del Pando, Fototeca Municipal de Sevilla.

El Breguet XIX nº71, en el campo de Tablada, listo para su último viaje. El camión BO facilitará el despegue del sobrecargado aparato.

FOTO: ARCHIVO SÁNCHEZ DEL PANDO, FOTOTECA MUNICIPAL DE SEVILLA.



por razones diversas fueron los capitanes 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 de serie de Construcciones Aeronáuticas, Breguet XIX Bidón número de cola 71, asignado a experimentación. También uno de los momentos cruciales era el de despegue a plena carga debiendo ser perfecta la refrigeración del motor, dada la relativamente baja velocidad inicial de despegue y escaso el flujo de aire para este propósito de control de la temperatura de admisión. El estudio de los diferentes tramos y sus vientos y los regímenes de potencia del motor en los mismos eran primordiales para el éxito del intento.

Las pruebas de entrenamiento comenzaron la noche del 13 de febrero de 1930 con luna llena. Se cargó el avión con 3.300 litros de combustible (1.300 por debajo de su capacidad total) para comprobar la viabilidad inicial y el confort del vuelo en el circuito Almodóvar del Río, Osuna y Sevilla (Tablada) de 250 km. Este vuelo se suspendió recién iniciado por problemas técnicos,

debiendo efectuarse una toma de emergencia en La Rinconada, reanudándose el día 11 de junio de 1930 cuando, 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 en circuito cerrado antes citado.

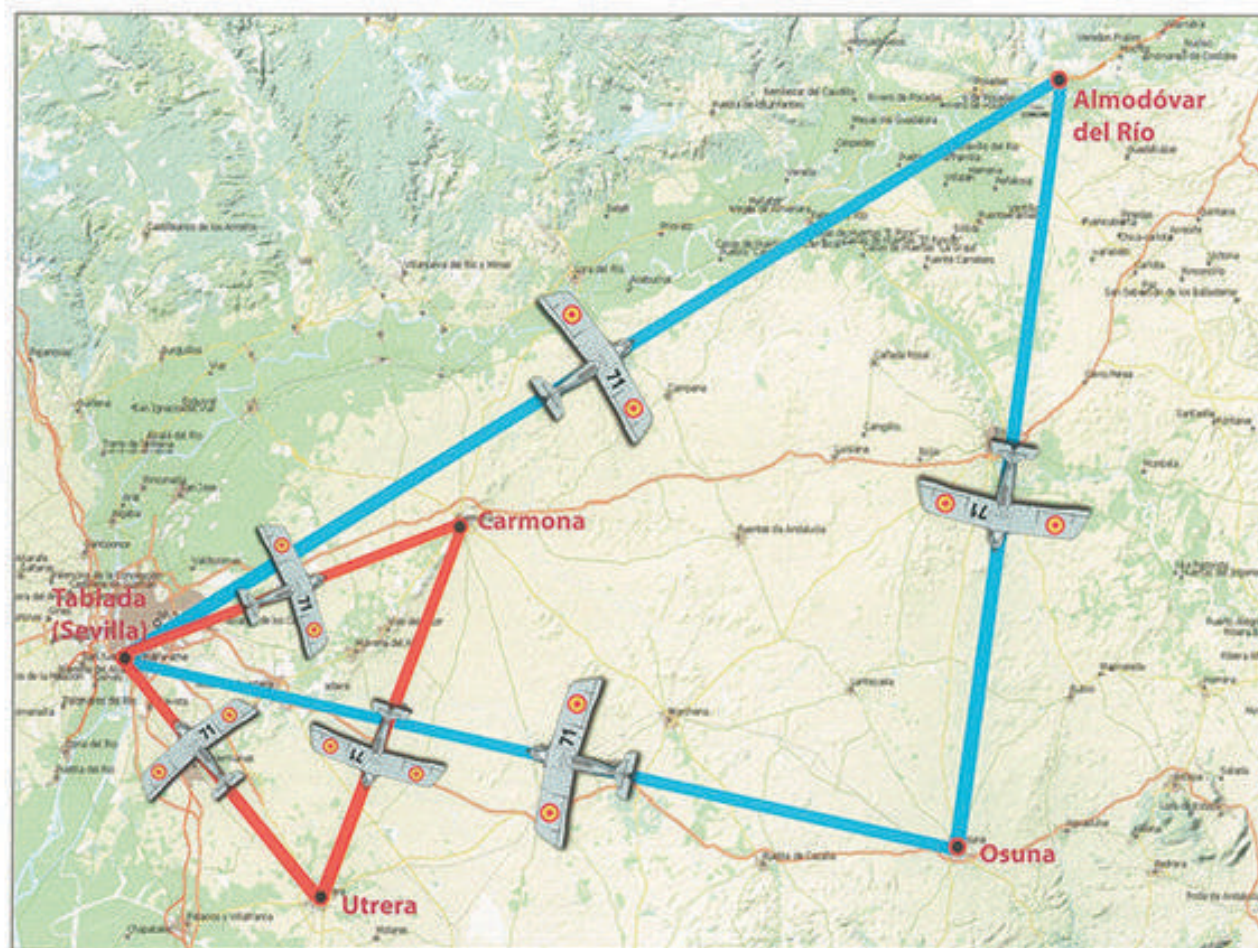
Para realizar los definitivos vuelos se eligieron dos circuitos; uno de 250 Km triangular amplio Tablada, Almodóvar del Río y Osuna antes referido en el vuelo de prueba, y que al ser de mayor tamaño que el secundario Sevilla, Utrera, Carmona de 105 km, permitía mayor capacidad de aceleración. Sin embargo este último era más apto para el vuelo nocturno al tener tramos más cortos y ser más identificables las poblaciones por sus luces.

