

El raid aéreo a Buenos Aires (I)

Rafael Fernández de Castro y Pedrera

Ilmo. Sr. D. Rafael Fernández de Castro y Pedrera



Nacido en A Coruña el 24 de febrero de 1883.

Fallecido en Melilla el 5 de marzo de 1952.

Hijo del General de Brigada D. Rafael Fernández de Castro y Tirado y de D.^a Luisa Pedrera y Ponte. Siguiendo las vicisitudes de su padre vivió en Filipinas, Barcelona y ya, desde 1906 y con carácter definitivo, en Melilla.

Como periodista fue redactor y corresponsal de la casi totalidad de periódicos, revistas y agencias de prensa que se editaban. Fundador, propietario y director del diario «El Cronista» y cofundador y Presidente de la Asociación de la Prensa de Melilla. Autor de varios libros de los que uno de ellos, «Melilla prehispánica», fue declarado de utilidad para el Ejército.

Profundo conocedor de Melilla, su celo profesional y amistad personal con Abdelkrim y los mandos militares, le permitió ser testigo y protagonista de todas las campañas de Marruecos. Fruto de ello fueron algunas condecoraciones: Medalla de Plata Conmemorativa de la Campaña de Melilla; Medalla de Plata de la Cruz Roja Española y tres cruces de la Orden del Mérito Militar.

Fue cronista de la Aviación Española durante la Campaña 1925-1927, labor por la que se le concedió la Cruz del Mérito Aeronáutico. Ideó los nombres de «Plus Ultra» y «Patrulla Atlántida» para los raids a Buenos Aires y Guinea y mantuvo estrechas relaciones, entre otros, con Ramón Franco, Llorente Martínez Merino, González Gallarza y García Morato.

Geógrafo, arqueólogo e historiador de temas relacionados con Melilla, se le concedieron la Cruz de Primera Clase de la Orden Civil de Alfonso XII, la Cruz y la Encomienda de la Orden de Alfonso X el Sabio, Encomienda de la Orden del Mérito Civil y Medalla de Oro y dos Medallas de Plata de la Ciudad de Melilla de la que tenía el título de Hijo adoptivo. Era también Miembro Correspondiente de la Real Academia de la Historia.

Estaba, además, en posesión de la Medalla de Bronce de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, de la Encomienda de la Orden Jalafiana «Mehadauia» y de la Medalla de la Campaña.

dominar el aire, avizorando que en días próximos España se vería dotada de mejor material de vuelo, y podrían entonces los aviadores mejor preparados, intentar la realización de soñadas hazañas.

Con paciencia y fe de Benedictino, recluso voluntariamente en la base de Hidros de Mar Chica, se aplicó entusiasmado a los estudios cosmográficos, adquiriendo de su pecunio particular variadas cartas marinas y libros inapreciables en que aprender las complicadas materias que habrían de serle útiles en su proyectado gran vuelo sobre el Atlántico. Dedicó horas y horas al trazado y compulsación de líneas, midiendo distancias, para elegir rutas fáciles sobre las que desarrollar su ilusión de contribuir al engrandecimiento de la navegación aérea, procurando unir por vía celeste las vastas regiones del África occidental y Sudamérica, sueño que poco más tarde logró ver realizado, despertando en la América latina sentimientos de filial devoción a España que el tiempo y lo enorme de las distancias tenían adormecidos.

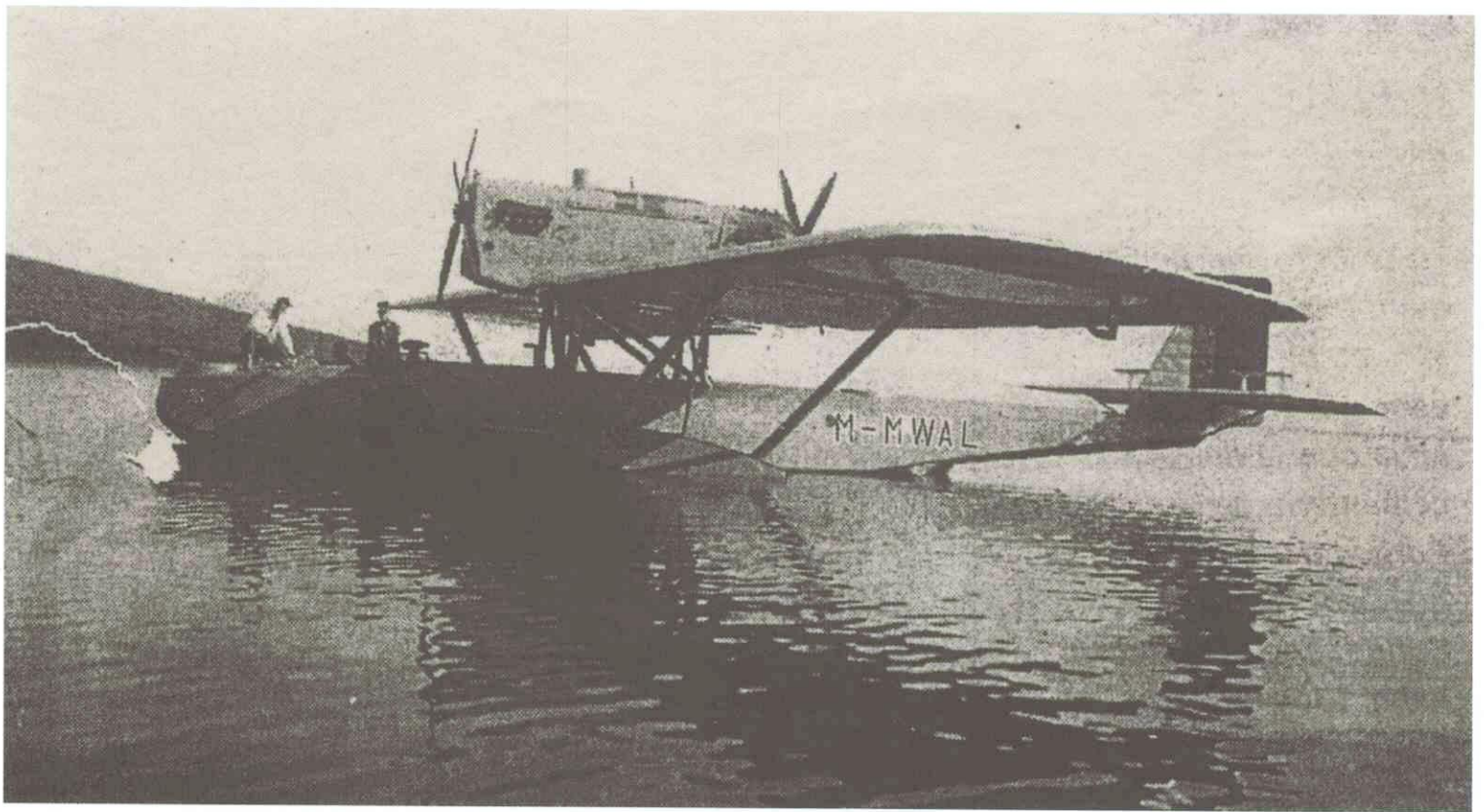
Era a la sazón Jefe de nuestra Arma aérea, el ilustre General de Ingenieros don Jorge Soriano, quien paternalmente animaba a la joven oficialidad del aire en sus magnos propósitos de aventajar en aquella ciencia, excitándoles al estudio, bien seguro -conocido el personal valor y valer de sus subordinados- de que llegada la ocasión, serían capaces de las más atrevidas empresas.

Franco hizo partícipe de sus ideales de gloria, invitándole a colaborar, a su docto compañero el Capitán de Ingenieros, piloto aviador, Don Mariano Barberán, que aceptó honradísimo y satisfecho aquella oferta. Y unidos ya para la colosal empresa, pasaron a considerar con todo método y minuciosidad desde el punto de vista estrictamente científico, el desarrollo del proyectado «raid» a Buenos Aires; prontos a utilizar en 61 cuantos adelantos existían sirviéndoles de base principal para su intento, los conocimientos adquiridos en su larga práctica de vuelos en hidroavión.

Sin perder momento, aprovechando cuantas horas les dejaba libres el bélico servicio a que venían obligados, Franco y Barberán estudiaron con la mayor amplitud Radiogonometría, el sistema «Marconi» de telefonía sin hilos -que era el más empleado por los buques que hacen el servicio de Sudamérica- y el empleo práctico de toda clase de útiles de navegación propios para los grandes vuelos, a fin de verse en condiciones de solucionar posibles averías en el instrumental de a bordo en pleno viaje, o prescindir, caso de inutilización del empleo de ciertos aparatos, sin peligro de perder rumbo.

HACIENDO olvido de estas y otras plurales inquietudes, presos en las redes de una patriótica y honrada ambición, muchos oficiales aviadores de las bases africanas de Tauima y El Atalayón vivían en sí la febril esperanza de lograr un día señalados éxitos para la Ciencia aeronáutica, triunfos que enalteciendo a España, prestigiarían la nueva Arma en cuyo amor se desvivían.

