

Vuelos de Haya y Rodríguez



Ilustración 1. Portada con la vista lateral del avión Breguet XIX –Superbidón– iniciando el vuelo

En 1930, el capitán Cipriano Rodríguez Díaz y el teniente Carlos de Haya González conquistan para España sus primeros y únicos records mundiales en la modalidad de velocidad en circuito cerrado.



Índice

VUELOS DE HAYA Y RODRIGUEZ I. Los récords..... 3

(GRANDES VUELOS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA)

- La Aviación española y los récords internacionales 3
- Falta de ambiente 3
- Y poca difusión 4
- «Los Récords» 4
- El proyecto echa a andar..... 5
- Toda una noche volando..... 7
- Salir a plena carga 7
- Un análisis minucioso..... 7
- Empiezan las pruebas 8
- El circuito..... 8
- «Sin novedad»..... 9
- Más de un día volando sin parar 11
- Nuevo récord 11
- El reconocimiento de la FAI 13

Índice de Títulos por orden alfabético..... 15

Índice de Ilustraciones

- Ilustración 1. Portada con la vista lateral del avión Breguet XIX –Superbidón- iniciando el vuelo..... 1
- Ilustración 2. Avión Breguet XIX, tipo Bidón o Grand Raid, que ostentaba el núm. 71. asignado a experimentación en el aeródromo de Cuatro Vientos 5
- Ilustración 3. El capitán de ingenieros Cipriano Rodríguez Díaz, que actuó como observador del record de Velocidad en circuito cerrado de 5.000 y 2.000 km..... 6
- Ilustración 4. El teniente de Intendencia, piloto militar, Carlos de Haya González, desempeñó las funciones del pilotaje en el récord de velocidad..... 6
- Ilustración 5. Mapa con el Récord de los capitanes De Haya y Rodríguez..... 9
- Ilustración 6. Uno de los escritos remitidos al jefe de Aviación por el director del material, en que hace mención a ciertas anomalías en las cuentas de gastos de cronometraje 10
- Ilustración 7. La llegada de los aviadores al aeródromo de Tablada, en donde les esperaba una comisión del Aero Club de Andalucía, junto con sus compañeros. 12
- Ilustración 8. El capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos de Haya posan para la posteridad después de su triunfo 13
- Ilustración 9. Escrito firmado por el jefe de Aviación accidental, en el que se reconoce de forma oficial la homologación de los tres récords de velocidad alcanzados por el capitán Cipriano Rodríguez y el oficial aviador Carlos de Haya..... 14



VUELOS DE HAYA Y RODRIGUEZ I.

Los récords

Jaime Aguilar Hornos

**(GRANDES VUELOS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA)
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA DEL EJÉRCITO DEL AIRE**

La Aviación española y los récords internacionales

Al revisar el cuadro de los récords homologados por la Federación aeronáutica Internacional, desde que inició su actividad en 1905, puede comprobarse como a lo largo de tan dilatada historia, tan sólo en una ocasión llegaron pilotos españoles a alcanzar tres de estos preciados títulos. Muchas fueron las causas por las que España no llegó a figurar con más frecuencia entre las naciones que cosecharon los grandes triunfos en el ámbito aeronáutico mundial y buena parte de ellas han sido ya apuntadas en más de una ocasión en los capítulos precedentes. Recordemos algunas de ellas.

En primer lugar, las circunstancias históricas particulares que concurrían en aquella época en nuestro país hicieron que se llegara tarde al nacimiento de la Aviación. Hasta 1910 no voló por primera vez un avión en España y lo hizo tripulado por un extranjero. En los siguientes años se hicieron los primeros pilotos, que bastantes problemas tuvieron con aprender a volar y tratar de mantener esta aptitud, basándose casi exclusivamente en sus propios esfuerzos individuales. Muchos de esos pilotos, la mayoría, fueron militares, y estos sí contaron con el apoyo del Ejército. Pero éste se encontraba empeñado en la guerra de África y orientó desde el primer momento todo su interés por la Aviación a su utilización práctica en la contienda. Ya en 1913, se formaba la primera escuadrilla expedicionaria y a partir de entonces y hasta el desembarco de Alhucemas, en 1925, todo el esfuerzo de la aviación militar se dedicó a su participación en las operaciones.

Otro aspecto que debe tenerse en consideración era la escasez de pilotos, tanto civiles como militares, y que de estos últimos, no todos los que obtenían el título de piloto se dedicaban posteriormente a las actividades del Servicio de Aviación, regresando a sus armas o cuerpos de procedencia; el número tan reducido de plazas en cada promoción hasta la de los «cien» en 1920; aquéllos que tenían que solicitar la baja a causa de algún accidente grave, así como los que fallecían en el campo de batalla o aquellos otros que sucumbían en accidente aéreo.