Designados los jueces representantes oficiales de la FAI para ser situados en los vértices de los circuitos y certificar el paso de los aviones, el día 7 de octubre de 1930, a las 06:32 h, el plateado CASA Breguet «Gran Raid» número 71, pilotado por el Teniente Haya y como observador el capitán Rodríguez, despegaba de Tablada tras recorrer 800 metros con 360 litros de aceite, 500 de agua y los depósitos de combustible al completo, iniciando el circuito al alcanzar los 1.500 m sobre Tablada.

La velocidad en cada tramo lógicamente subía, de 182 hasta 214 km/h, al bajar el peso por el consumo de combustible, superando ya inicialmente la velocidad del récord galo. A las 17:00 cambiaron al circuito corto de Tablada-Carmona-Utrera y alcanzaron la velocidad de 234 km/h. El estudio minucioso del régimen del motor, mientras se desentumecían, fueron los cometidos de nuestros pilotos que, con la moral alta, radiaron un mensaje sobre Tablada en el que comentaban su buen estado de ánimo tras 14 horas de vuelo.

Cuando llevaban 22 horas en el aire, la navegación tuvo que realizarse sin visibilidad al nublarse el cielo, y el circuito pasó a ser concéntrico exterior para mejorar la observación de las referencias.

Utrera se convirtió en el único punto visible, permitiendo corregir los errores de navegación, pero la niebla aumentó y amenazaba el final feliz del vuelo. Sin embargo, los pilotos finalizaron la vuelta número 30 y a las 07:32 horas del 8 de octubre tomaban tierra en Tablada después de haber sobrepasado en 16 minutos un día completo en el aire, alimentándose con



Los dos circuitos establecidos por Haya y Rodríguez para los récords de velocidad. Ambos tenían un vértice del triángulo en la Base Aérea de Tablada.

MAPA E ILUSTRACIÓN J. A. GUERRERO.



Los dos aviadores posan para el fotógrafo con sendos trofeos en las manos. Sus tres marcas de velocidad fueron las únicas mundiales de esa especialidad conseguidas por España. Foto: S. Sica.