Ramón Franco, cuyo cálido y merecidísimo elogio como piloto insuperable fue hecho oportunamente por la prensa mundial, logró llevar a cabo en enero de 1923 un atrevido viaje de tanteo, tripulando un hidroavión a las Islas Canarias, en cuyo desarrollo y peripecias logró, venciendo la convicción espiritual de ser llamado a más arduas empresas; y con su innata tenacidad y personal arrojo, hizo vocación de



«Plus Ultra». Tipo de hidroavión Dornier. Aparato en el que se efectuó el vuelo a la Argentina. Modelo ideal para grandes viajes de resultados inmejorables en la Campaña de Marruecos. Foto Aviación. Retransmitida. Enrique Villegas.

Fueron al par analizadas cuantas contingencias pudieran surgir durante el vuelo, dispuestos de tal modo a asegurar, en cuanto fuese posible, el éxito de aquella arriesgada expedición en la que debía ir envuelto el buen nombre de la Aviación española. Estudiaron también con suma atención las incidencias y pormenores del viaje al Brasil realizado por los gloriosos portugueses Almirante Gago Coutinh y Cabral, atendiendo sus enseñanzas y curiosas observaciones; corrigieron las tablas de deriva haciéndolas más prácticas y manejables en vuelo, y aplicado a otras múltiples disciplinas relacionadas con la navegación marítima y rutas trasatlánticas pusieron especialísima atención en ciertos interesantes extremos relativos al curso de las corrientes aéreas de «alisios» y «contra-alisios», vientos que habían de sortear y vencer en el arriesgado vuelo, si como ellos confiaron llegaba a realizarse.

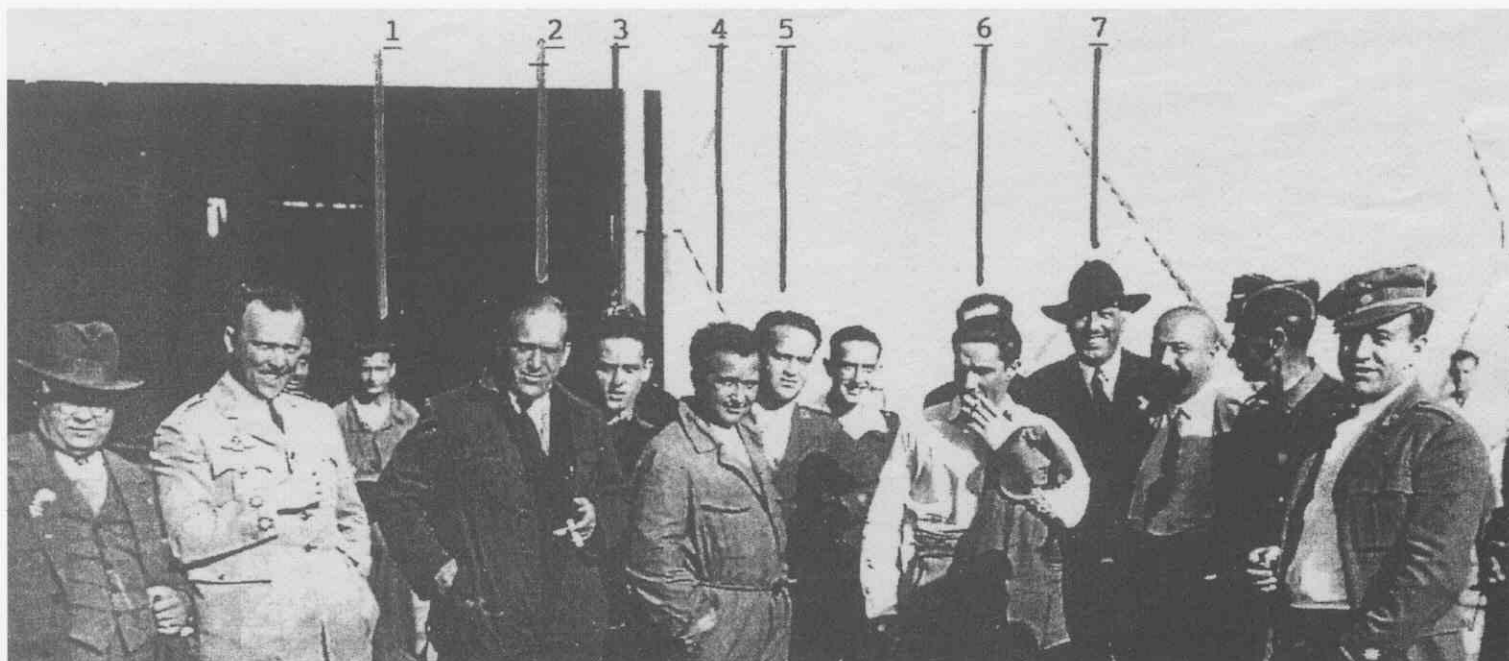
Personalmente, con independencia del Servicio de Aviación, reunieron cuantos datos y documentos estimaban necesarios para la preparación de la grandiosa empresa, logrando al fin entregar al General Soriano, en fines de julio del año 1925, su voluminoso «Proyecto de *raid* a la Argentina en Hidroavión», estudio en el que, aparte de exponer los altos fines de acercamiento espiritual hispano-americano que el vuelo en sí representaba, se fijaban las condiciones mínimas que había de reunir el aparato; los puntos de etapa; necesidades de carburantes y material de repuesto en las escalas (Porto Praia, Pernambuco y Buenos Aires), y precisión por cuadros y tiempos, de una detallada información meteorológica, así como otros minuciosos detalles más, encaminados a asegurar el éxito de su vuelo sobre el Atlántico.

Un incidente ajeno en absoluto a la preparación del «raid», separó al Capitán Barberán por breve tiempo y a voluntad propia, del Servicio de Aviación, dejando a su entrañable amigo y admirador el comandante Don Ramón Franco «compuesto y sin novia», concediéndole plena libertad

de acción para que continuase los preparativos y realización del vuelo y la facultad de designar a quien hubiere de sustituirle en el proyectado salto del Atlántico.

Tras largos estudios y consideraciones, habían convenido Franco y Barberán ser preferibles los meses de enero y febrero para intentar el proyectado vuelo. Por otra parte, el General Soriano, luego de estudiar la detallada y completa Memoria del «raid», ofreció a los aviadores proponer fuese destinado para la empresa, el cuarto Hidro -número 12-, que había de entregar la Casa Dornier en septiembre de 1925,





Regreso de la última prueba en Mar Chica para el «raid» del «Plus Ultra». Figuran todos los aviadores de la expedición más los pilotos González Gallarza (Eduardo), Joaquín García Morato y el Cronista de la Aviación Militar, Rafael Fernández de Castro y Pedrera (Archivo Biblioteca de Rafael Fernández de Castro y Pedrera).

1. Pablo Rada. 2. Julio Ruiz de Alda. 3. Joaquín García Morato. 4. Ramón Franco Bahamonde. 5. Juan Manuel Durán González. 6. Eduardo González Gallarza. 7. Rafael Fernández de Castro y Pedrera.

anunciándoles que si el Gobierno del General Primo de Rivera prestaba su aprobación al vuelo, ellos mismos irían a Marina di Pisa (Italia), para realizar las pruebas de recepción del aparato, y de las instalaciones que habían propuesto a fin de mejorarlas para el largo viaje.

El estudio del vuelo fue hecho a base de llevar una tripulación compuesta de piloto, segundo piloto (que precisamente había de ser observador y radiotelegrafista), y un mecánico. Solicitó este último puesto, el mecánico Rada, del «Dornier 5», que era el antiguo aparato de bombardeo del comandante Franco, aceptando éste la tal oferta, como premio a su pasada labor, y teniendo en cuenta que si no era ciertamente de los mejores mecánicos del Servicio, si en cambio reunió la inestimable condición para aquel vuelo, de tener poco peso, «no marearse en el mar», ser decidido y seguro en el aire, y hasta entonces muy subordinado.

El problema para buscar sustituto para Barberán, constituyó una de las mayores preocupaciones para Franco. Fueron numerosos los compañeros que se ofrecían a tal fin, mas por indicación del General Soriano, tuvo el acierto de elegir al llorado Capitán Julio Ruiz de Alda, piloto y observador de aeroplano, que aceptando gustosísimo el puesto, logró muy pronto imponerse en su difícil cometido, viniendo a Melilla, donde en constantes estudios y práctica de aparatos de navegación y radiotelegrafía, quedó en condiciones de salir con Ramón Franco para Pisa.

Desde mediados de octubre de 1925, comenzaron los expedicionarios su preparación física para el «raid», realizando constantes ejercicios gimnásticos y disminuyendo gradualmente su alimentación hasta hacerla, sin apuro, a base de frutos secos y escasísima agua por si en las incidencias del arriesgado vuelo, se vieran obligados a amarar en pleno Atlántico, colocándose con dicho entrenamiento en condiciones de poder soportar durante el mayor tiempo las torturas del hambre y la sed a que iban expuestos en caso de accidente.

Muy entrado era ya el mes de octubre del año 1925, cuando el General Soriano, jefe de los Servicios de Aeronáutica comisionó al Comandante Franco y al Capitán Ruiz de Alda

para que se hiciesen cargo en Marina di Pisa (Italia) de un hidroavión «Dornier Wal», cuarto de los de este tipo adquiridos dicho año por el Gobierno español.