Falta de ambiente

Y por último, y muy esencial, la falta de potenciación de recursos económicos y materiales para llevar a cabo estas empresas. Es decir, no existía ninguna clase de estímulo o aliciente en España para quienes pretendían dedicarse a la conquista de alguna de las marcas establecidas oficialmente por la FAI, o bien eran de una considerable modestia, como las que podía ofrecer el Real Aero Club de España, con sus limitadísimos recursos. Todo lo contrario de lo que ocurría en Francia y otras naciones de Europa, en donde los organismos oficiales ofrecían subvenciones sustanciosas a las empresas constructoras de aviones que alcanzaban algún récord y también a los pilotos, como el millón de francos que el Gobierno francés pagaba a los que lograban para su nación algún récord absoluto. Así resulta explicable que Francia en esa época poseyera más de la tercera parte de la totalidad de los reconocidos por la FAI.



Y poca difusión

Pero incluso cuando los pilotos españoles batieron alguno de los récords establecidos por la FAI, el hecho quedó reducido a un círculo minoritario, ya que estos acontecimientos llamaban poco la atención del gran público, debido a la escasa difusión que tenían en los medios de comunicación, a excepción de las revistas especializadas.

En general, las hazañas y proezas españolas e hispanoamericanas no fueron recogidas por quienes se dedicaron a escribir las diversas historias internacionales de aviación – normalmente autores franceses y anglosajones –, ya que, vuelos como los realizados por el Plus Ultra, la Patrulla Elcano, el Jesús del Gran Poder o el Cuatro Vientos, por mencionar solamente los de mayor renombre, no son incluidos normalmente en esas historias.

Realizada esta pequeña exposición de las circunstancias que rodeaban a los pilotos españoles en relación con los récords internacionales, examinaremos de forma somera el panorama internacional de los récords establecidos por la FAI.

En 1925 ese organismo internacional había llegado a reconocer hasta 1339 récords en las diferentes categorías de «esféricos», «dirigibles», «aeroplanos», «hidroaviones», «aparatos sin motor» y «helicópteros», de los cuales correspondían 1.128 para las modalidades de aeroplanos e hidroaviones, repartidos mitad para cada especialidad.

En el congreso de la FAI, celebrado en Praga en 1925, en atención a los muchos récords que existían que no representaban haber realizado un vuelo de mérito extraordinario, se tomó el acuerdo de reducirlos a un total de 168, distribuidos de la siguiente forma: 27 para la categoría a), «esféricos»; 16 para la categoría b), «dirigibles»; 45 para la clase c), «aviación»; otros 45 para la clase c bis), «hidroaviones»; 5 para la categoría d), «aparatos sin motor»; 29 para la categoría g), «helicópteros»; y un récord de distancia y velocidad para las categorías Ci, Cbis y G).

La Aviación española en su rama militar conquistó sus primeros y únicos récords internacionales a los casi veinte años de haberse iniciado oficialmente la actividad militar aeronáutica. Se conseguía gracias a la aportación del capitán Cipriano Rodríguez Díaz y del teniente Carlos de Haya González, que lograron inscribir así el nombre de España junto a los de Alemania, Austria, Checoslovaquia, Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Italia y Suiza.

«Los Récords»

Sabemos que la segunda serie de Breguet XIX que fabricó CASA, en la que estaban incluidos los dos aviones tipo Bidón, números 71 y 72, finalizaron su entrega oficial en marzo de 1929. Averiado en una de las pruebas el número 71, pasó nuevamente a CASA para ser reparado y no volvió a estar en condiciones de volar hasta octubre de 1929. Con esta reparación se introdujeron en el avión una serie de modificaciones y una de ellas fue que apareció con la cabina cerrada.

Después de este incidente, la primera noticia que se tiene del avión es un escrito del Negociado de Mando (Sección de Aeronáutica) dirigido el 20 de agosto de 1929, al jefe de Aviación, en el que se manifestaba que el avión Breguet XIX, número 71, debía ser entregado al jefe de grupo, Barberán, y al oficial aviador De Haya, que quedaban autorizados a realizar un vuelo a Villa Cisneros, cuando el citado avión estuviese en condiciones.

