

A la invención de Haya. Con todo
el cariño que su nombre inspira a los
aviadores

Capítulo XII

VUELOS DE HAYA Y RODRÍGUEZ

II. Una Nochebuena en el aire

Por EMILIO HERRERA ALONSO

El vuelo
directo,
evilla-Bata,
en 1931

El ámbito en que habría de desarrollarse esta nueva proeza de la Aviación Militar española, en una época en que nuestros aviadores no dejaban que se marchitaran los laureles que años tras año reverdecían, iba a ser el compacto continente africano, aún muy misterioso en aquellos años. No era fácil ni cómoda la empresa que se afrontaba; por el contrario, estaba lleno de riesgos, 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 del vuelo 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 km. 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 llegar a ser encontrados o alcanzar algún lugar en que poder ser antedidos, dada la escasez de habitantes en el enorme océano de arena y la poca garantía que ofrecía la hospitalidad de las feroces tribus saharianas, verdaderos piratas de las desoladas inmensidades. Y no se piense que, vencido el desierto y volando ya al sur del paralelo 15, los peligros ha-

bían pasado, ya que mucho 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, caso de sobrevivir al choque, perdidos en el oscuro y denso infierno, a merced del morboso clima y de la hostil Naturaleza.

Ya en 1926, con ocasión del estupendo *raid* de la patrulla «Atlántida» se había pensado que un aeroplano terrestre uniera los mismos puntos, en un sólo salto, para lo que se emplearía un biplano *Loring R-III*, de diseño y construcción nacionales, al que se había transformado para dotarle de gran autonomía, y que sería tripulado por el jefe de grupo Barberán y el de escuadrilla González Gil; pero la circunstancia de no estar suficientemente experimentados, ni la versión modificada del avión, ni el motor, hizo que se desechara la idea.

Ésta fue de nuevo puesta en actividad por el capitán Cipriano Rodríguez Díaz, a raíz de ser batidos, por él y el teniente De Haya, los récords mundiales de velocidad citados en el capítulo anterior. Como ya se dijo para realizar estas pruebas y establecer unas marcas que no serían superadas hasta 1935, habían utilizado el *Breguet XIX Gran*

El «gran raid»

Raid, núm. 71, de los dos fabricados por CASA, en 1927, en Getafe, comprobando el excelente comportamiento del avión y del motor, así como la capacidad de ambos aviadores, para resistir la fatiga inherente a tantas horas sin cambiar de postura.



Capitán Cipriano Rodríguez Díaz, «Cucufate», y el teniente Carlos de Haya González

Preparando el «raid»

El capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos de Haya —a la sazón destinados en el grupo de experimentación y en el Servicio de Material de la Aviación Militar, respectivamente—, que habrían de ser los protagonistas del vuelo de Madrid a Bata, estudiaron y presentaron a la superioridad un proyecto detallado que, con la modificación de algunos detalles secundarios, fue debidamente autorizado. Los aviadores comenzaron inmediatamente los preparativos, determinando que el vuelo se llevaría a cabo aprovechando la luna llena de diciembre, ya que los antecedentes meteorológicos recogidos hacían ver que era esta 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 efectuar los trabajos necesarios para poder contar con los informes meteorológicos precisos para la

realización del vuelo; estos informes —de tres clases: climatológicos, situación general sinóptica y estado de la ruta— 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 éxito¹.

Decidieron que la ruta que seguirían sería la ortodrómica, sobre la que la distancia entre Madrid y Bata era de 2.468 millas —4.572 km.—. La navegación que efectuarían sería *astronómica*, aunque llevándola simultáneamente *a la estima*, ya que era problemático que las circunstancias meteorológicas permitieran realizar las necesarias observaciones astronómicas. Contaban para la navegación con dos brújulas —de inducción una, y magnética la otra—, anemómetro, altímetro, *navígrafo Wimperis*, 20 botes fumigenoluminosos, derivómetro, corrector de rumbos *Coutinho*, un sextante de burbuja, tres cronómetros fijos que habían estado en observación durante tres meses, almanaque náutico y tablas especiales para el cálculo rápido de la *línea de posición*². En las semanas anteriores al vuelo, el capitán Rodríguez, con el tesón y minuciosidad en él característicos, practicó con el sextante, realizando numerosas observaciones.