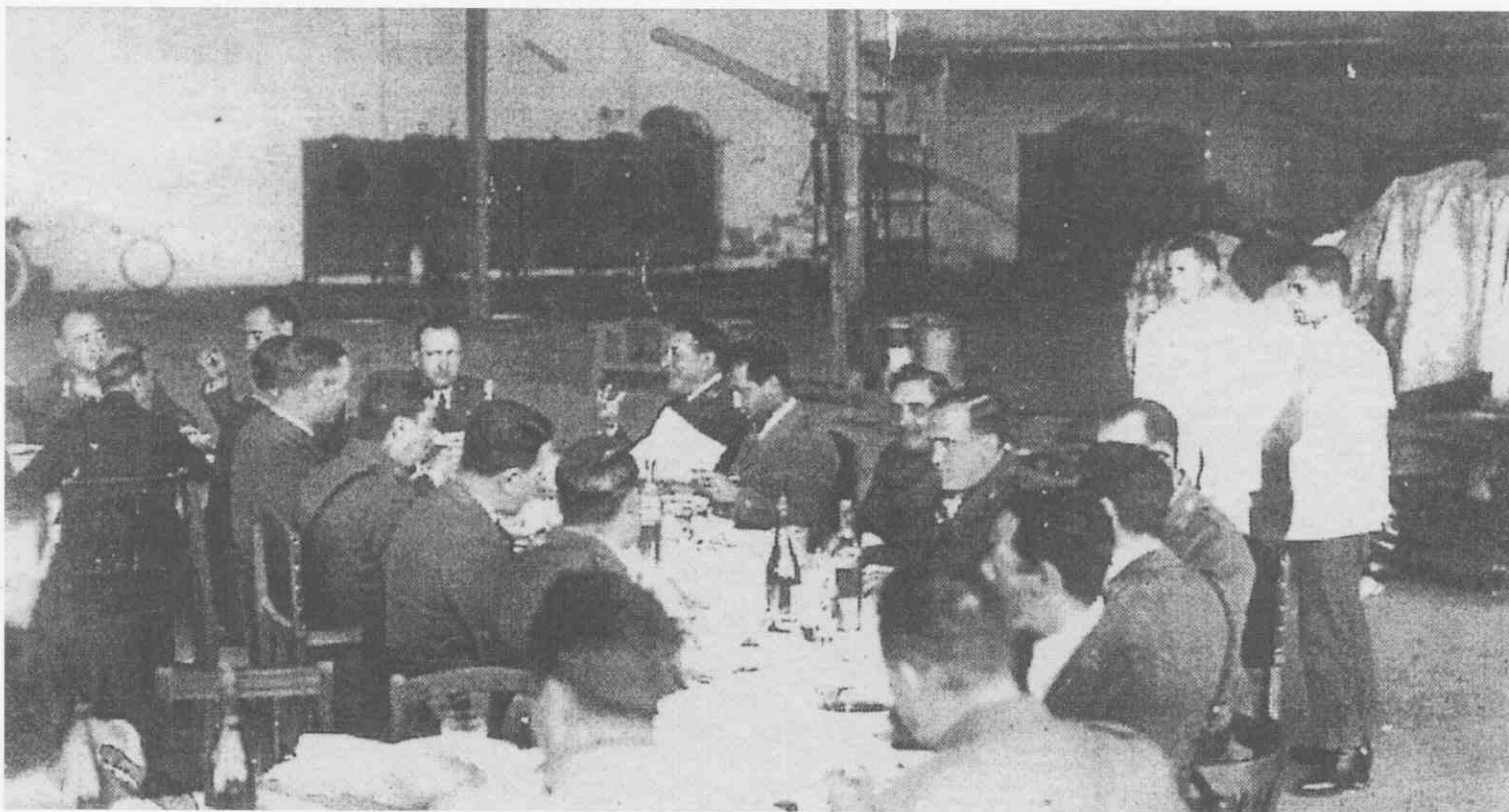
En aquellos días, la prensa italiana venía ocupándose con destacado interés y elogio, del vuelo a Sudamérica que el Marqués de Casagrande preparaba a base del hidroplano «Alcione», en cuyo radiante habían hecho fijar la alentadora divisa de «Arma la prora e parte verso in Mondo».

La aceleración que se imprimía a tan importante vuelo trasatlántico fue motivo de hondas inquietudes espirituales para nuestros aviadores, pues si llegaba a realizarse con éxito, según había que esperar de la competencia y valor de sus tripulantes, perdería sensiblemente en emotividad el «raid» que Franco y Barberán habían proyectado con aparato más sencillo y de menor prestancia. De estas sopesadas consideraciones, nació en los nuestros el creciente propósito de activar en Pisa la recepción del «Dornier», a fin de estar pronto para lanzarse al salto del Atlántico, rumbo al Plata.

Con el dinamismo distintivo de su carácter Ramón Franco y su compañero Ruiz de Alda, concentraron sus urgentes afanes en el estudio del aparato que esperaban utilizar para la gigantesca empresa, revisando en Pisa la construcción hasta en sus menores detalles, y haciendo repasar con la máxima rapidez cuanto estimaron susceptible de corregir hasta poner el avión a punto.

Y el día 12 de noviembre, llevando a bordo como mecánico al experto técnico alemán, señor Marquard, que había prestado servicio en la base de Mar Chica como montador de motores de la Casa Dornier, pusieron desde Marina di Pisa, rumbo a Barcelona, dando con ello principio al vuelo de pruebas de estabilidad, atentos, sobre todo, a la observación de cuantos defectos fueran sensibles en el manejo del aparato, para subsanarlos cuando alcanzasen Mar Chica, base aérea donde se proponían dar los últimos toques a la expedición, no acordada aún en definitiva por el Gobierno del General Primo de Rivera.

Durante la primera etapa de este viaje hicieron nuestros pilotos interesantes observaciones que tuvieron muy en



Banquete de despedida en la Base de Hidros de Mar Chica, presidido por el General Castro Girona. Preparativos del vuelo del «Plus Ultra».

cuenta para jornadas sucesivas. Al siguiente día, el 13, partieron de Barcelona, y tras de algunas importantes peripecias que pusieron a prueba la capacidad, valentía y recursos aviatorios de nuestros héroes, aterrizaron en Los Alcázares, advirtiéndolo, al acuatizar, estar allí fondeado el «Alcide» que ellos suponían en Gibraltar, enterándose seguidamente que la detención en ruta respondía al mal funcionamiento de su aparato radiotelegráfico. Tal demora dio ocasión a un afectuoso cambio de saludos entre el Marqués de Casagrande y nuestros aviadores, que el día 15, luego de reparar ligeras averías en las conducciones de gasolina del «Dornier», pusieron proa a Melilla, amaranando felizmente en la Base de El Atalayón, donde fue puesto en seco el aparato y colocado en su hangar, antes de que los viajeros saludasen a quienes, llenos de ansiedad, les aguardábamos.

Noticioso Franco de que el ilustre Jefe del Gobierno, y el General Soriano se encontraban en Larache, solicitó autorización telefónica para acudir a saludarles; y en un aparato terrestre marcharon hacia aquella ciudad, logrando ser recibidos seguidamente por el General Primo de Rivera, que luego de escuchar muy atentamente los pormenores del viaje, y sus proyectos de «raid», ordenó pasaran a Madrid donde con la máxima rapidez sería resuelta la realización del interesantísimo vuelo.

Cumplimentaron en la Corte al Ministro de Marina, que al aplaudir su proyectado viaje les ofreció la más amplia colaboración de la Armada y en contacto allí con el Comandante del destructor «Alsedo», llamado al efecto, resolvieron ciertos extremos relativos al viaje aéreo, aceptando llevar desde Palos a Porto Praia, y de Pernambuco a Buenos Aires, al oficial de Marina que designaran, razonando, vista la poca capacidad del avión, que en el vuelo a Pernambuco —parte más comprometida del viaje— tenían que reducir hasta el mínimo la carga del hidroplano. Acordó el Ministro nombrar para acompañarles, al Teniente de Navío Don José Manuel Durán, muy querido de los aviadores de Mar Chica por haber prestado allí servicio con los hidros de la Marina,

siendo en definitiva resuelto que éste bravo oficial realizaría en el «Alsedo» su viaje desde Porto Praia a Pernambuco para no sobrecargar el peso al aparato.

Así las cosas quedó convencido que el destructor «Alsedo» se hallaría en Melilla para embarcar los repuestos del «Dornier» alrededor del 6 de enero, pues que antes debía limpiar fondos, mejorar su tripulación con especialistas y realizar algunas obras de ampliación de los depósitos de combustible, haciendo de paso más cómodos los alojamientos para un tan largo viaje como el que le era encomendado.

De regreso en Melilla, procedieron Franco y Ruiz de Alda con la máxima celeridad a la colocación del derivómetro, y dos brújulas magistrales (una a proa y otra a popa); compensación y revisión de los compases, sextantes, cronómetros y demás aparatos científicos necesarios para el «raid».