Más tarde, en otro escrito fechado el 27 de septiembre de ese mismo año, dirigido también por el Negociado de Mando al jefe del Servicio de Aviación, se insistía en la orden de que el avión Breguet Grand Raid número 71, asignado a experimentación, fuese volado única y exclusivamente por el jefe de grupo don Mariano Barberán y el oficial aviador don Carlos de Haya.

Ilustración 2. Avión Breguet XIX, tipo Bidón o Grand Raid, que ostentaba el núm. 71. asignado a experimentación en el aeródromo de Cuatro Vientos



El proyecto echa a andar

Sin embargo, en un nuevo oficio, de 6 de febrero de 1930, la autorización sólo hace ya referencia al oficial aviador Carlos de Haya, para que se traslade a Sevilla con el avión Breguet número 71, Gran Raid, donde debía esperar la autorización definitiva para llevar a efecto el proyecto de la prueba de veinticuatro horas. Y luego en escrito de 13 de febrero se comunicaba que se facilitarían informes meteorológicos para dicha prueba de veinticuatro horas.

Es curioso observar, al investigar sobre estos antecedentes del avión número 71, que aunque en principio se autoriza para volar dicho avión al capitán Barberán y al teniente De Haya, a partir del mes de febrero de 1930 la autorización sólo recae en este último, y que luego los vuelos de los récords fueron realizados por el capitán Cipriano Rodríguez Díaz y el teniente De Haya, sin que se vuelva a hablar de jefe del grupo, capitán Mariano Barberán.



En el Archivo General e Histórico del Ejército de Aire no se encuentra completa la hoja de servicios del capitán Barberán, solamente aparecen en su documentación algunas hojas anuales de años anteriores, con lo cual no ha habido posibilidad de aclarar la razón por la que desapareciese de este proyecto. Cabe pensar que Barberán era siempre el aviador imprescindible para preparar los vuelos relevantes, aunque luego, en el momento de su realización fueran otros los protagonistas. Como detalle podemos recordar que Barberán intervino también activamente en la preparación del vuelo del *Plus Ultra* e incluso redactó la detallada memoria, para posteriormente, por diversas razones, no participar en el histórico vuelo.



Ilustración 3. El capitán de ingenieros Cipriano Rodríguez Díaz, que actuó como observador del record de Velocidad en circuito cerrado de 5.000 y 2.000 km.

Por otra parte, al ser Barberán jefe de la Escuela de Observadores y entregarse el avión «para experimentación», parece lógico que fuese destinado a la Escuadrilla de Experimentación, cuyo jefe era entonces el capitán Cipriano Rodríguez, quien heredaría el proyecto iniciado posiblemente por el capitán Barberán. Además, en las biografías de este último figura que por esas fechas – sin concretar – realizó un curso de fotografía en el extranjero, por lo que también entra dentro de lo posible que esa designación le privase de participar en los vuelos que se preparaban con el avión *Breguet* número 71.

De todas formas, tanto el capitán de Ingenieros, jefe de escuadrilla, Cipriano Rodríguez Díaz – conocido con el sobrenombre de «Cucufate», debido a su pequeña estatura, compensada con un gran corazón – como el teniente de Intendencia, oficial aviador Carlos de Haya González eran pilotos que ya se habían distinguido por su extraordinaria participación en actividades aeronáuticas.



Ilustración 4. El teniente de Intendencia, piloto militar, Carlos de Haya González, desempeñó las funciones del pilotaje en el récord de velocidad.



Toda una noche volando

La gran preocupación de los protagonistas por realizar un vuelo notable o conquistar un récord se pone claramente de manifiesto, al repasar la documentación existente sobre el tema.

Inicialmente se trataba de batir el récord nacional de permanencia en el aire, que habían conquistado los capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias, entre los días 26 y 27 de marzo de 1928, en un avión *Breguet XIX*, tipo *Bidón*, con una permanencia en el aire de veintiocho horas. Pero, posteriormente, los preparativos se fueron orientando a batir el récord de velocidad en circuito cerrado de 5.000 km., que se encontraba en poder de los franceses Girier y Weiss, con una velocidad media de 188,097 km/h. en un avión *Breguet XIX* con motor Hispano Suiza de 600 CV. en Etamps (Francia), entre los días 24 y 25 de mayo de 1929.

En estos vuelos para conseguir batir un récord de velocidad a distancia debía estar todo muy preparado y – especialmente – el avión puesto a punto con minucioso detalle, ya que era preciso obtener las máximas posibilidades y rendimiento del aparato. Por otra parte, este tipo de pruebas exigía que los pilotos estuvieran en unas condiciones físicas inmejorables, ya que debían permanecer toda la noche en vuelo, sin dormir, así como las muchas horas que representaban la totalidad del vuelo, con múltiples dificultades que se podían presentar.