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 aeródromo de Tablada, ya que el despegue con mucho peso era preferible realizarlo a nivel del mar, aprovechando de paso la

¹ El estudio meteorológico de este vuelo está tratado por el que era entonces jefe del Servicio de Protección de Vuelo de Aviación Militar, comandante José Cubillo Fluiters, en un artículo que con el título *La protección del vuelo a Guinea del 12-71*, publicó en el número de abril de 1932, en *Revista de Aeronáutica*.

² Para la determinación del *punto* se utilizó el sistema, ideado por Gago Coutinho, de reducir el trazado de la *recta de altura*, geoméricamente, en relación a puntos marcados en la carta de navegación, traducidos a *constantes* calculadas previamente en tierra, convirtiéndose así el cálculo en algo tan automático que en caso de error era más rápido tomar otra altura.

pista que en su día se había preparado para el despegue del *Jesús del Gran Poder*. Por otra parte, no tenía importancia la disminución de la distancia que se iba a cubrir en 300 kilómetros, pues el vuelo no tenía pretensiones de récord —ya que éste estaba establecido en una distancia mucho mayor³ que la que pretendía recorrer el 12-71—, sino el propósito que el comandante Pastor, director de Aeronáutica, definía en unas declaraciones a la prensa: «Realizar un viaje científico para el progreso de la navegación aérea. Cubrir la distancia entre nuestra patria y sus posesiones más alejadas, en un sólo vuelo. Demostrar las posibilidades de la Aeronáutica nacional. Conservar nuestro prestigio entre los indígenas de Guinea que se sentirán así más cerca de la metrópoli.»

Tablada:
trampolín
una
vez más

El 16 de diciembre, ya debidamente revisado el 12-71 para el *raid*, Rodríguez y De Haya realizaron un vuelo de prueba, de cuatro horas de duración, quedando satisfechos del comportamiento de avión y motor. El 21 por la mañana volaron de Madrid a Sevilla a donde llegaron tras un agradable vuelo de dos horas, quedando en Tablada en espera de condiciones meteorológicas favorables para la realización del vuelo. El 12-71 quedó cargado y dispuesto.

Aunque el tiempo era bueno para el vuelo el día 23, con alguna nubosidad en el Atlas, el viento de bastante fuerza y normal a la pista de despegue, decidió a los aviadores a retrasar un día el viaje, dado que el tiempo tenía tendencia a mejorar.

A las 9 de la mañana del día de Nochebuena, el 12-71 fue llevado a la pista del *Jesús del Gran Poder*; allí, brillando al sol su pintura de aluminio, con los distintivos de Aviación Militar y con los tres récords alcanzados por el avión y los tripulantes el año anterior, pintados en el fuselaje, quedó colocado en posición de despegue, con el

³ El récord de distancia lo tenían Del Prete y Ferrarin, que en 1929 habían cubierto la distancia de 7.188 kilómetros, entre Roma y Natal.

patín sobre el carrillo auxiliar de dos ruedas que ya se había utilizado con éxito en las diversas ocasiones en que se habían efectuado despegues con *Gran Raid* con mucho peso.

Se encontraba el 12-71 cargado y listo para la empresa; llevaba combustible para treinta y cinco horas de vuelo, víveres⁴ y correspondencia para Bata y Santa Isabel y para el gobernador de la colonia, así como diarios de Madrid y Sevilla. En el avión iba una jirafa de trapo que haría de mascota. El aparato tendría un peso al despegue, de 4.265 kg.⁵

Poco después de las 10 y cuarto, Rodríguez y De Haya, vistiendo monos provistos de resistencias eléctricas para la calefacción, llegaron al aeroplano acompañados por numerosos compañeros y amigos que iban a despedirles. Ambos aviadores llevaban al cuello sendas medallas de la Virgen de Loreto, regaladas por el Aero Club sevillano.