HAYA INVENTOR

Una de las facetas más curiosas y menos conocidas del eminente aviador que fuera Carlos Haya es la de su capacidad como inventor autodidacta, cuyas creaciones tal vez pasaran inadvertidas por los duros momentos que atravesaría España poco más tarde. Uno de sus inventos más notables fue, indudablemente, el Integral Giroscópico de Vuelo o «Integral Haya», primer ejemplar eficaz de horizonte artificial, un instrumento que facilitaba en gran medida el vuelo «todo tiempo», al unir el indicador del horizonte con un indicador de viraje (la conocida «bola» en el argot de los pilotos) y una brújula para el mantenimiento del rumbo, simplificando la tarea en condiciones de posible «desorientación espacial» por falta de visibilidad.



Un modelo de calculador de vuelo inventado por Carlos Haya. Foto: R. de MADRAGA/H. Haya.

plátanos, uvas y café exclusivamente. Al bajar del avión, entre los vítores de los asistentes de la comisión del Real Aeroclub de Andalucía y fumando compulsivamente, sólo pensaban en la consecución del siguiente récord.

Revisado el avión por el mecánico Ferrer y efectuados los necesarios ajustes, el nº 71 estaba otra vez preparado para iniciar dos días más tarde un nuevo vuelo, en este caso para batir la marca de velocidad en circuito cerrado sobre 2.000 km con carga útil de 500 kg, que los pilotos franceses Codes y Costes poseían con una velocidad media de 214,533 km/h en un Breguet Superbidón.

Despegaron de Tablada a las 6 horas 58 minutos con un combustible de 1500 litros, 140 de aceite y 500 de agua que representaba la carga comercial indispensable para lograr el nuevo récord.

Esta vez se eligió el circuito Tablada-Utrera-Carmona y el viento apareció a poco del despegue, debiendo de corregirse tanto en los tramos de dirección favorable como desfavorable. Se voló a una altura media de 750 m con el motor a pleno rendimiento, no superando la velocidad sobre el suelo los 225 km/h a pesar de que la indicada por el avión dentro de la masa del aire que

le sustentaba era de 240 km/h, pero, en cualquier caso, el récord francés se había batido con amplitud.

A las 16:42 h, y en medio de una ligera lluvia tomaban tierra sin novedad, después de haber efectuado 16 vueltas a una velocidad media de 220 km/h, empleando 9 horas, 43 minutos y 38 segundos, récord absoluto que no se batiría en el mundo hasta el año 1933. Quedó así demostrado que con aviones fabricados en España, estrictamente de serie, en sólo 24 h se podrían realizar vuelos de reconocimiento a 2.500 km de distancia con considerable carga útil.



Bajo la atenta mirada de un grupo de soldados y mecánicos, el teniente Haya se fotografía en Tablada, delante de su avión, durante los ensayos para la obtención de las marcas homologadas por la FAI de velocidad en circuito cerrado. Foto: Archivo Sánchez del Pando. Fototeca Municipal de Sevilla.