Salir a plena carga

Uno de los momentos más críticos del vuelo era el despegue del avión a plena carga; había que asegurar la refrigeración del motor, ya que al aumentar el tiempo de rodaje durante el despegue, como la corriente de aire no era grande, se calentaba mucho. Además, debiendo marchar durante gran parte del vuelo casi a pleno régimen, tenía mucha importancia garantizar una buena refrigeración.

Una vez en el aire se presentaban otros muchos problemas, como determinar en cada momento el régimen de marcha más conveniente según el peso del avión. Otro factor importante a tener en consideración eran las curvas de rendimiento del avión y del motor, ya que si se aceleraba demasiado obtendrían mayor velocidad, pero corrían el peligro de no poder terminar la prueba. Debían además tener presente la intensidad del viento y su dirección: si el viento era contrario a la marcha del avión debían acelerar el motor y si iba a favor del avión debían moderarlo, pero con proporción. La responsabilidad de toda esta labor de control recaía en el observador que debía prestar especial atención y constante estudio durante todo el vuelo.

Para conseguir este récord internacional, el capitán Rodríguez y el teniente De Haya tuvieron que dedicar el escaso tiempo que les quedaba libre de sus muchas obligaciones oficiales a la preparación, debiendo vencer no sólo las dificultades técnicas propias de la prueba a que se enfrentaban, sino – las no menos importantes – de carácter burocrático, que también entrañaban sus complejidades.

Un análisis minucioso

A base de estudio y experiencias previas fueron resolviendo ambos aviadores todos los problemas, con la colaboración del mecánico Casiano Ferrer, para no dejar nada a la improvisación. El avión fue estudiado en todas y cada una de sus partes, realizándose cálculos de carga, determinación del régimen de marcha, según el peso de cada fase del vuelo, consumo de combustible, rendimiento del avión, adecuado régimen de revoluciones del motor, carga útil disponible, etc., corrigiendo los más pequeños detalles hasta llegar al convencimiento de que todo se encontraba en condiciones óptimas.



Todos estos problemas se resolvieron mediante pruebas técnicas, comprobaciones de cálculo y deducciones de ensayo en el bando de pruebas para motores y en el túnel aerodinámico para la célula, así como pequeños vuelos de entrenamiento hasta lograr y comprobar la puesta a punto del avión en su máximo rendimiento antes de disponerse a realizar una empresa de semejante importancia.

Empiezan las pruebas

Entre los vuelos programados para entrenamiento figura el permiso a los aviadores para realizar un vuelo de veinticuatro horas de permanencia en el aire el día 13 de febrero de 1930, por ser la fecha en que comenzaba la fase de Luna llena. El proyecto consistía en cargar el avión con 3.300 litros de combustible (1.300 litros menos que la capacidad total), al objeto de comprobar las condiciones de confortabilidad y vuelo del avión *Breguet* número 71, Gran Raid. Debía verificarse el consumo de gasolina y la velocidad prevista para el cuadro de marcha, sobre el circuito Sevilla, Almodóvar del Río, Osuna y Sevilla, de 250 km. Para mayor seguridad podían hacerse cronometraciones oficiales, por si resultaban ser interesantes para otros objetivos.

Se tiene conocimiento, por la hoja de servicios del teniente De Haya, que este vuelo se inició, pero tuvo que ser suspendido, debido a una avería que se produjo en el avión a los quince minutos de iniciado y que les obligó a tomar tierra en Rinconada.

No existe constancia de ningún otro hasta el día 11 de junio de 1930, según testimonio del telegrama del jefe de la Escuadra de Sevilla dirigido al jefe accidental de Aviación, en el que dice que a las trece horas de vuelo, debido a nieblas, tomaron tierra el capitán Rodríguez y el teniente De Haya, con el sesquiplano Gran Raid, cuando habían conseguido recorrer 2.700 km. a una velocidad media de 193 km/h. que hasta ese momento superaba ampliamente el récord de velocidad en circuito cerrado de 5.000 kilómetros.

En relación a las horas anteriormente citadas hay que hacer la salvedad de que en la hoja de servicios del teniente De Haya figuran catorce horas y catorce minutos de duración. En este vuelo efectuado a plena carga se pudo comprobar que la refrigeración era buena y al mismo tiempo que la temperatura más conveniente para el agua de refrigeración en el momento de acelerar el motor para el ambiente de aquel día era de 40° C.