En tierra aún, se ajustaron los atalajes de los paracaídas y subieron al avión, ocupando el capitán Rodríguez el puesto posterior de la cabina, y el teniente De Haya, el delantero. Puesto en marcha el motor —que ya estaba caliente y probado— los aviadores cerraron la cabina, hicieron señas para que fueran quitados los calzos, saludaron con la mano e iniciaron el despegue. Eran las 10 horas y 40 minutos.

El cielo estaba despejado y con muy buena visibilidad; soplaban un Nordeste flojo. El carrillo se despredió cuando el avión apenas había recorrido 200 metros, yéndose éste al

⁴ Consistían los víveres en fiambres, un pollo asado, huevos duros, chocolate, almendras, dátiles y fruta fresca, café, un fasquete de coñac y dos botellas de agua de Solares, para el consumo en el viaje; llevaban además una reserva de agua potable, de 40 litros, en cantimploras de 5, ante la eventualidad de un aterrizaje forzoso en el desierto.

⁵ Los 4.265 kg se descomponían así: peso en vacío del avión, 1.900 kg.; radio, 30; equipo de navegación, 25; combustible para treinta y cinco horas, 1.885; aceite, 120; agua del radiador, 80; pilotos con paracaídas, 180; víveres, 10; agua potable, 40; armas, 10; equipajes personales, 10; correspondencia, 5.

¡Fuera calzaos!