Fueron modificadas con nuevos dispositivos las nodrizas de la gasolina, llevándose a cabo con suma meticulosidad el reglaje del aparato, al que ya habíamos dado el nombre de «Plus Ultra», elegido entre otros que en la Base se indicaron, como asimismo, más tarde, fue aceptado el nombre de «Atlántida», que propusimos para la Patrulla «Dornier» que bajo el mando del Comandante Don Rafael Llorente Solá, llevó a cabo el famoso vuelo en escuadrilla a la Guinea Española, interesantísimo viaje de que en sucesivos artículos nos ocuparemos.

En los últimos días del mes de Diciembre, se efectuaron en Mar Chica las pruebas del avión, con carga de 3.500 kilos, reduciéndose ésta de 200 en 200 kilogramos, para poder fijar el tiempo de despegue y la velocidad de marcha, que dejaron establecida en 145 kilómetros a máxima carga, y 180 kilómetros con sólo 2.000 kilos de sobrepeso.

Fueron realizadas también entonces las pruebas de velocidad y consumo en un circuito de 100 kilómetros, que se fijó entre la Restinga, la punta meridional de la Isla del Congreso del Grupo de las Chafarinas y el dique del Nordeste del Puerto de Melilla, cargando el avión para estas pruebas, con 1800 kilos, lográndose obtener una velocidad media de

179 kilómetros hora, con un consumo mínimo de gasolina de un kilo por kilómetro, siendo probados además de estos vuelos el régimen de revoluciones de los motores con hélices de 2 y de 4 palas, y los aparatos de radiotelegrafía de a bordo.

Eran las características del «Plus Ultra» las siguientes: Envergadura 22,50 metros. Longitud 17,20 metros. Superficie de sustentación, 96,20 metros cuadrados. Peso en vacío, 3400 kilogramos. Carga útil, 2000 kilogramos. Fuerza motriz, dos motores «Napier-Lyon» de 450 HP. Combustible para el vuelo, mezcla de gasolina y benzol de 0,760 de densidad. Aceite, Castrol R.

El combustible necesario para todo el vuelo, lo conduciría anticipadamente a las escalas, el destructor «Alsedo», que prestó una muy interesante colaboración.

Comunicado a Madrid estar ya todo listo para emprender el viaje que Franco se proponía realizar aprovechando la luna de enero, recibieron los aviadores orden de pasar a Madrid, al objeto de despedirse de S. M. El Rey y del Gobierno, recibiendo allí las cartas de salutación que España enviaba a los Presidentes de las Repúblicas Sudamericanas (Brasil, Uruguay y Argentina) países en que habría de hacer escala el «Plus Ultra». Hízoseles en la Corte muy cariñosa despedida oficial regresaron entusiasmados a Melilla, dispuestos a emprender el emocionante viaje aéreo.

Mientras tanto el «Alsedo» en el que había llegado a nuestra ciudad el Teniente de Navío señor Durán, recibió en este puerto siete cajas de material de repuesto, perfectamente clasificado, y los equipajes de los cuatro aviadores (llevaban dos trajes cada uno), zarpando el destroyer con rumbo a Cádiz el 9 de enero de 1926, para tomar el combustible del avión y salir junto con el crucero «Blas de Lezo» para Porto Praia (Cabo Verde) donde habrían de esperar, facilitando, según horario, partes meteorológicos, la llegada del «Plus Ultra».

El magnífico vuelo había despertado en el pueblo de Melilla, que tanta admiración y afecto siente por nuestros bravos aviadores, los más altos sentimientos de simpatía e interés, celebrando, lleno de orgullo, haber sido en sus proximidades, unido a su nombre, donde tuvo preparación el importante «raid» que iba a conmover el alma de la América española, ansiosa de ocasión propicia para exteriorizar, desbordante, los viejos y arraigados afectos que allá sentían por la Madre España, creadora de cientos de pueblos inmortales.

El 17 de enero tributó la ciudad de Melilla su más calurosa despedida a los tripulantes del «Plus Ultra», ofreciéndoles, llena de entusiasmo, un vino de honor en el «Círculo Mercantil», solemne acto en el que se pronunciaron notables discursos de tono patriótico alusivos al viaje. Un enorme gentío, situado en las calles próximas a dicho Círculo, vitoreó entusiasmado a los expedicionarios haciéndoles objeto de muy sentido homenaje, que tuvo su segunda parte en los barrios extremos de la Ciudad al brindarles con un lunch el «Club Melilla».

Otro acto de gran emotividad fue el organizado por sus compañeros de Aviación en la Base de Hidros de Mar Chica, pronunciando sendos discursos el Comandante General de Melilla, General Castro Girona, el Comandante aviador Pío Fernández Mulero, el capitán de la Real Fuerza Aérea inglesa Mr. Lloid y el representante de la prensa argentina en España, señor Ceruti, que acudió a Melilla para decir adiós a nuestros bravos aviadores.

Dispuesta la marcha para Palos de Moguer el 19 de enero de 1926, comenzaron a llegar a la Mar Chica desde poco

antes del amanecer, centenares de melillenses ávidos de presenciar la salida del avión en que unos heroicos españoles llevaban a Sudamérica por ruta aérea, como preciado exponente de la Raza, el testimonio vivo del valor, intrepidez, arrogancia y maternal cariño de la vieja España.

Y a las ocho en punto de aquella memorable mañana, con los motores a todo régimen, despegaba majestuosamente de Mar Chica, rumbo al Plata, el magnífico «Plus Ultra», para llevar a término una inolvidable empresa de amor y de paz hispano-americana.

Siguieron al avión, hasta perderse en lontananza, las fervidas plegarias de quienes, llenos de emoción, veían alejarse en raudo vuelo a los nuevos «aérotasatlánticos», prontos a descubrir el afecto y la alegría de hombres que, por gracia perdurable, en afanes de santa hispanidad, se aman y entienden con el mismo habla, el habla de la inmortal Castilla que pese a todo, fue, es y será siempre Madre amantísima de los pueblos de Raza hispana...

Harto penoso hubo de resultar para los tripulantes del «Plus Ultra» su viaje de Melilla a Huelva, porque a más de los dos pilotos y el mecánico ocuparon plaza a bordo el laureado, Comandante de La Legión, García Escámez, el fotógrafo de Aviación señor Alonso —con sus aparatos tomavistas colocados en la torreta de proa—, el Comandante aviador señor Pérez Seoane y el corresponsal de prensa americana, Herrero, complacencias de Franco que éste llegó a lamentar en el curso del vuelo, porque el aparato, con excesivo peso y fuerte viento de proa, no tomaba altura suficiente para librarse, yendo tan cargado, del posible peligro de una rotura de alas si por causa de los frecuentes remolinos de aire hubiera entrado en pérdida.

A fuerza de brazos, como dicen en el «argot» de Aviación, logró corregir los cabeceos y tomar más tarde altura, cerca ya de Gibraltar, gracias al peso perdido por consumo de gasolina y aceite, hecho que les permitió dar caza al «Dornier 1», tripulado por el Teniente Martínez Merino, que con bastante retraso en la salida les seguía desde Mar Chica.

Poco después de las doce, y dentro del tiempo calculado, avistaba el «Plus Ultra» la ciudad de Huelva, amerizando gallardamente en el río Odiel, ante la jubilosa admiración del numeroso público que allí les aguardaba, dispuesto a tributarles la más entusiasta acogida. Quedó a bordo su tripulación hasta dejar el aparato en perfectas condiciones de vuelo y seguridad, siendo al desembarcar objeto de las más delicadas atenciones por parte de las autoridades y del enorme gentío que se apretujaba para conocerles.

Al siguiente día, el 20 de enero de 1926, Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, marcharon solos, aprovechando un descuido de sus numerosos admiradores, a la Rábida, cuyo histórico Convento recorrieron, rememorando en esta visita los pasos del Gran Almirante don Cristóbal Colón, cuya gloriosa partida se proponían emular por vía aérea, 434 años luego del Descubrimiento más importante que registra la Historia de la Humanidad. Sintieron hondo nuestros aviadores en aquellas plácidas horas de espiritual recreo, la responsabilidad y peligros de la empresa que iniciaban, conscientes de la grandiosidad de su hazaña, y lo que este arriesgado viaje había de representar para un renuevo de amor hispanoamericano en países que aguardaban con verdadera emoción y entusiasmo el arribo de los nobles hijos de España.

Dióse en Huelva al avión la gasolina y aceite precisos para su primera etapa de vuelo, colocándose también a bordo la caja de provisiones que contenía cinco kilogramos de higos secos, dos de jamón, dos de azúcar, uno de cacao, uno de café y tres kilos de galletas, más una botella de je-

rez, una de cognac, un termo y un destilador de agua, todo a prevención de un posible y temido acuatizaje forzoso en la inmensidad del Atlántico a lo largo de la ruta que se proponían seguir.