Con ocasión de este vuelo, el jefe accidental de la Escuela de Sevilla cursó los correspondientes escritos de los gastos ocasionados en los puestos de cronometración de Almodóvar del Río y Osuna, cuya cuantía total se desconoce por ir en relación adjunta y no figurar en la documentación, dato que hubiera sido curioso comprobar.

El circuito

Dentro de la preparación había que determinar el circuito, estableciendo puntos fijos de referencia, ya que no existían en España circuitos homologados con arreglo a las disposiciones del código deportivo de la FAI. Uno de los puntos debía ser el aeródromo de Tablada, puesto que se encontraba a escasa altitud respecto al nivel del mar y disponía de una pista adecuada para despegar con máximo peso, que había sido preparada para el despegue del vuelo del Jesús del Gran Poder. Como circuitos cerrados para la realización del vuelo se eligieron dos: uno largo de 250 km. formado por un triángulo, cuyos vértices eran Sevilla, Almodóvar del Río y Osuna, que tenían la ventaja de permitir aumentar la velocidad al disponer de mayor espacio para los virajes y además

porque, para una determinada distancia, el número de vueltas era menor. Otro circuito corto, de 105 km., con vértices en Sevilla, Carmona y Utrera, más apto para el vuelo nocturno, ya que al tener los tramos más cortos, permitía mantenerse en circuito con mayor facilidad durante la noche o en el caso de que se presentasen nieblas; asimismo, los puntos elegidos eran fácilmente identificables por la noche debido a la iluminación de las poblaciones designadas.



Ilustración 5. Mapa con el Récord de los capitanes De Haya y Rodríguez

La determinación de los vértices de cada triángulo tuvo que realizarla el capitán Rodríguez, mediante el empleo de tablas de logaritmos para el cálculo de las distancias geográficas de los circuitos elegidos previamente. Posteriormente el Instituto Geográfico y Catastral se encargó de efectuar las oportunas comprobaciones de las mediciones de distancias y fueron designados, como representantes de la Federación Aeronáutica para cronometrar el paso de los aviadores sobre cada vértice, los capitanes Vicente Gil Mendizábal y Andrés del Val y el teniente Federico Bellod.

En fin, las pruebas y preparativos fueron tan meticulosos y completos que antes de emprender el vuelo definitivo para la conquista del récord podía confiarse en que éstos ya estaban conseguidos.

«Sin novedad»

El día 7 de octubre de 1930, a las seis horas, treinta y dos minutos y cinco segundos, el avión *Breguet XIX*, número 71, tipo Gran Raid, pilotado por el teniente De Haya y como observador el jefe de escuadrilla, capitán Rodríguez, despegaba de la pista del aeródromo de Tablada, tras recorrer 800 m. Llevaba los depósitos de combustible al completo, 360 litros de aceite y 500 litros de agua. A los veinte minutos de vuelo habían alcanzado la altura prevista de 1.500 m. y sobre la vertical del aeródromo de Tablada iniciaron el itinerario del circuito largo.