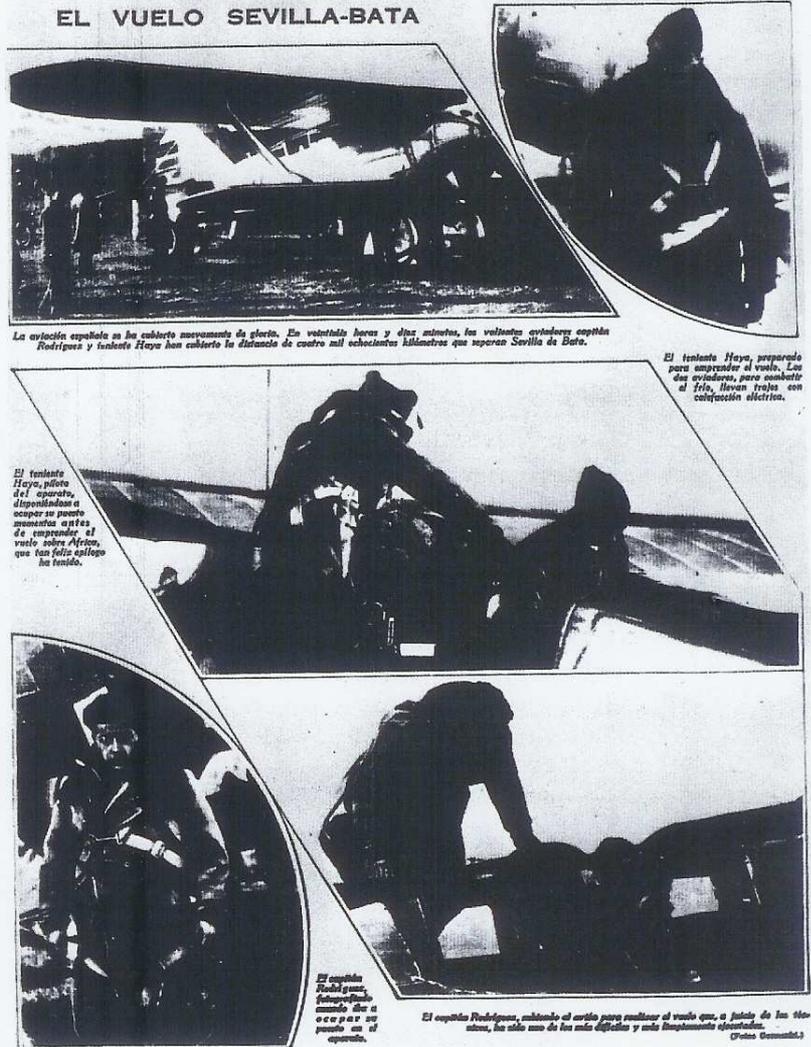
Crónica

UN NUEVO TRIUNFO DE LA AVIACION ESPAÑOLA EL VUELO SEVILLA-BATA

aire, entre el ruidoso entusiasmo de los asistentes, tras una carrera de unos 800 metros. De Haya mantuvo el aparato cerca del suelo para que fuera adquiriendo velocidad, iniciando suavemente la subida cuando aún faltaba bastante para alcanzar el límite del campo. A las 10 y 41 minutos del jueves, 24 de diciembre de 1931, Rodríguez y De Haya, a bordo del *Gran Raid 12-71*, escoltados por dos avionetas del Aero Club sevillano⁶, iniciaban la aventura, poniendo rumbo a Utrera, ciudad que sobrevolaron poco después. El avión marchaba más ligero de lo que podría esperarse con la carga que llevaba, y con una velocidad indicada de 120 km/h. y un pequeño ángulo de subida, iba ganando altura progresivamente, llevando ya casi 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, apenas rizado por un viento flojo de Levante; allí, sobre Estepona, se despidieron las avionetas con amplios y prolongados alabeos que fueron correspondidos por Carlos de Haya. El capitán Rodríguez comunicó por radio su posición 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 kábila de Bocoia, sobre Morro Nuevo, un poco al oeste de la bahía de Alhucemas, donde seis años antes ambos aviadores habían participado en las operaciones con que las Fuerzas españolas de Tierra, Mar y Aire habían realizado el primer desembarco llevado a cabo con éxito en la historia contemporánea de las guerras, iniciando así el último capítulo de las largas campañas españolas en Marruecos, donde tanta gloriosa sangre

⁶ Los pilotos de estas avionetas eran Miguel Artemán y Fernando Flores.



La aviación española en su cubierto movimiento de gloria. En ventidós horas y diez minutos, los valientes aviadores capitán Rodríguez y teniente Haya han cubierto la distancia de cuatro mil ochocientos kilómetros que separan Sevilla de Bata.

El teniente Haya, preparado para emprender el vuelo. Los dos aviadores, para combatir el frío, llevan trajes con calefacción eléctrica.

El teniente Haya, piloto del aparato, disponiéndose a ocupar su puesto momentos antes de emprender el vuelo sobre África, que tan feliz epíteto le merece.

El capitán Rodríguez, minutos al vuelo para realizar el vuelo que, a juicio de los técnicos, es más uno de los más difíciles y más peligrosamente ejecutados.

El capitán Rodríguez, minutos al vuelo para realizar el vuelo que, a juicio de los técnicos, es más uno de los más difíciles y más peligrosamente ejecutados. (Foto Comand.)

La llegada de esta noticia llenó de alegría a los españoles

habían derramado los soldados de nuestra patria. Llevaban volando dos horas y cuarenta y cuatro minutos cuando cortaban el paralelo 35 Norte. Poco después, ya estabilizado el aeroplano a 3.000 metros, pasaba sobre el Yebel Amekrán, monte del que una vieja tradición rifeña decía que «si cayera algún día en manos del infiel, los cristianos se apoderarían de la kábila de Beni Urriaguel y la dominarían durante treinta años»⁷.

El avión volaba a una velocidad sobre el suelo de 135 km/h., debiendo llevar una

⁷ Curiosamente se cumplió la profecía: En la cumbre del Yebel Amekrán ondeó la bandera española el 1 de octubre de 1925; en junio del año siguiente se rindió Abd el Krim, y la kábila de Beni Urriaguel quedó ocupada y sometida a España. En 1956, treinta años más tarde, Marruecos recibía su independencia y los españoles abandonábamos Beni Urriaguel.

