

AEROPLANO

Especial. Año 2011. N° 25



CENTENARIO
AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA
1911-2011



100 Años
de

AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA



LOS VUELOS DE RODRÍGUEZ Y HAYA

RECORDS NACIONALES

El final de la década de los años veinte supuso para España, una transformación radical. En el aspecto político estaba en los últimos días de poder del general Primo de Rivera. El país se encontraba desorientado y no encontraba el rumbo apropiado. Esta desorientación política influyó en todos los ambientes; en el económico, en el social, en el sindical y hasta en el militar, principalmente en aviación.

A pesar de los vaivenes políticos de la década de los años veinte, la Aviación española siguió con sus planes de vuelos y los aviadores militares protagonizaron una serie de vuelos destacados. La falta de recursos económicos y materiales dedicados a eventos que no fueran estrictamente militares y la inexistencia de estímulos para quienes pretendieran conquistar alguna marca de vuelo establecida oficialmente por la Federación Aeronáutica Internacional, dificultó extraordinariamente dicho objetivo.

No obstante, la Aviación militar española conquistó sus primeros récords internacionales a los veinte años de haber iniciado oficialmente la actividad aeronáutica. Los protagonistas de la hazaña fueron el capitán Cipriano Rodríguez Díaz y el teniente Carlos de Haya González, que lograron inscribir el nombre de España junto a los países que ya habían logrado algún record internacional.

El avión Breguet 19, tipo Gran Raid nº 71, se entregó —después de reparada una grave avería y de dotarle de cabina cerrada— al capitán Mariano Barberán y teniente Carlos de Haya, para efectuar un vuelo a Villa Cisneros. Poco antes de éste vuelo Barberán fue sustituido por el capitán Rodríguez Díaz "Cucufate", sin que se pueda establecer la razón por la que Barberán fue sustituido.

Inicialmente, lo que trataban de batir era el record nacional de permanencia en el aire. Posteriormente orientaron los preparativos para conseguir batir el record de velocidad en circuito cerrado de 5.000 km., que estaba en poder de los franceses Girier y Weis, con una velocidad de 188,097 km/h.

LOS PROTAGONISTAS

Cipriano Rodríguez Díaz, nació en Laredo (Santander) el 11 de febrero de 1904.

A los quince años ingresó en la Academia Militar de Ingenieros y en 1923, al ser promovido a Teniente, fue destinado a la Comandancia de Ingenieros de Melilla, donde permaneció hasta febrero de 1924. Pronto acreditó su valor participando en numerosas acciones en la Guerra de Marruecos.

aviadores tuvieron que emplearse a fondo. Por esta acción el teniente Rodríguez fue citado como "distinguido" en la Orden General del Ejército.

El 28 de julio obtuvo el título de Observador y continuó en la escuadrilla de De Havilland-Napier en el aeródromo de Auamara (Larache) donde estaba desde mayo. Sus compañeros, no tardarían mucho en darse cuenta que "Cucufate" como cariñosamente le llamaban, encerraba en aquel menudo cuer-

po un enorme corazón y un cerebro privilegiado y tanto por esto como por la calidad de su trabajo al frente de los talleres del aeródromo, hizo que destacara entre sus compañeros.

En abril de 1925 es destinado al Cuerpo de Reconocimiento de Getafe y tres meses más tarde se incorpora al aeródromo de Alcalá de Henares para realizar el curso de piloto elemental donde permaneció hasta su incorporación a Cuatro Vientos para efectuar el curso de transformación a avión de guerra.

En 1926, obtuvo el título de piloto y volvió a Marruecos con la escuadrilla de Breguet 19. Participó con el mismo grupo en las operaciones de la bahía de Alhucemas, apoyando la ampliación de la cabeza de playa y la consolidación del terreno conquistado. Posteriormente apoyó desde el aire a la columna del comandante Capaz en sus originales y audaces operaciones, tan decisivas para la sumisión total del territorio.

Llegada la paz, Cipriano Rodríguez es destinado a la escuadrilla de Experimentación.

En 1930 ascendió a Capitán y en octubre con el teniente Haya, consiguió para España dos récords mundiales de velocidad. En este mismo año, inventó un nuevo sistema de lanzamiento de bombas, al que denominó "C.R. (tipo IV A-5)", eléctrico, que mejoraba en rapidez, seguridad y eficacia a los conocidos hasta entonces.