El día 21 tomó agua en el puerto de Palos de Moguer el «Plus Ultra», fondeándolo en el río Tinto pronto a lanzarse a su colosal empresa. Al amanecer del día siguiente, que fue el señalado para la partida, oyeron misa los aviadores ante el altar de Nuestra Señora de los Milagros, donde comulgaron con gran devoción, dirigiéndose desde la Iglesia al muelle; allí les aguardaban nutridos grupos que habían pasado la noche en vela para despedir a los heroicos viajeros, siendo también muy crecido el número de personas que, para aclamarles, habían bajado a Palos de Moguer, desde las próximas poblaciones de la Andalucía occidental.

Los Infantes de España don Carlos de Borbón y don Alfonso de Orleans, el General Soriano, las autoridades todas de las provincias de Huelva, Cádiz y Sevilla, y muchos compañeros de los aviadores, se hallaban en el muelle cuando embarcaron los expedicionarios. Al tomar la lancha, prorrumpió el público en frenéticas ovaciones que duraron hasta que los aeronautas ocuparon puesto en el avión, momento en que las campanas de la iglesia y sirenas de los buques allí anclados atronaban el espacio.

El día anterior, se comunicó por radiotelegrafía a los buques en ruta de Canarias, que las iniciales del «Plus Ultra» eran E.D.R. 12 (marcas propias del avión) y que su longitud de onda era de 600 metros, rogando a todos los navíos y estaciones del camino, atendieran a sus posibles llamadas.

A las 7,51 horas del día 22, puso Franco en marcha los motores del aparato y cuatro minutos más tarde, despegaba con carga de 3000 kilogramos, llevando en su torreta de proa al fotógrafo Alonso, de Aviación, con sus máquinas. Majestuosamente, según correspondía a la grandiosidad de su intento, viró el «Plus Ultra» sobre el esbelto monumento a Colón, saludando a la muchedumbre que enronquecida les enviaba su cariñoso adiós de admiración y despedida... Hasta la altura de Larache, en que acudieron a recibirles los «sexquiplanos» de Tetuán, les acompañó en vuelo el «Dornier 1» de la Base de Melilla, que no logró conseguir de la superioridad autorización para continuar dándole escolta hasta Canarias, como eran sus deseos.

Con rigurosidad cronométrica y utilizando por falta de visibilidad el radiogonómetro en la parte final de su recorrido, aparato que comenzó a darles muy excelentes resultados, a las 15,45 se colocó el «Plus Ultra» sobre Las Palmas de Gran Canaria, aterrizando magistralmente en la bahía a través de un claro en el bajo celaje -eran las 16,03 horas- mientras que el pueblo, que les sentía volar, corría alborozando hacia los muelles ovacionándoles.

Saltó a esperarlos Mariano Barberán que por entonces estaba destinado en la isla, y fue emocionantísimo el momento en que se fundieron en estrecho abrazo quienes se habían preparado tras largas horas de incomodidades y estudio, el glorioso «raid» comenzado. Durante la breve estancia en Las Palmas no se separaron ambos amigos, ofreciéndole Franco sacrificar todo el peso posible con tal de hacerle sitio, si para ello prestaba autorización el mando; opúsose resueltamente Barberán a que se hiciesen estas gestiones, ofreciéndole en cambio que cuando reingresara en Aviación, estudiarían juntos un nuevo «raid» con que enaltecer a España y al Arma a que pertenecían.

Asistieron los aviadores en Las Palmas a un solemnísimos Te Deum, y hallando dificultades por el mal estado del tiempo para salir con plena carga de aquel puerto, pasaron a estudiar el día 21 la situación y condiciones de la bahía de

Gando, al objeto de intentar desde ella la salida, resolviendo al fin pasar al crucero «Infanta Isabel» la mitad de la carga del «Plus Ultra» y volar con él hasta Gando, completando una vez allí el cargo del avión, operación difícilísima en la que todos tomaron parte.

Visto lo ocurrido en la primera etapa del viaje y ante el fundado temor de que pudiera fracasar el «raid», acordóse con enorme sentimiento, prescindir de los interesantes servicios de Alonso, máximo cuando tampoco le sería permitido, por falta de alojamientos, hacer en el «Alsedo» el viaje de Porto Praia a Pernambuco.

En la noche del 25 de enero quedó listo el avión, avisando a las estaciones terrestres de Radio (Port Etienne, San Vicente y Praia), su salida para el siguiente día y les rogaron estuviesen a la escucha para realizar observaciones científicas durante el vuelo.

Y todo a punto, a las 7,35 horas de la mañana, abandonaba el «Plus Ultra» las últimas aguas españolas, rumbo a las Islas de Cabo Verde.

Este vuelo resultó de gran enseñanza para la navegación aérea, no obstante las malas condiciones de visibilidad con que hicieron el viaje, habiendo podido comprobar en él lo práctico y útil del Radiogonómetro que les facilitó poderosamente la orientación, siendo utilizados también en este viaje, todos los aparatos científicos de a bordo, tomando en algunos ratos los mandos de dirección el Teniente de Navío Durán, mientras Franco y Ruiz de Alda corregían la navegación en pleno vuelo, registrando interesantes notas, que sirvieron de régimen para ulteriores viajes aéreos.

A las 5,25 de la tarde del dicho día 26 de enero, posaba blandamente en las aguas de Porto Praia, tras una admirable maniobra, el «Plus Ultra», yendo a fondearse entre nuestros buques de guerra «Blas de Lezo» y «Alsedo», que habían lanzado al mar sus embarcaciones menores para saludar a nuestros héroes del aire.

Recibióles cariñosamente el Gobernador de la isla portuguesa, nombrándoles huéspedes de honor, y en la ciudad fueron aclamados por la población europea e indígena, que les hizo objeto de sin números de agasajos.

Había llegado el momento más difícil del «raid», el del salto del Atlántico.

El feliz arribo a Porto Praia (Cabo Verde) del glorioso «Plus Ultra» el 26 de enero de 1926, constituyó singular acontecimiento para los tranquilos pobladores de la isla, que no cesaron de tributar cálidos homenajes a nuestros aviadores haciéndoles allí gratísima su breve estancia.

Había llegado con esto la parte más arriesgada del comprometido vuelo. Franco y sus compañeros, que por la forzada detención en Canarias habían perdido para el viaje las facilidades de la luna de Enero, procedieron con la máxima urgencia a trasladar al destructor «Alsedo», un sinnúmero de efectos que por su excesivo peso podían restar al aparato capacidades admisión de gasolina, que era para ellos lo más importante. Fueron sustituidas rápidamente las hélices; rebajados hasta sólo cinco kilos los equipajes; retirada de la brújula de popa con sus correspondientes montantes, y otros artículos más que aún considerados útiles, podían, por su densidad, servir de estorbo en la peligrosa navegación aérea sobre el Atlántico.

Como resultado de una nueva revisión de material y equipos hecha por Franco, que buscaba aligerar en cuanto le fuese posible la carga del aparato, se transbordaron también al «Alsedo» la mitad de las bombas de humo propias para orientarse, las botellas y envueltas de su caja de provisiones, una buena parte del botiquín, los estuches de los regalos destinados al Brasil, Uruguay y Argentina, con otros

varios encargos más de relativo peso, y la mayoría de las herramientas de a bordo.

Poco antes de rayar el día 27, zarpó de Porto Praia, rumbo a Penedos, el destroy «Alsedo», dispuesto a vivir por un par de días en la escucha del «Plus Ultra», dando alojamiento su Comandante -el Capitán de Fragata, señor Gámez- al Teniente de Navío, piloto aviador, don Juan Manuel Durán, que debía hacer en este buque de guerra la travesía a Pernambuco, para incorporarse allí a la expedición de Franco.

El mal estado del mar en la zona de Cabo Verde, llevóles a considerar muy detenidamente los peligros que para el despegue debía significar la excesiva carga de esencia que llevaría el «Plus Ultra» a fin de cubrir holgadamente los 2850 kilómetros de recorrido hasta las costas de Brasil, y también, la posibilidad de que en el intento de salida pudiera el avión desfondarse a causa de algún golpe fuerte de mar. Volvieron a practicar otro minucioso examen de la carga y acordaron prescindir de muchos efectos más, tales como las dos anclas del aparato, las tapas de las torretas, los soportes de ciertos mecanismos, otra partida más de herramental (que no era del todo precisa para los motores) y hasta buena parte de los víveres, todo lo cual pasó al crucero «Blas de Lezo» que, al igual que «Alsedo», prestó en esta parte del vuelo muy útiles y señalados servicios.

Según era aconsejable, hicieron también una revisión a fondo del aparato, siendo sustituidos los cables de dirección de los timones, y corregidos otros varios detalles, efectuando también la comprobación de brújulas para dejarlo todo a punto de partir.

El mal estado del mar iba en aumento y en su vista, utilizando una canoa a motor del «Blas de Lezo», inspeccionaron los alrededores de la isla, en busca del lugar favorable para despegar en las mejores condiciones, pues temían, muy fundadamente, que al salir con mucha mar, resultara algún contratiempo o avería en el casco del «Plus Ultra», tenido en cuenta que el peso a levantar lo constituían 2994 kilos de gasolina, 176 de aceite Castrol R y 105 de agua, amén del peso de los tripulantes y material imprescindible que hacía un total de 3.625 kilogramos de carga; es decir, 1.625 kilos más de los que la casa constructora señalaba para aquel tipo de aviones.