EL VUELO SEVILLA-BATA

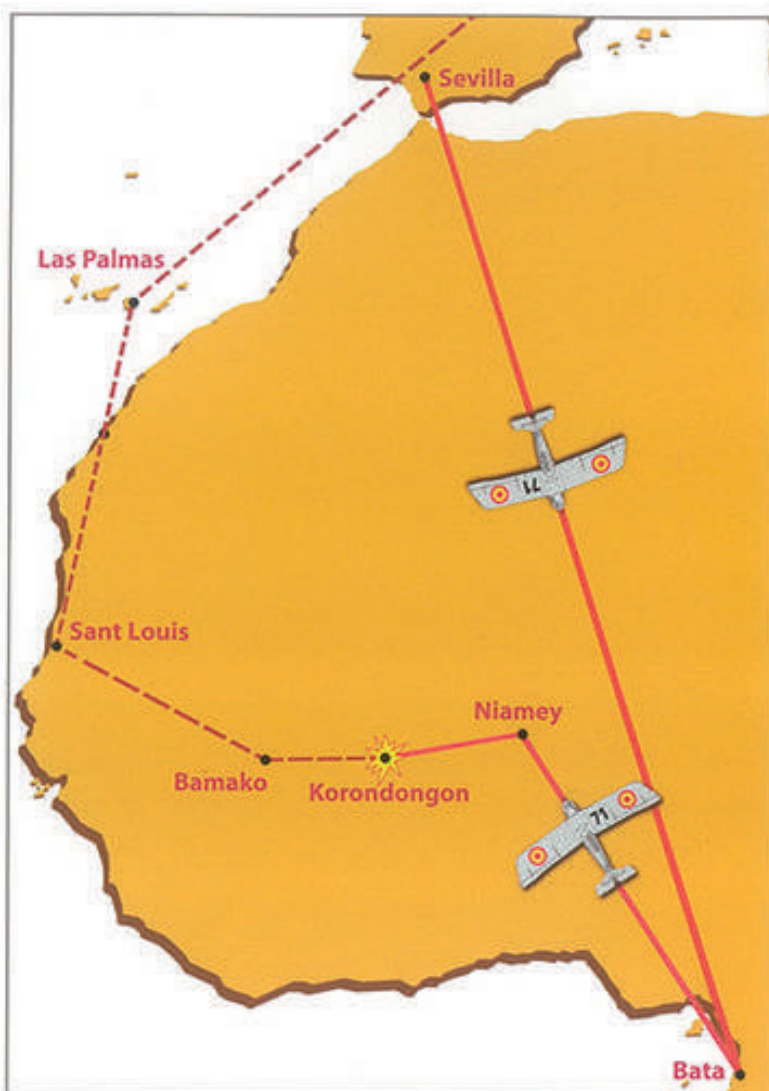
Aún habrían de protagonizar otra hazaña los aviadores Haya y Rodríguez con el avión TR. N° 71 al realizar, en la nochebuena de 1931, apenas un año más tarde de los vuelos de récord, un increíble vuelo de larga distancia despegando nuevamente desde Tablada para alcanzar Bata, la capital de la Guinea Española, tras sobrevolar las peligrosas cumbres del Atlas, el enorme y hasta entonces prácticamente desconocido Desierto del Sahara y las impresionantes selvas tropicales del Níger. Sólo en atravesar los 2.000 km de desierto tardaron nuestros aviadores 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 tomar tierra por emergencia o avería.

A las 10 :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, Niamey-Bamako, Bamako-San Luis del Senegal, San Luis-Las Palmas y Las Palmas-Madrid con un recorrido total de 6.778 km.

El Breguet XIX n° 71 no regresaría en vuelo; una de las temidas tormentas tropicales le sorprendió, obligándole a tomar en Korondongon (Nigeria), en donde tras esperar dos horas en tierra, el avión rompió una pata al intentar el despegue. Haya y Rodríguez hubieron de volver por otros medios acompañando a su querido avión, cuidadosamente embalado por mecánicos franceses.

Hoy nos basta saber que ha sido posible atravesar el Atlántico en el Concorde en poco menos de tres horas o que podemos hacerlo en poco menos de cinco en un A380, heredero de la más auténtica tradición aeronáutica europea, o también que podemos quintuplicar la distancia y la carga útil del n° 71 con uno de los A400M que se montarán en Sevilla. Rodríguez y Haya, enfundados en sus incómodos trajes de vuelo, comiendo fruta, bebiendo de un termo de café y volando sobre la vega de Carmona o sobre el desierto del Sahara, nunca podrían haberlo soñado.



Las enormes distancias, muchas de ellas desérticas, atravesadas por el Breguet XIX de Haya y Rodríguez quedan evidenciadas en este mapa esquemático del vuelo. El trazado de puntos corresponde a las etapas no realizadas del previsto regreso, tras el accidente al intentar el despegue en Korondongon, Nigeria. ILUSTRACIÓN J.A. GUERRERO