Otra nueva proeza había de anotarse el capitán Rodríguez: el vuelo directo Sevilla-Bata, acompañado también en esta ocasión por el teniente Haya. Con el mismo avión con el que batieron los récords el año anterior, despegaron de Sevilla el 24 de diciembre de 1931 y tras 27 horas de vuelo aterrizaron en Bata, después de recorrer 4.500 km. cruzando la cordillera del Atlas y sobre-



Atraído por la aviación, no descansó hasta incorporarse 1924 para realizar el curso de Observador de Aeroplano, a la Escuela de Cuatro Vientos y más tarde a la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares. En abril de este mismo año fue destinado en prácticas a Melilla, donde dio comienzo su vida aeronáutica. Tanto en la escuadrilla de Bristol, como en el Grupo Expedicionario Breguet XIV, demostró su categoría comenzando sus ininterrumpidos servicios de reconocimiento, bombardeos y protección de columnas. Con la 2ª Escuadrilla, mandada por Eduardo González Gallarza participó en los combates llevados a cabo para levantar el cerco a la posición de Sidj Messand y donde los

volando el Sahara y la selva de Níger. El viaje constituyó un verdadero éxito de resonancia internacional. El regreso, que intentaban realizar en cinco etapas por la costa occidental de África, quedó interrumpido en Bamako (Sudán entonces colonia francesa) a causa de una fuerte tormenta de arena que les obligó a tomar tierra. En el despegue un fuerte viento inclinó el aparato, lo que hizo que metiera un plano y sufriera graves desperfectos.

En 1936, Cipriano Rodríguez, publicó "Aeronáutica" una obra sobre Aerostación y Aviación, escrita con rigor pero con una prosa que permite su lectura más como un libro de divulgación que como un tratado técnico.

El inicio de la Guerra Civil (1936-39) le sorprendió en Plencia, cerca de Bilbao; al negarse a prestar servicio al Gobierno del Frente Popular, fue detenido. Al poco tiempo, vestido de marino alemán logró evadirse de Bilbao a bordo de un destructor de la misma nacionalidad, presentándose en la zona nacional el 20 de septiembre de 1936. Quedó en expectación de destino en la Jefatura del Aire (Salamanca), a las órdenes del comandante Arranz donde desarrolló una importante labor de organización.

En marzo de 1937, al ser promovido al empleo de comandante, le fue confiado el mando del Grupo 6-G-15, de Heinkel 45, de nueva creación, con el que intervino de manera notable en la batalla de Brunete, realizando 14 servicios de guerra. Posteriormente participó en las acciones que culminaron con la ocupación de las provincias de Santander y Asturias.

Finalizadas las operaciones del Norte, quedó destinado en el Estado Mayor de la Primera Brigada del Aire, hasta el 2 de septiembre de 1938, que asumió el mando del Grupo 15-G-21, de bombarderos Savoia 81, con el que participó en las operaciones del frente de Aragón. Días más tarde, le nombran jefe de un grupo de "Cadena", el 14-G-12, de Romeo 37, donde de nuevo demostró su capacidad para sacar todo el rendimiento posible a la Aviación de Asalto. El 2 de octubre, durante la cruenta batalla del Ebro y cuando realizaba un servicio en este sector, el avión que pilotaba fue alcanzado por la artillería antiaérea enemiga, arrojándose en paracaídas y resultando muerto, al ser ametrallado, cuando descendía.

Por sus destacados méritos durante la contienda, cuatro días después de su muerte les fue concedida al capitán Ci-

priano Rodríguez Díaz, la Medalla Militar individual y el ascenso a teniente coronel por méritos de guerra.