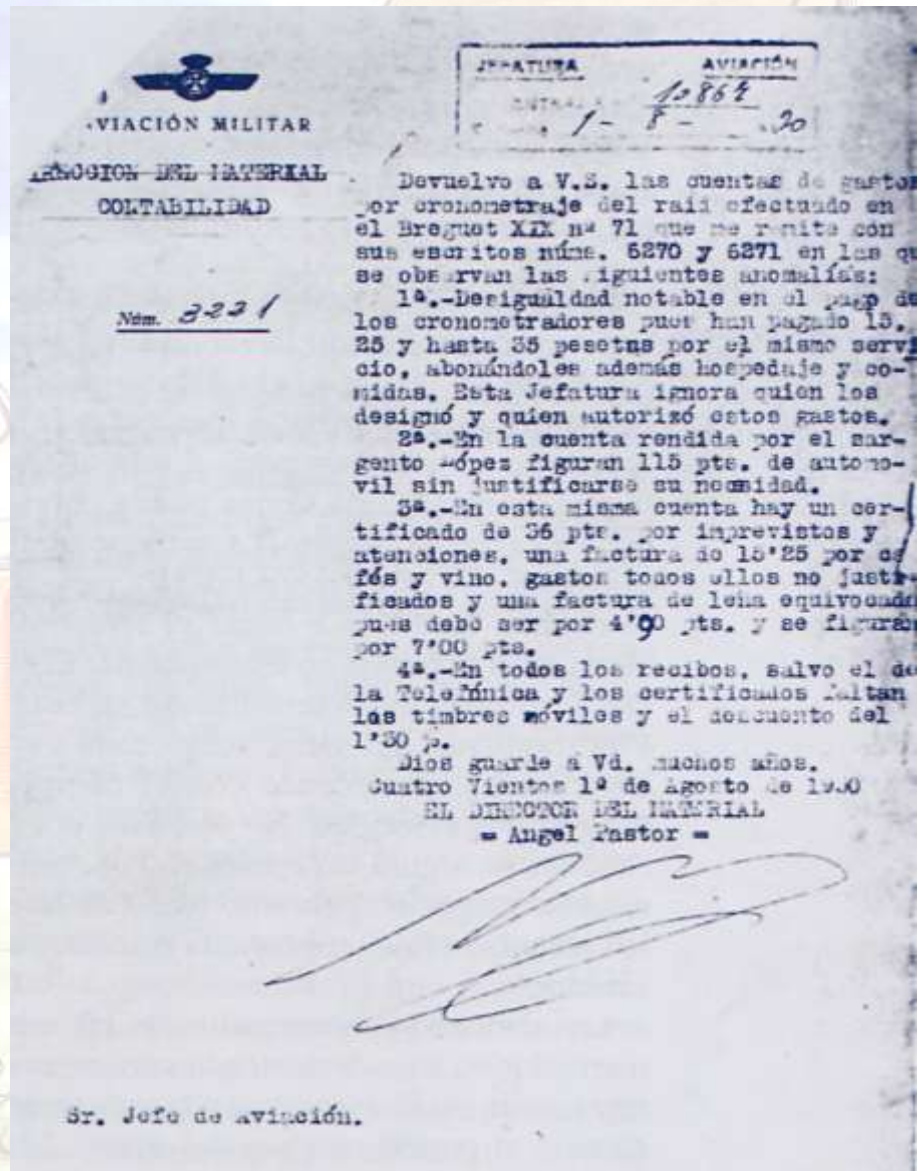


Las noticias que se recibían de los cronometradores eran altamente satisfactorias, puesto que indicaban que la velocidad en la primera vuelta era de 182 km/h., pero ya estaba previsto que en la primera hora bastaba con esta velocidad, y el superarla hubiera sido comprometer para las horas sucesivas la vida del motor. En la segunda vuelta la velocidad media llegó a 192 km/h. y en las siguientes pasaron por 197, 200, 211, 214 y ya superada la velocidad del récord era conveniente conservarla constante para no aumentar la fatiga del motor.

Ilustración 6. Uno de los escritos remitidos al jefe de Aviación por el director del material, en que hace mención a ciertas anomalías en las cuentas de gastos de cronometraje

A las 5 de la tarde habían completado la octava vuelta al circuito de 250 km. y en ese momento cambiaron al circuito corto de 105 km. cuando llevaban catorce horas de vuelo – sobre las 8 de la tarde –, ya con el motor más desahogado, se forzó la marcha durante una vuelta, alcanzando la velocidad de 234 km/h.

A partir de esas horas al aeródromo de Tablada había adoptado las medidas para el caso de que los aviadores tuvieran que realizar un aterrizaje nocturno, pero éstos arrojaron un mensaje sobre el referido aeródromo en el que expresaban que se encontraban sin novedad y que proseguían el vuelo hasta que se les agotase el combustible.



El capitán Rodríguez Díaz, que como se ha indicado desempeñaba las funciones de observador, aunque era un habilísimo piloto y en determinadas ocasiones tomaba los mandos del avión para que el teniente De Haya pudiese desentumecer sus extremidades, un tanto adormiladas por la larga inmovilidad. Pero su principal misión consistía en calcular en todo momento la velocidad del avión con relación al suelo, la velocidad media del recorrido efectuado y con estos resultados proporcionar al teniente De Haya el régimen de motor más conveniente para sacar el máximo rendimiento.



Más de un día volando sin parar

Hasta las 4 de la mañana del día 8 de octubre es decir cuando llevaban unas veintidós horas en el aire, el vuelo se realizaba con normal monotonía, pero desde ese momento el cielo empezó a empañarse e inmediatamente una densa niebla cubrió la mayor parte del circuito. La navegación tuvo que llevarse a cabo sin visibilidad, pero tanto el capitán Rodríguez como el teniente De Haya eran expertos en este sistema. El capitán Rodríguez iba determinando los rumbos y el momento el viraje sobre cada vértice del circuito, de acuerdo con el tiempo de marcha y la velocidad. No obstante, por precaución, se siguió un recorrido concéntrico-exterior respecto al circuito real, con lo cual la velocidad oficial controlada resultaba algo inferior.