corrección de deriva de 3 grados para compensar el viento; pronto se sobrevolaron las primeras estribaciones del Atlas, cubiertas en la parte española de bosques de coníferas, destacando algo a la derecha de la ruta, el Yebel Tidiguín, con su cima de 2.450 metros, y la grande y oscura mancha del bosque de centenarios cedros de Ketama. Por allí, donde los ásperos picachos de la cordillera sobrepasan los 2.000 metros, la turbulencia era bastante considerable. Pasó por debajo del avión la ciudad de Tazza, y pronto empezó a suavizarse el terreno, a medida que se 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 áspera y rala hierba donde pastaban rebaños de cabras y carneros. A las 4 de la tarde, llegando los aviadores a la vertical de Colomb Bechar cuyas construcciones reflejaban el sol ya muy bajo sobre el horizonte, decidieron aquellos comer unos fiambres y una pastilla de chocolate. Desde que habían estabilizado el aeroplano a 3.000 metros, recién entrados en África, llevaba los mandos Cipriano Rodríguez, ya que habían determinado que durante la noche fuera De Haya quien llevara el peso del pilotaje, y habría de estar descansado.

Navegando a la
estima

El crepúsculo coincidía con la entrada de los aviadores españoles en el Sáhara, internándose entre dos luces en la inmensa soledad del desierto. A las 5 y media estimó el navegante que cortaban el paralelo 30; acababan de dejar un poco a la derecha la ciudad de Igli, y ya era de noche cuando percibieron, con toda nitidez, las luces de Beni Abbés. El vuelo transcurría con toda normalidad, y la navegación que llevaban eran 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 la altura superior del desierto —el

monte Tahat, de 2.918 metros, en el macizo del Hoggar— debía quedar bastante al este 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 Raggán, indicó que iban bien en la ruta, que llevaban una velocidad sobre el suelo de 161 km/h. y que cruzaban el meridiano de 0 grados, 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 con dificultad divisaron les hizo ver que sobrevolaban Ualién y que se habían desviado ligeramente a la derecha, por lo que Rodríguez decidió disminuir 4 grados el rumbo, para corregir la pequeña deriva observada.

Estaban los aviadores volando a la altura del legendario Hoggar que quedaba unos 250 kilómetros a Oriente. Allí, en el misterioso macizo montañoso que culmina en el monte Tahat, habitan los *tuareg* (los *Abandonados de Dios*), uno de los grandes peligros que siempre presentó el Sáhara. En Timanraset, el único verdadero poblado permanente, residía a la sazón el administrador francés.

A las 10 y media cortaban los aviadores el trópico de Cáncer, y el paso fue celebrado con un pequeño refrigerio y una taza de café. Hora y media más tarde, a las 12 en punto de la noche, sobrevolaba el avión español el otro macizo montañoso de importancia, del centro del Sáhara, el Adrar de los Iforas, poblado, lo mismo que el Hoggar, por los *imugar* (hombres libres), que aquí rechazan el nombre de *tuareg* y se llaman así mismos, *tamasechk*. El Adrar de los Iforas es una zona montañoso, 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 y crueles como los demás *imugar*.



...ocupando el capitán Rodríguez el puesto posterior de la cabina, y el teniente De Haya, el delantero

ebuena
el aire

Los aviadores celebraron la Nochebuena brindando con una copa de coñac. De aquel momento diría más tarde el capitán Rodríguez: «¿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; habían recorrido 2.156 km. en diecinueve horas y cuarenta y cuatro minutos de vuelo, con 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. A las 4 y 37 determinó el navegante que se encontraban en el paralelo 15 y en el meridiano 5 Este, 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 comenzó a clarear el horizonte por Oriente, y media hora más tarde, en un cielo ligeramente brumoso, se levantaba el sol iluminando tenuemente un paisaje de sucesivas lomas de color ocre, con manchas aisladas de vegetación y algunos poblados dispersos. Rodríguez y De Haya celebraron la aparición del sol que daba fin a aquella larga

noche, hicieron una ligera comida y el primero de ellos 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, caudaloso y de perezosa corriente, marchaba hacia el Oeste enmarcado por escarpadas orillas de árido aspecto. El 12-71 cortó el río en el punto en que confluye con él el Katsina, lo que confirmó los cálculos de Cipriano Rodríguez que situaban al avión ligeramente desviado a la izquierda de la ruta.