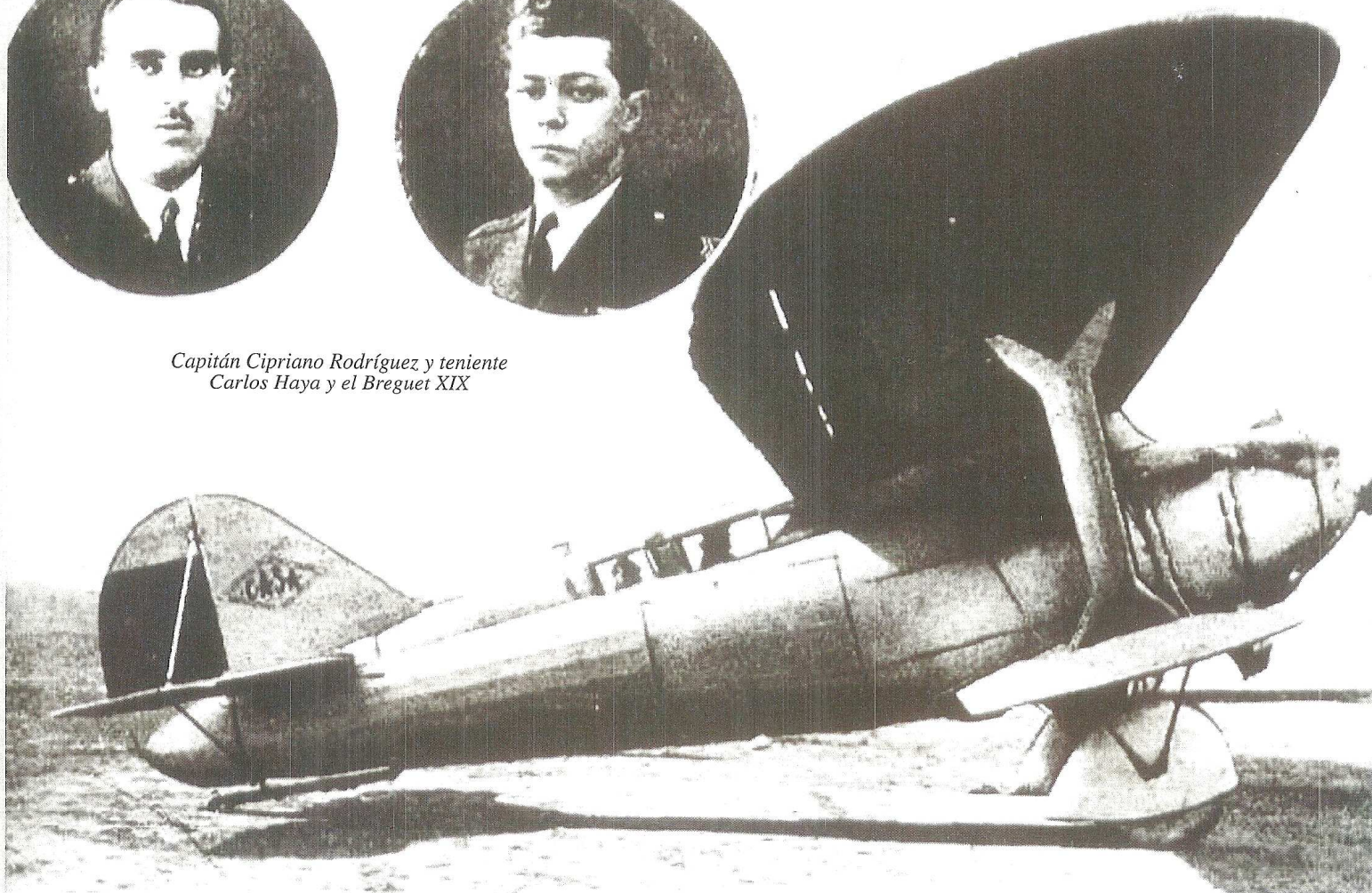
Carlos de Haya Gonzalez, con cuñado de García Morato, era de carácter muy diferente a Morato. Serio, de gran estatura, destacó en todo cuanto hizo en aviación, con un esfuerzo constante, consecuente con su férrea voluntad.

Había nacido Haya, en Bilbao, el 1 de marzo de 1902, ingresando en la Academia Militar de Intendencia a los dieciséis años; promovido a Alférez en 1921, marcha voluntario a Marruecos para participar en la contienda que allí se desarrollaba. En la Comandancia de Melilla, tomó parte activa en numerosos convoyes a las posiciones avanzadas y participó en la reconquista de la posición de Afrau.

En 1925 ingresó en la aviación militar. Hizo el curso de piloto en la Escuela de Albacete y tras realizar el de Transformación en Cuatro Vientos, fue destinado a la zona oriental de Marruecos, a la escuadrilla de caza Bristol, estacionada en el aeródromo de Nador. Encuadrado en esta Unidad participó en las operaciones de la campaña, realizando misiones de reconocimiento y bombardeo en el sector de Sidi Messaud; también realizó misiones de ametrallamiento y



Capitán Cipriano Rodríguez y teniente Carlos Haya y el Breguet XIX



protección de columnas en otros puntos por los que iban avanzando los soldados españoles. A finales de 1926, marchó a Los Alcázares (Murcia) para realizar el curso de hidroaviones; una vez finalizado se incorpora de nuevo a Melilla y más tarde se traslada con su escuadrilla al nuevo emplazamiento en el Aeródromo de Auamara (Larache).