Horas muy difíciles fueron aquellas para los pilotos del «Plus Ultra», pues que podían comprometer, con el éxito de la expedición, el buen nombre de la Aviación de su amada España. Era lo de menos para nuestros bravos el valor de sus vidas, que nada significaban ante la gigantesca empresa; y viendo que el mar se les negaba, se propusieron vencerlo, y vencieron... Dieron con un lugar, la Barrera do Inferno, donde el mar sí estaba en calma, les privaba en cambio de la ventaja de tener el viento suficiente para despegar, que allí son terribles las calmas. La única solución que encontraron viable fue la de llevar remolcado hasta allí el hidro, operación por otra parte sujeta a muy serios peligros, y emprender seguidamente el vuelo, bien al amanecer, para recalar en Noronha, o arrancar al principio de la noche en demanda del Continente, perdida ya la luna de Enero, corriendo el no pequeño riesgo de un despegue con carga rebasada, sobre aquella costa llena de infructuosidades.

Sopesaron Franco y Ruiz de Alda todas estas dificultades, decidiendo al fin emprender el vuelo en la madrugada del día 31. La tarde anterior pasaron a despedirse del Gobernador de la isla, dándole las gracias por la cariñosa acogida que les habían dispensado, trasladándose de la isla al crucero «Blas de Lezo», para descansar hasta las doce horas de aquella noche, hora en que, ocupando sus puestos en el

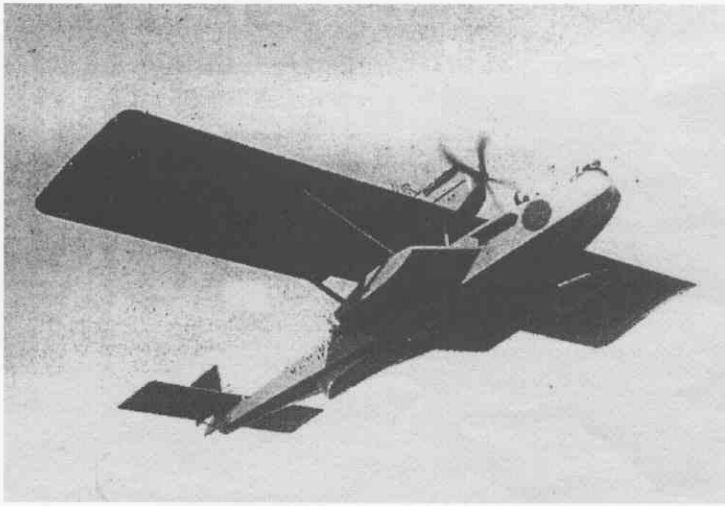
«Plus Ultra» zarparon, remolcados por una de las canoas del crucero español, que iluminaba con sus reflectores la ruta de maniobra, siguiéndole durante el viaje hasta la Barrera do Inferno, donde iban a intentar el despegue. Fueron horas harto difíciles, las que duró el remolque, pues por varias veces se rompieron los cables a causa del fuerte oleaje, maniobrando hábilmente los marinos para sin causar daños al casco del avión, dar nuevas amarras con que establecer el remolque.

A las 6,11 horas de la mañana del día 31 de enero, tras dos peligrosas intentonas, pudo despegar el «Plus Ultra», que pronto empezó a ganar altura, aunque molesto por el alisio del Nordeste que allí arreciaba. En las Memorias de este sorprendente vuelo, se refleja la alegría sentida por los tres aviadores al verse en el aire, rumbo ya a la tierra americana. Franco en los mandos, que no abandonó sino diez minutos desde la doce de la noche del día 30 a las ocho de la mañana del 31; Ruiz de Alda pendiente de la observación, con los auriculares puestos tantísimas horas, oprimiéndole el cerebro, y Rada, en constante alerta de los motores, conducciones de esencia, y rozamientos de cables, soportaron en ese penoso vuelo dos fortísimas borrascas y brusquíssimos cambios de temperatura. Cerrada la noche, continuaron su marcha por el mar, hasta las 20,10 horas en que divisaron una luz a ras de agua, disparando entonces Ruiz de Alda la pistola de iluminaciones, para señalar a la isla su presencia.

La luz que habían visto flotando, era un farol de mar. Colocado sobre unos maderos fuertemente asidos al fondo con cadenas, y a ello dio sus amarras el «Plus Ultra», mientras aguardaban la presencia de seres vivientes o llegaba el amanecer para seguir a Pernambuco. Habían cubierto en vuelo una distancia de 2200 kilómetros, y navegado 45 millas sobre el mar con los motores a medio régimen. En el amanecer del día primero de febrero, fondeó junto a ellos el «Alsedo», que en una de sus canoas, los llevó a bordo tributándoles la tripulación, orgullosa de nuestros héroes, el más cariñoso recibimiento.

Rehuyendo todo descanso a pesar de que la pasada noche no habían podido dormir en el hidro, dio principio el traslado al «Plus Ultra» de la impedimenta que en Porto Praia habían transbordado al destroy, ansiando terminar rápidamente la faena, para alcanzar cuanto antes el Continente americano que tenían ya a sólo 510 kilómetros de distancia. Pasado a bordo el instrumental del avión, y en sus puestos correspondientes Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, que en el «Alsedo» se habían despedido de las Autoridades de Puerto San Antonio, que acudieron a saludarles, se hizo al aire el avión a las 12,10 horas, en demanda de la costa brasileña.

Dos horas y veintidós minutos llevarían de vuelo, cuando sintieron a bordo una fortísima trepidación que obligó a Franco a cortar en el acto la marcha de los motores, dominando al aparato, en su natural descenso, hasta comprobar habíase producido la rotura de la hélice trasera, momento en que puso el motor delantero a máximo régimen de revoluciones con el firme propósito de seguir el vuelo, ordenando seguidamente a Ruiz de Alda recogiera la antena de la radio, y diese comienzo, en unión de Durán, a ir arrojando al mar cuantos objetos de peso llevaban a bordo, tratando con ello de ganar altura, mientras Franco, dueño de la situación, manejaban el avión con extraordinaria habilidad para «estirar» los planos, llegando en muchas ocasiones a descender tan a ras del agua, que los rizos de las olas bañaban de espuma al «Plus Ultra».



Fue gigantesca la lucha entablada entre el ánimo y habilidad del piloto y las leyes de gravedad, esquivando aquel verse obligado a amerizar, en cuyo caso, no hubiera luego podido, con un solo motor, volver a elevarse; de ahí las geniales maniobras, y el fuerte espíritu de Ramón Franco que se defendía bravamente para no entregarse a la adversidad...

En tanto Rada vigila los motores, Ruiz de Alda y Durán, siguen lanzando al agua cuanto a bordo significa peso inútil; y allá van, por la torreta de popa, los víveres, herramientas, equipajes, bombas de humo e incluso el botiquín. En esta gravísima situación, el aparato responde a su pérdida de peso, ganando altura, hasta que ven agrandarse los perfiles de la costa brasileña en cuya demanda vuelan.

En tal apuradísimo trance, quedó probada la capacidad técnica de nuestros aviadores, y el formidable espíritu de la raza hispana, que en los máximos peligros sabe hallar a fuerza de heroísmo, la precisa serenidad para dominarlos y vencerlos. Gobernó el avión hacia la costa y bordeándola, siguieron en vuelo a muy escasa altura con marcha reducida de 70 millas, rumbo al Puerto de Recife, logrando ganar un poco más de altura para entrar en vuelo sobre la población, y tomar agua dentro del puerto, que es capital del Estado brasileño de Pernambuco.

Eran las 15,48 horas, cuando el «Plus Ultra», orgulloso de su proeza, amaraba en la boya de Recife, finalizando su hazaña del salto del Atlántico.

La tierra brasileña, vestida de gala en aquella luminosa tarde del primero de febrero de 1926, ofrecía el encanto de sus brisas a los Embajadores aéreos de la vieja Madre España... En los muelles de Recife, invadidos por pintoresco gentío, se agitaban millares de banderas y pañuelos. Las sirenas de los buques saludaban gozosas a la capacidad, abnegación y heroísmo de los tripulantes del magnífico «Plus Ultra», mensajeros celestes de Amor, de Paz hispano-americana.

Al día siguiente, 2 de febrero, tomó fondo en el puerto de Recife, tras maravillosa entrada a toda máquina, el destructor «Alsed» que lucía la empavesadura de gala, enarbolando en su trinquete el pabellón brasileño. Pasaron enseguida a su bordo nuestros aviadores, para testimoniarles su agradecimiento por la cooperación que, tanto este buque como el «Blas de Lezo», les habían prestado en su salto sobre el Atlántico. Invitada por las autoridades, saltó a tierra la tripulación franca de servicio, renovándose las aclamaciones a España y sus valerosos hijos.