A las 11 el aeroplano se encontraba a 540 km. de Bata lo que a la velocidad que en aquel momento desarrollaba el 12-71, 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 había acusado recibo Tauima a 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

Sobre la selva
ecuatorial



...sobrevolando un paisaje de selva y mar

destacarse la enorme mole del monte Camerún, 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 casi despejado, le rodeaba una corona de nubes cuya base estaba a unos 3.000 metros, por encima de la que 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; pronto sobrevolaron el amplio estuario del Wuri, en el fondo de uno de cuyos recodos se alza la ciudad de Duala 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 medio día, toda verde y brillante destacando en el tranquilo mar, rematada por el majestuoso pico de Santa Isabel, de 3.007 metros de altura; en el centro de una semicircular bahía abierta al norte, blanca y alegre, con las torres de su catedral señoreándola, se extendía Santa Isabel, la capital de la colonia.

El avión marchaba con rumbo sur a lo largo de la costa, cruzó sobre el islote Ma-

limba, en la desembocadura del Sanaga, sobrevolando un paisaje de selva y mar, a izquierda y derecha, respectivamente, algo diferente del que hasta entonces habían contemplado los aviadores, ya que en éste, entre la vegetación de la orilla —en la que destacaban los cocoteros— y el mar, se interponía una larguísima playa de blanca arena, únicamente interrumpida por las desembocaduras de los no escasos ríos. No tardó el 12-71 en alcanzar la desembocadura del Campo, río que formaba la frontera norte del territorio español; allí inició De Haya el descenso, pudiendo gozar, a medida que se aproximaban al suelo, del estupendo panorama que ofrecía la selva guineana, coronada de tanto en tanto por gigantescas *ceibas* y salpicada de pequeños claros de verde hierba, en muchos de los cuales se alzaban poblados formados por corto número de chozas. 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 propio tiempo para que De Haya localizase el terreno dispuesto para el aterrizaje, situado al sur de Bata, junto al río Ekueku. El improvisado aeródromo consistía en un

claro, amplio y llano, cubierto de tupida hierba, a poca distancia de Bata y no mucho más de la costa, junto al poblado de Iowé por el que pasaba la pista de Río Benito. Sus límites estaban señalados con lienzos blancos junto a los que se apiñaba una considerable cantidad de personas que constantemente aumentaba al ir llegando muchas más que, al ver el avión, corrían hacia el campo. Un bote de humo que se encendió al llegar el aeroplano a la vertical de Bata, y que fue renovándose hasta que aquel estuvo en tierra, señalaba la dirección del viento, muy ligero, que soplaba 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 km., en un vuelo de veintisiete horas y once minutos de duración, a una velocidad media de 158'08 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 —venido expresamente de Fernando Poo— y las

El 12-71 aterriza en Bata. Júbilo en la colonia y en España



...se ajustaron los atalajes de los paracaídas

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 sólo un día de retraso. Una gran cantidad de *morenos* de ambos sexos y de todas las edades aclamó a los oficiales españoles que, aunque algo agarrados por las veintisiete horas que habían permanecido sin apenas cambiar de postura, 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 perfectas condiciones para empezar a recibir los agasajos que no cesaron a lo largo de la semana que permanecieron en la colonia.

En España, donde se había sentido una gran preocupación al no tenerse 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 de 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 estos 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 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, diría: «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 viaje con las mejores probabilidades de éxito.»

Los protagonistas del vuelo quitaron importancia a todo lo que pareciese 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 de Aviación Militar Casiano Ferrer Pérez que para auxiliar a los aviadores había ido con antelación a Bata; aquellos 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 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 sólo salto la Península y la colonia de Guinea— estaba ya logrado y, en consecuencia, el *raid* culminado con éxito, y considerando que las condiciones del campo de aviación de Bata no permitían el despegue del aparato con el peso necesario para efectuar el retorno directo, se proyectó éste en cinco etapas: Bata-Niamey (1.520 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.

Despegó el 12-71 a primeras luces del domingo, 3 de enero; pese a 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 amplio 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 kg., por llevar combustible únicamente para quince horas, se fue al aire entre el entusiasmo de la multitud; una protocolaria vuelta sobre Bata y una pasada al campo, y 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.