Cuando participaba en las últimas misiones de esta cruenta y dura guerra es herido en el Zoco el Had de Beni Berkul, mientras apoyaba con sus ametralladoras el avance del comandante Capaz.

Terminada la guerra, su espíritu inquieto no le permitió descansar sobre

dora que dio como resultado una serie de inventos aeronáuticos muy importantes. "Inventor autodidacta", quizás sus creaciones pasaron desapercibidas en su momento por la gravedad de los acontecimientos que se sucedieron a su alrededor y por la grandeza de otros hechos en los que fue protagonista destacado.

Posiblemente su enorme interés por el vuelo instrumental y por el vuelo nocturno hizo que naciera en su mente la idea de un Horizonte Artificial giroscópico asociado a un Indicador de viraje. Así nació su Integral de Vuelo, que sin números, escalas ni complicaciones permitía de un solo vistazo materializar perfectamente la

Península, bombardeos nocturnos a los aeródromos del entorno de Madrid y diurnos en apoyo de las columnas que desde el sur avanzaban hacia la capital de España, labores que simultanea con la Jefatura de Operaciones de la Aviación del Sur.

Pero su actuación más destacada durante la contienda fue la de abastecimiento y apoyo a los sitiados en el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, en plena Sierra Morena, donde dos centenares de guardias civiles se hicieron fuertes, al mando del capitán Cortés, merced a los suministros casi diarios y en todas circunstancias que hizo Haya. Simultáneamente realizaba misiones de bombardeo nocturno en los frentes Centro, Norte y Aragón.

Cuando en abril de 1937, las fuerzas republicanas consiguieron ocupar los escombros de la fortaleza, Carlos Haya recibió el Mando de una escuadrilla de bombardeo nocturno equipada con Junker 52.

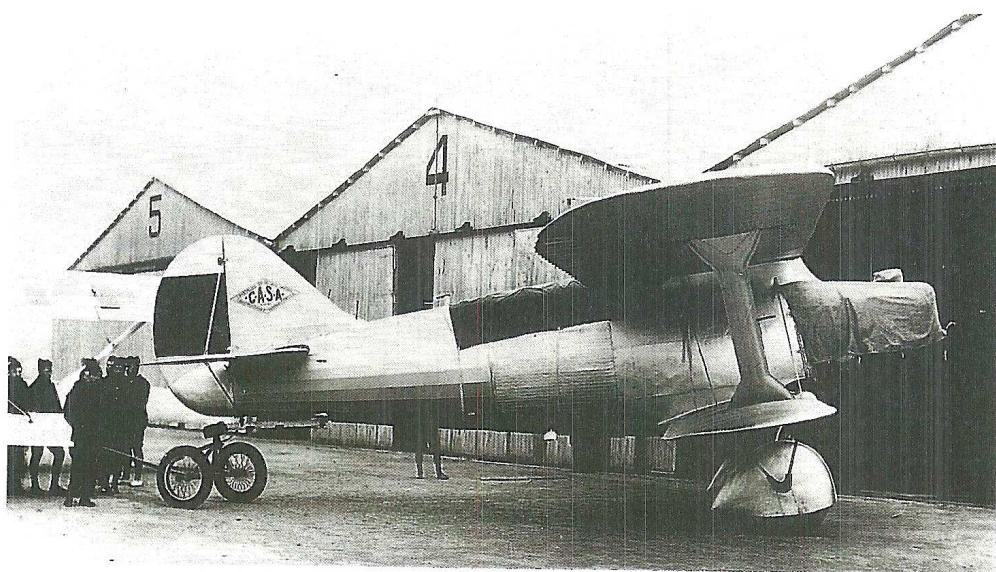
Su dinamismo y su capacidad de gran acróbata le piden pasar a la caza. Solicitó y fue agregado al Grupo Legionario nº 23 "Asso di Bastoni" de Fiat CR-32, donde en pocos días asimiló las tácticas de las unidades de caza, mereciendo la confianza de su jefe que le nombra adjunto al Jefe de una escuadrilla. El 21 de febrero de 1938, el mismo día que vuelve de Bilbao del entierro de su madre, cae en combate en el frente de Teruel, cuando al intentar salvar la vida de un compañero chocó con el avión enemigo, pereciendo en el accidente.

Por su destacada labor en la campaña fue ascendido a comandante por méritos de guerra y se le otorgaron la Medalla Militar individual y la Cruz Laureada de San Fernando. Efectuó más de 300 servicios de guerra, de ellos 82 aprovisionamientos. Voló una media de 40 horas de vuelo al mes y cuando se mató tenía 3.185 horas de vuelo.