Los comisarios encargados de las cronometraciones, situados en cada vértice, se dieron cuenta de la maniobra y permanecieron atentos al periódico paso del avión. Utrera era el único vértice del circuito que seguía visible y le permitía al capitán Rodríguez corregir los pequeños errores de navegación. Pero la niebla iba aumentando, amenazando con cubrir totalmente el circuito y si esto ocurría se podía perder toda referencia con el suelo, con lo cual hubiese sido imposible mantenerse sobre la ruta y, por lo tanto, se hubiera malogrado el vuelo al no poder ser homologado. No obstante, los pilotos consiguieron mantenerse en la ruta del circuito corto, finalizando la vuela número treinta.

A las 7 horas y 32 minutos de la mañana del día 8 de octubre tomaban tierra felizmente en el aeródromo de Tablada, después de haber permanecido en el aire durante veinticinco horas y dieciséis minutos¹.

Esperaba a los aviadores en el aeródromo una comisión del Aero Club de Andalucía, que junto a los compañeros de destino de aquéllos, les acogieron y recibieron con gran entusiasmo. Pensaban que tanto el capitán Rodríguez como el teniente De Haya descenderían del avión cansados y agotados, necesitados de un inmediato descanso. Pero la sorpresa fue general al ver que al bajar del avión aparecían frescos y optimistas por el triunfo alcanzado, sin síntomas de fatiga y ansiosos sólo de fumar, ya que durante las largas horas del vuelo habían tenido que abstenerse. Altamente satisfechos del resultado de la prueba, así como del rendimiento del avión y del motor, sólo pensaban en las posibilidades de batir un nuevo récord.

Nuevo récord

Ese mismo día, 8 de octubre, después de un breve descanso, se procedió a una nueva revisión del avión, con la colaboración del fiel mecánico Casiano Ferrer, dedicándose a comprobar el motor y en general todo el avión. Al día siguiente se procedió a la limpieza de las válvulas y a algunos retoques más para dejarlo listo con objeto de afrontar el nuevo récord que pretendían batir.

El día 11 de octubre fue la fecha elegida para la segunda proeza. Se trataba en esta ocasión de batir el récord de velocidad en circuito cerrado sobre 2.000 km., con una carga útil de 500 kg., que tenían en su poder los pilotos franceses Paul Codes y Dieydonee Costes, desde el 17 de enero de ese mismo año, con una velocidad media de 214,533 km/h. en un avión *Breguet Superbidón*.

¹ Se habían alimentado con uvas, plátanos y café.

Ilustración 7. La Llegada de los aviadores al aeródromo de Tablada, en donde les esperaba una comisión del Aero Club de Andalucía, junto con sus compañeros.



Despegaron igualmente del aeródromo de Tablada, a las 6 horas, 58 minutos y 22 segundos. Llevaban en los depósitos de combustible un total de 1.500 litros, 140 de aceite y 500 litros de agua, no utilizable, que representaba la carga comercial.

Para esta ocasión eligieron el circuito corto, constituido por el triángulo cuyos vértices eran Sevilla, Carmona y Utrera, juzgándolo más adecuado para la distancia que debían recorrer. Al poco tiempo de iniciado el vuelo apareció el viento, temible enemigo en los circuitos cerrados si es de dirección constante, puesto que en los tramos en que es favorable no llega a compensar los inconvenientes que produce en los tramos en que su dirección es contraria.

El capitán Rodríguez se percató inmediatamente de la aparición del viento y se dedicó a proporcionar al teniente De Haya el régimen de motor necesario para poder contrarrestar al viento. Volaron a una altura media de 750 m., con el motor, en muchas ocasiones, a pleno régimen, exigiéndole su máxima potencia. La velocidad con relación al aire era próxima a 240 km/h y, sin embargo, sobre el circuito no había manera de sobrepasar los 225 km/h.; pero los aviadores no se desanimaron, ya que el record de Costes y Codos estaba en 214 km/h. y era rebasado con amplitud.

Hacia el mediodía dejó de llover y mejoraron las condiciones de visibilidad, pero se mantuvo el viento, aunque el vuelo prosiguió de forma regular, a semejanza del anterior.

A las 16 horas y 42 minutos tomaban tierra sin novedad, después de haber dado 19 vueltas al circuito, consiguiendo en el recorrido de estos 2.000 kilómetros una velocidad media de 220 km/h., como tenían calculado. Emplearon nueve horas, cuarenta y tres minutos y treinta y ocho segundos.