A duras penas consiguieron nuestros aviadores sustraerse a tan seguidos y fervientes homenajes, para dedicarse a la inspección y recorrido del aparato, trasladando a él parte de los objetos que en Porto Praia fueron pasados al «Alse-

do» y otros que esperaban a bordo del crucero «Blas de Lezo», que fondeó en Recife el día 3. Revisada minuciosamente la avería del motor de popa y cambiadas las hélices de dos, por las de cuatro palas, se probaron en vuelo sobre la ciudad, desmontando más tarde el Radiogoniómetro por no ser necesario para volar al amparo de la costa. El día antes de partir, fue colocada solemnemente en la proa del «Plus Ultra» una muy valiosa placa de oro que la colonia española de Pernambuco dedicaba a nuestros héroes, en conmemoración del arriesgado y famoso vuelo.

Dispuesto todo para la salida, y cansados los cuerpos de tan seguidos agasajos, a las 5,10 horas del 4 de febrero, puso Franco en marcha los motores, ocupando sus respectivos puestos, Ruiz de Alda, Durán y Rada, elevándose el «Plus Ultra» en demanda de Río de Janeiro, capital que avistaron, luego de sufrir cuatro horas de terribles temporales, a las 17,32 horas. Un grupo de hidroaviones brasileños salió a su encuentro, dándole escolta por unos minutos mientras volaban sobre la población, a muy escasa altura, realizando a seguido una maravillosa toma de agua. Habían invertido doce horas y quince minutos en salvar los 2.100 kilómetros que separaban dichos puertos brasileños.

Si extraordinario fue el recibimiento que les tributó Recife, mayor resultó, si cabe, el de Río de Janeiro. La muchedumbre, enardecida de entusiasmo, se lanzó sobre los coches, tomándolos en vilo durante largo rato, disputándose el honor de abrazar y estrechar la mano de los aviadores, frenesí que llegó al extremo de arrancarles los botones dorados de las mangas y hombreras de los uniformes, para conservarlos como preciado recuerdo de la hazaña aérea. Iban los héroes de España cubiertos de flores, que, bellas mujeres arrojaban a su paso desde los balcones.

Festejó Río de Janeiro, con toda clase de homenajes a nuestros aviadores, hasta el punto de no dejarles minuto libre para revisar a fondo el avión y preparar la siguiente jornada, que pretendían fuese a Buenos Aires. De boca de Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda, oímos, a su regreso del vuelo, las más emocionantes anécdotas del viaje, que vino a demostrar plenamente, la viva y cariñosa simpatía que los países de habla castellana sienten por nuestra Patria, destacando, aún más los sentidos homenajes de las ciudades brasileñas que, gozosas, se sumaron al júbilo que despertó el «raid» del «Plus Ultra» en los pueblos de raza hispana.

Muestra, entre otras muchas de aquella singular admiración y simpatía, la dio el hecho de que una bellísima señorita se destacó de entre la multitud que rodeaba a los aviadores, para besar a Franco, cortándole con una diminuta tijera de que iba provista, un rizo de la frente, que exhibía alborozada, como inestimable recuerdo. A consecuencia de la aglomeración de público para estrechar la mano de los aviadores, Rada sufrió la dislocación de un brazo, y Franco la de la mano izquierda, ligeros accidentes de que fueron asistidos con muy señalado cariño. No había memoria en aquellas partes de América de afectos tan entusiásticos y desbordantes como los unánimemente manifestados a los mensajeros españoles.

El día 9 de febrero, a las 7,12 horas de su mañana tras dos largas y peligrosas intentonas de despegue, por ir el avión excesivamente cargado, lograron tomar altura, despidiéndose desde el aire de la capital de Río de Janeiro, para volar en demanda de las tierras del Sur, dando visita a Montevideo a la 1,35 tras de recorrer 2.060 kilómetros en doce horas y cinco minutos, lo que vino a representar una velocidad media de 171 kilómetros por hora.

El tiempo que por las penosas dificultades de despegue hubieron de perder en Río de Janeiro, les impidió llegar con

(ver de página anterior)

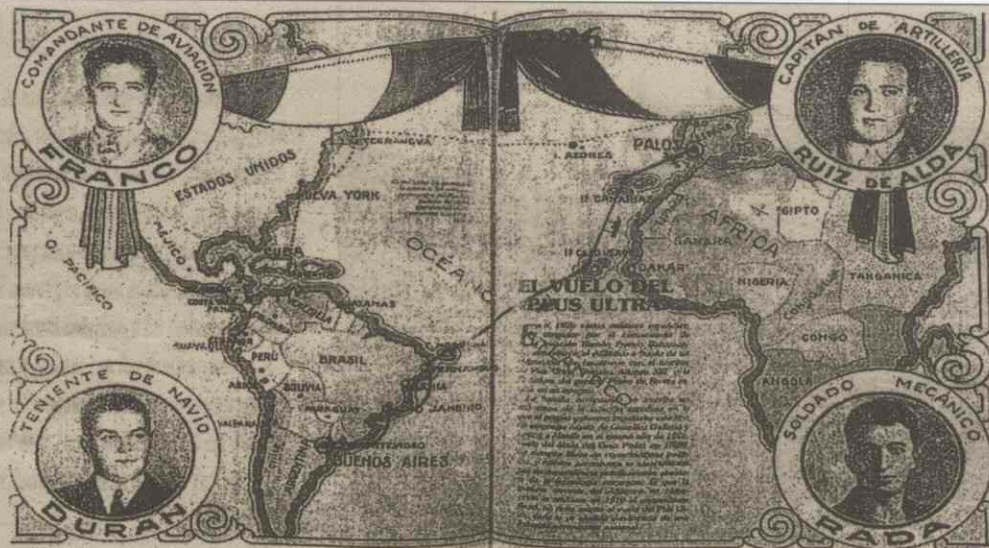
rechar la luz. Amerizaron a las 8.55 h y al amanecer del día siguiente, el Alsedo los recoge.

CUARTA ETAPA Fernando Noronha - Recife

La más corta y más lenta, y también la más aclamada. Tres horas y 38 minutos para recorrer 540 kms. La rotura de la hélice del motor trasero es obligada a deshacerse de la carga y bajar la velocidad a los 10 kms/h, lo que hizo situar a velocidad media a los 150kms/h. Cuando llegaron a la capital de Pernambuco volaban a una altura inferior a la de los edificios. Sin embargo, el recibimiento fue apoteósico.

QUINTA ETAPA Recife - Río de Janeiro

Fue el vuelo más sencillo y relajado, a una media de 171 kms/h. En 12 horas y 15 minutos llegan a la bahía de Guanabara, donde les aborda una multitud impaciente.



EL MAPA INDICA EL TRAYECTO REALIZADO POR EL HIDROAVION DESDE LA LOCALIDAD ONUBENSE DE PALOS HASTA BUENOS AIRES. EN LAS ESQUINAS DEL GRÁFICO APARECEN LOS HEROES DEL «PLUS ULTRA», DIRIGIDOS POR EL COMANDANTE RAMÓN FRANCO.

SEXTA ETAPA Río de Janeiro - Montevideo

12 horas de vuelo y 2.060 kilómetros. La acogida es espectacular. Al día siguiente fueron recibidos por el presidente Serrato, a quien entregaron el mensaje de Alfonso XIII, como hicieran pocos días antes al presidente de Brasil.

SEPTIMA ETAPA Montevideo - Buenos Aires

Es 10 de febrero y la meta está muy cerca, a sólo 220 kilómetros. En una hora y 11 minutos se plantan en Buenos Aires. El raid ha terminado con éxito. El ministro de Marina les espera y el fervor popular los arrastra.

Franco llega a decir: «Creo que no saldremos con vida de esta población». A duras penas alcanza la Casa del Gobierno, donde el presidente Alvear recibe a los aviadores con un abrazo y la frase: «Así, querida España».

luz a Buenos Aires, viéndose obligados a amarar en la capital uruguaya, junto al crucero «Montevideo», en el que se les tributó inenarrable recibimiento, al son de la Marcha Real española, pasando de allí a los muelles con una brillante escolta de honor de marinos, para ser objeto de la más cariñosa acogida popular, mientras las sirenas de las fábricas y las de los buques surtos en el puerto, atronaban el espacio, mezclados con las fuertes detonaciones de millares y millares de cohetes, con que la ciudad de Montevideo exteriorizaba su regocijo, ante el feliz arribo a ella de los aviadores del «Plus Ultra», hijos de la Madre España....

El importantísimo «raid» que Franco y Barberán habían planeado tras largas horas de estudio en la Base de Hidros de Mar Chica, laboratorio de las más famosas empresas de nuestra Aviación Militar, estaba próximo a su glorioso final, en aguas de Buenos Aires, la capital de la Argentina....

Durante la estancia en Montevideo, el mecánico Rada no saltó a tierra por tener que recorrer detenidamente los motores hasta descubrir y, tapar cierta fuga de gasolina apreciada en la última parte del vuelo.

Se hacía poco menos que imposible a los aviadores esquivar tan seguidos homenajes, habiendo sido necesario montarles una guardia de honor en el hotel donde fueron alojados, para que pudieran disfrutar de unas horas de descanso, luego de su accidentadísimo vuelo, pródigo en singulares e irrechazables agasajos.

Cuantos conocíamos la natural modestia de los expedicionarios, comprendimos, a través de las informaciones telegráficas, el horror que habrían de sentir ante tan repetidas e inolvidables jornadas de infamable afecto, agasajos que, según frase de Ramón Franco, «no había cuerpo que resistiese».