Sus restos reposan en el Santuario de Santa María de la Cabeza, junto a los del capitán Cortés, defensor del mismo e igualmente laureado.

LOS CIRCUITOS

Como la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) tenía establecidas unas normas sobre circuitos homologados, uno de los trabajos preparatorios del vuelo consistió en la elección del recorrido que se ajustase a dichas normas. Se seleccionaron dos recorridos: el triángulo Sevilla – Almodóvar del Río – Osuna – Sevilla y otro más corto de 105 km con vértices en Sevilla, Carmena y Utrera.



El Breguet XIX preparado para el vuelo a Guinea

los laureles y acompañado del capitán Tauler Pastor efectuó la vuelta con España en un De Havilland. En los vuelos sobre nubes y nocturnos que se vio obligado a hacer, utilizó el radiogoniómetro, aún en vías de experimentación teniendo que resolver los numerosos problemas técnicos que se le presentaban con el nuevo sistema de navegación. Durante 1927 realizó el curso de vuelo sin visibilidad y obtuvo el título de radiotelegrafista de primera. En este mismo año es destinado como profesor a la Escuela de Mecánicos y tomó parte en el Tour de Europa con una avioneta Avro Avian.

Terminó la década realizando un curso de paracaidismo. En 1930, efectuó los dos vuelos con los que consiguió los récords mundiales de velocidad. Un año más tarde en diciembre de 1931, llevó a cabo el raid a Guinea, volando a través del desierto desde Sevilla a Bata, invirtiendo 27 horas en cubrir los 4.300 (4.500) km. que separan ambos puntos.

Carlos de Haya, tenía un espíritu investigador importante y unía a su pasión por el vuelo una imaginación crea-

posición real del avión y su actuación en viraje o línea de vuelo.

Haya también inventó el Estímetro o Calculador de Vuelo, para resolver de forma sencilla los principales problemas básicos de la navegación. Asimismo, fruto de sus muchos vuelos dedicados a las prácticas de bombardeo, fotografía aérea y tiro de ametralladora, fueron los proyectos de bomba "H" de metralla incendiaria y de la espoleta "Haya". Como en tantos otros casos, la guerra terminó con otros muchos proyectos pacíficos y creativos de esta mente genial que de haber sobrevivido a la guerra hubiera dado frutos extraordinarios a la Aviación en general y al Ejército del Aire en particular.

Ascendió a capitán en 1932, y al empezar el Alzamiento Haya era el Jefe de la 2ª Escuadrilla de Breguet (Grupo 22 de Tablada). Estaba de permiso en Málaga, pero se une a las fuerzas sublevadas tras una rocambolesca huída de Málaga a Sevilla. Es el piloto del avión Douglas DC-2, capturado en Tablada por el suceso de Vara de Rey. Con éste avión realiza el transporte de tropas a la

El día siete de octubre de 1930, a las seis horas y treinta minutos, despegaba de Tablada (Sevilla) el Breguet 19 n° 71, pilotado por Rodríguez y Haya, para intentar batir el record de velocidad. Los cronometrajes de la prueba, comenzaron a ser satisfactorios en la primera vuelta al circuito pues la velocidad media alcanzada fue de 182 km/h; en la segunda vuelta se alcanzó 192 km/h y en las sucesivas vueltas fueron consiguiendo aumentar la velocidad a medida que fueron consumiendo combustible, alcanzando sucesivamente 197, 200, 211 y 214 km/h. A las cinco de la tarde, cuando habían completado la octava vuelta, decidieron cambiar al circuito corto. Cerca de las ocho de la tarde, cuando llevaban catorce horas de vuelo forzaron la marcha, alcanzando una velocidad de 234 km/h.

Volaron durante toda la noche y aterrizaron en Tablada a las siete horas y treinta y dos minutos de la mañana del día ocho, después de haber volado veinticinco horas y dieciséis minutos y conseguir alcanzar una velocidad de 234 km/h.

La segunda proeza que querían realizar era batir el record de velocidad en circuito cerrado de 2.000 km. con una carga útil de 500 kg., y que tenían en su poder los franceses Codes y Costes con 214,533 km/h.