Habían transcurrido una hora y treinta y cinco minutos cuando el avión sobrevolaba Santa Isabel y efectuaba un giro de 360 grados, como despedida al gobernador, continuando el vuelo hacia el continente, y



Acababan de cubrir 4.312 km. en un vuelo de veintisiete horas y once minutos

ganando altura para llegar a la costa a 2.500 metros, estabilizando en este nivel el aeroplano, pasándose sin solución de continuidad, del mar a la selva, del océano de agua al de vegetación, densísima en la proximidad del 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, tomaba tierra el 12-71 en el aeródromo de Niamey, luego de diez horas y cuarenta y cinco minutos de vuelo, siendo recibidos los

AHORA



LOS AVIADORES RODRIGUEZ Y HAYA SE HAN CAIDO EN EL DESIERTO.—Noticias recibidas en la Dirección de Mareas y Colonias dan cuenta de que el avión en que regresaban los aviadores Haya y Rodríguez, después de un notable "raid" Sevilla-Bata, cayó en Koukiala, a 100 kilómetros al Este de Bamako. Por fortuna, ambos resultaron indemnes. He aquí una reciente "foto" del gran aviótor teniente Haya



...en las mejores chozas del poblado



...produciéndose en pocos segundos el desastre

Este percance sufrido cuando ya estaba logrado el éxito...

aviadores por un 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.

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

Todo transcurría con normalidad cuando de modo inesperado se formó una tormenta

de arena que, además de reducir notablemente la visibilidad, podía resultar peligrosa para el motor que aún debía cubrir 5.000 kilómetros antes de terminar la misión; esto hizo a Rodríguez adoptar la decisión de tomar tierra en una zona muy apta, lisa, limpia y totalmente despejada. Era la 1 y 30 de la tarde, y llevaban volados 820 km. 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 la buena disposición del terreno. Dos horas más tarde, pasada la tormenta de arena y con el cielo despejado, iniciaron el despegue para cubrir los 250 km. que los separaban de Bamako, pero cuando llevaban rodados unos 100 metros, aún con la cola baja, empezó a sentir De Haya un rozamiento que frenaba la rueda derecha; cortó motor, y

En
Korondongon
acabó el «raid»

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 al romperse la pata izquierda sobre la que cayó todo el peso del avión. Allí había terminado 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 a De Haya —que no habían sufrido la más mínima lesión— a su poblado, preparando para ellos un guiso de ave y alojándolos en las mejores chozas del poblado. Al propio tiempo enviaron aviso de la estancia de los aviadores al puesto francés de Kutiala, a 80 kilómetros de distancia, y de allí vino un teniente con un automóvil a buscarlos, siendo huéspedes del jefe del puesto durante tres días. Un equipo de mecánicos franceses llevó a cabo la recogida del *12-71*, desmontándolo y embalándolo para su traslado a España, y en Kutiala y Korondongon permanecieron los aviadores españoles hasta ver terminada la operación, regresando seguidamente a la patria.

Desde la salida del *12-71* de Niamey no se habían recibido noticias de él, y la inquietud crecía en España, temiendo por la suerte de los aviadores. Bien es verdad que sucedían en nuestra patria acontecimientos que distraían la atención de los españoles: el 31 de diciembre, en el pueblo de Castilblanco, los

cinco guardias civiles que constituían el puesto habían sido asesinados con una crueldad inaudita. No obstante, eran muchos los que sintieron un gran alivio cuando el día 6 se hizo público un telegrama, vía Transradio, que 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 estaba 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 por la llegada del avión 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. En el número del 4 de enero de 1932 decía el londinense *The Times*: «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.»

El capitán Rodríguez y el teniente De Haya murieron en combate durante la última guerra civil; De Haya, en febrero, y Rodríguez, en octubre, de 1938, en el frente de Aragón, el primero, y en el de Castellón, Rodríguez; éste ganó la Medalla Militar, y De Haya, la Cruz Laureada de San Fernando.