Este récord no se batiría hasta el 7 de septiembre de 1933, por los franceses Doret, Terrason y Lazarme, en Villacoublay (Francia), volando un trimotor *Dewoitine*, con motores Hispano Suiza de 575 CV y alcanzando una velocidad media de 255,253 kilómetros por hora.

Ilustración 8. El capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos de Haya posan para la posteridad después de su triunfo



El reconocimiento de la FAI

Los vuelos de estos récords demostraron que con aviones fabricados en España, en sólo veinticuatro horas se podían realizar reconocimientos militares a 2.500 km. de distancia de nuestras bases y que una escuadrilla podía transportar rápidamente unas cuantas toneladas de explosivos, para bombardear a unos 1.000 km. desde cualquiera de nuestros aeródromos.

No ha sido posible localizar el documento de la Federación Aeronáutica Internacional, en el que se acredita la homologación de este organismo, pero en su lugar se cuenta con un escrito fechado el 24 de noviembre de 1930, firmado por el jefe accidental de Aviación y dirigido al jefe de Grupo Mayor del Servicio Getafe, en el que se hace constar el reconocimiento oficial por parte de la FAI de la homologación oficial de los siguientes récords, conseguidos por el jefe de escuadrilla, capitán Cipriano Rodríguez Díaz y el oficial aviador teniente Carlos de Haya González:

- Velocidad sobre 5.000 km. (España). Sobre avión *Breguet*, motor Hispano Suiza de 600 HP. sobre circuito Sevilla-Utrera-Carmona, los días 7 y 8 de octubre de 1930 (208,153 km/h.).
- Velocidad sobre 2.000 km. con carga útil de 500 kg. (España) sobre avión *Breguet*, motor Hispano Suiza de 600 HP. Aeródromo de Tablada (Sevilla) el día 11 de octubre de 1930 (220,428 km/h.).
- Velocidad sobre 2.000 km. (sin carga) (220,428 km/h.) (anexo núm. 10).


Con el reconocimiento oficial por la FAI se añadía un nuevo récord, puesto que también se había batido el de circuito cerrado sobre 2.000 km., sin carga, según lo establecido en el artículo núm. 93 del Reglamento Deportivo de dicha federación, que hasta ese momento se encontraba en posesión del francés F. Lasne, quien lo alcanzó el 12 de septiembre de 1925, en un avión *Nieuport* con motor Hispano Suiza de 500 CV, con una velocidad media de 218,759 km/h.



Ilustración 9. Escrito firmado por el jefe de Aviación accidental, en el que se reconoce de forma oficial la homologación de los tres récords de velocidad alcanzados por el capitán Cipriano Rodríguez y el oficial aviador Carlos de Haya

AVIACIÓN MILITAR

21972



JEFE

Núm. 85-3

El Excmo. Sr. General Jefe Superior de Aeronáutica, en escrito de 22 del actual me dice que por la Federación Aeronáutica Internacional, han sido homologados oficialmente los siguientes récords alcanzados por el jefe de Escuadrilla Don Cipriano Rodríguez Díaz y oficial aviador Don Carlos de Haya González:

Clase C.- Velocidad sobre 5.000 kilómetros (España). Sobre avión Breguet, motor Hispano Suiza de 600 HP. sobre el circuito Sevilla-Utrera-Carmona, los días 7 y 8 de octubre de 1930 (208'152 kilómetros por hora).

Velocidad sobre 2.000 kilómetros con carga útil de 500 kilos (España). Sobre avión Breguet, motor Hispano-Suiza de 600 HP. Aeródromo de Tablada (Sevilla), el día 11 de octubre de 1930. (220'428 kilómetros por hora).

Velocidad sobre 2.000 kilómetros (sin carga). (220'428 kilómetros por hora).

Lo que comunico a V. a los efectos de anotación en las hojas de servicios de los interesados.

Dios guarde a V. muchos años.
Getafe 24 de noviembre de 1930.
El Jefe de Aviación actual,

Jourab

Sr. Jefe de Grupo Mayor del Servicios.-Getafe.



Índice de Títulos por orden alfabético

E

El circuito	8
El proyecto echa a andar	5
El reconocimiento de la FAI	13
Empiezan las pruebas	8

F

Falta de ambiente	3
-------------------------	---

L

La Aviación española y los récords internacionales	3
Los Récords	4

M

Más de un día volando sin parar	11
---------------------------------------	----

N

Nuevo récord	11
--------------------	----

S

Salir a plena carga	7
Sin novedad	9

T

Toda una noche volando	7
------------------------------	---

U

Un análisis minucioso	7
-----------------------------	---

Y

Y poca difusión	4
-----------------------	---