El despegue para este segundo vuelo se efectuó el día 11 de octubre de 1930, tres días más tarde del anterior vuelo, del aeródromo de Tablada a las seis horas y cincuenta y ocho minutos, con una carga de 1.500 litros de combustible y 500 litros de agua como carga útil. Iniciaron el recorrido en el circuito corto (Sevilla, Carmona, Utrera) y apenas iniciado el vuelo se levantó un viento relativamente fuerte, que forzó a los aviadores a que emplearan durante algunos momentos la máxima potencia del motor. El fuerte viento continuó importunando a los aviadores. A mediodía, los nubarrones y la lluvia desaparecieron, mejorando el tiempo de forma notable, por lo que el vuelo continuó desarrollándose con toda normalidad. A las dieciséis horas y cuarenta y dos minutos de la tarde y después de 19 vueltas al circuito aterrizaban en Tablada. Volando a una altura media de 750 metros, lograron una velocidad sobre el suelo de 220,428 km/h, que fue sufi-



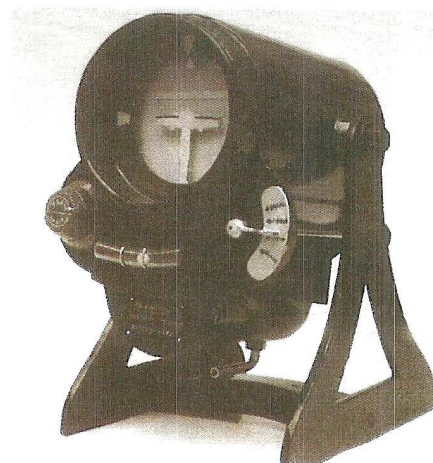
ciente para superar la marca de los franceses.

Poco después la FAI, reconoció los siguientes récords:

a) Velocidad sobre 5.000 km. Avión Breguet 19 con motor Hispano Suiza de 600 CV, los días 7 y 8 de octubre de 1930. Velocidad 208,153 km/h.

b) Velocidad sobre 2.000 km., con carga útil de 500 Kg. Avión Breguet 19 con motor Hispano Suiza de 600 CV, el día 11 de octubre de 1930. Velocidad 220,428 km/h.

c) Velocidad sobre 2.000 km., sin carga. Avión Breguet 19 con motor Hispano Suiza de 600 CV, el día 11 de octubre de 1930.



Integral Giroscopio de Haya utilizada en el vuelo a Bata

VUELO A GUINEA

Con objeto, como dijo el jefe de la Aviación, Comandante Pastor, de realizar "un viaje científico para el progreso de la navegación, cubrir la distancia entre nuestro país y sus posesiones más alejadas en un solo vuelo, que demostrase las posibilidades de la Aeronáutica Nacional, conservar nuestro prestigio y que los indígenas de Guinea se sientan ahora más cerca de la metrópoli" iniciaron el capitán Rodríguez y el teniente Haya el vuelo Sevilla-Bata (Guinea) sin escalas, a través del desierto.

Aunque los pilotos siempre negaron que su vuelo tuviera algo de aventura, no cabe duda que además de su extraordinaria importancia militar, tenía el raid un sabor a experiencia aérea y con mil peligros en la ruta. Se planeó atravesar el Sahara de noche, para evitar en lo posible las grandes nubes de polvo que durante el día se formaban a

la altura que pensaban volar.

Calcularon un vuelo de 28 horas para recorrer los más de cuatro mil kilómetros que nos separan de Guinea. «Estos vuelos son siempre peligrosos para las familias. Para nosotros..., ¡es lo nuestro!», dijo Haya días antes de la salida en Cuatro Vientos.

El avión era del mismo tipo en el que Jiménez e Iglesias usaron para su viaje a América y el mismo con el que Rodríguez y Haya batieron los record en Sevilla, el Breguet XIX, matriculado 12-71. Despegaron en la Nochebuena de 1931 de Tablada y cubrieron los 4.312 km. en un brillante vuelo de 27 horas, en el que sobrevolaron, como estaba previsto, la inmensa soledad del Sahara (dos mil doscientos kilómetros), pasando por Tanezrouf, población que hasta las caravanas evitan y la densa selva virgen del Níger (mil quinientos kilómetros).

El vuelo de regreso se inicia el día 5 de enero con destino a Bamako, pero cuando llevaban recorridos 1.700 km. una gran tormenta de arena les forzó a aterrizar en Koutiala. Pasada la tormenta, al intentar despegar una rueda se agarrotó, lo que hizo que el avión chocara contra el suelo rompiéndose una de las alas. Este incidente, obligó a dar por finalizado el viaje, regresando los pilotos y el avión por vía marítima.