El apremiante deseo de completar cuanto antes el vuelo iniciado en Palos de Moguer el 26 de enero, les empujaba, con fuerza inquebrantable, hacia el avión en el que Rada seguía revisando los motores. A poco de clarear el día 10, pasaron todos al hidro, inspeccionando detenidamente sus fondos, para dejarlo amarrado unos días en Buenos Aires, antes de emprender su regreso en vuelo a la Península visitando Chile y otras Repúblicas hispano-americanas.

Con la promesa solemne de regresar en el «Plus Ultra» a Montevideo antes de dar la vuelta para España, a las 11,55 horas del día 10 de febrero, fueron puestos en marcha los motores, dando con el aparato una vuelta sobre la capital uruguaya, para poner luego rumbo a Buenos Aires.

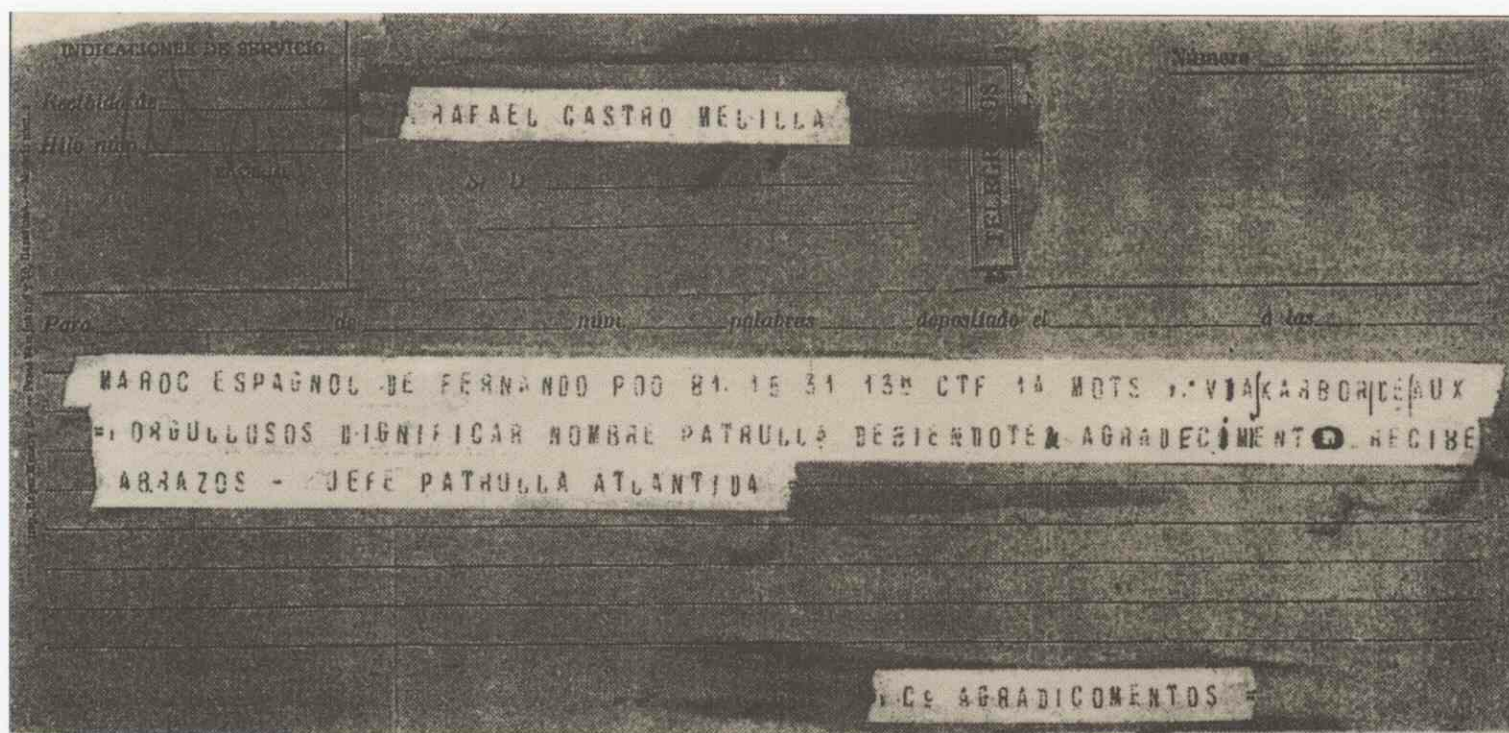
Llevarían escasamente siete minutos de vuelo, cuando Rada avisó al Comandante, hallándose el avión sobre Punta Espinillo, que se había producido a bordo una fuga de gasolina, momento en que el piloto, con gran serenidad, cortó en seco la marcha de los motores, tomando agua sin contratiempo alguno, para elevarse ocho minutos después, tiempo que tardaron en taponar la fuga, comunicando algunos de los depósitos. Este forzado amerizaje, fue visto desde Montevideo, anunciándolo los altavoces de la capital, cosa que produjo honda impresión en el público, que tardó bien poco en recobrar la tranquilidad, viendo como el «Plus Ultra», gallardamente, volvía a navegar rumbo a Buenos Aires.

Salieron al encuentro del hidro español varias escuadrillas militares argentinas, que le dieron escolta durante su vuelo sobre la capital, en tanto sentían las clamorosas ovaciones del inmenso gentío que se dirigía, enloquecido hacia los muelles, a darles la bienvenida. A las 12,27 (hora argentina) tomó agua el glorioso «Plus Ultra» que terminaba felizmente su «raid», recorriendo los 220 kilómetros que separan Montevideo de Buenos Aires, en una hora y once minutos, o sea, una velocidad horaria de 183 kilómetros.

Habían realizado en siete jornadas, un vuelo de 10.270 kilómetros, en un total de 59 horas y 39 minutos, lo que representa una media de 172 kilómetros hora.

La emoción causada en Buenos Aires por la llegada de nuestros aviadores, fue indescriptible. La prensa bonaerense hizo constar en aquellos días, que jamás había ofrecido la capital del Plata a persona alguna, recibimiento tan clamoroso como el tributado a los aviadores del «Plus Ultra», formando entre el gentío que les aclamaba, todas las clases sociales, declarando el Gobierno como festivo el día de su arribo a Buenos Aires, en prueba del intenso cariño que el nombre de la vieja España despertaba en aquellas queridas tierras que sus hijos colonizaron.

Alcanzó límites allí desconocidos, la imponente manifestación que desfilaron ante los heroicos españoles, asomados a la Casa del Gobierno, donde muy cariñosamente les acogió el Sr. Alvear, Presidente de la República Argentina, actos en que las bandas de música entonaban la Marcha Real española. Ramón Franco logró sustraerse por unos minutos a tanto homenaje, a fin de celebrar una conferencia cablegráfica con S.M. Don Alfonso XIII, a quien dio cuenta detallada de las jornadas del vuelo y del estruendoso recibimiento del que estaban siendo objeto, informes que conmovieron al augusto Monarca, que dio encargo a Franco de saludar cari-



ñosamente, en nombre de España, a la muy culta y hospitalaria República Argentina.

Pudieron contarse a cientos, emocionantes episodios del incomparable recibimiento. Fue en este día, cuando en fuerza de apretujones y abrazos, dislocaron a Franco una mano y a Rada el brazo izquierdo. De todas partes del país llegaban nutridas comisiones para ofrecer sus saludos y agasajos a nuestros héroes, sin cuerpo ya para soportar las tan seguidas muestras de admiración y afecto argentino, recibiendo millares de cartas, telegramas y regalos, que llegaron a abrumarles hasta el extremo de solicitar, sonrientes, unos momentos de reposo, que les sirvieran de alivio a las fatigas sufridas durante su triunfal vuelo.

El día 14 hizo su entrada en Buenos Aires el destructor «Alsedo», renovándose con tal motivo las interminables pruebas de cariño que rendía a España, en sus hijos, la noble República Argentina.

A bordo de este buque Franco, Ruiz de Alda y Durán, aprovechaban las horas libres de los múltiples actos que en su honor se organizaban, para estudiar minuciosamente el vuelo de regreso a España, atravesando la cordillera de los Andes, y seguir, por la costa del Pacífico, su Embajada de amor y de paz, cerca de las Repúblicas hispano-americanas...

Se sucedían en Buenos Aires los homenajes dedicados a los aviadores del «Plus Ultra» en interminable cadena cuyos eslabones -léase bailes y banquetes- admitía o rechazada en aquella descomunal carrera de festejos, nuestro Ministro en la Argentina señor Gavilá, que llegó a temer por la salud de los heroicos expedicionarios sometidos a constantes y abrumadoras pruebas.

El día 19 de febrero dió Franco por acabado el minucioso estudio de regreso en vuelo, transmitiendo al Gobierno para el que proponía entrar en Chile por las líneas generales de este nuevo viaje, la región de los lagos y río Negro, al objeto de cruzar los Andes con los menores peligros, navegando después a lo largo de la costa americana del Pacífico, en demanda del Golfo de Méjico y pasar por la isla de Cuba antes de emprender la vuelta a España. Fijaba en aquel proyecto las etapas y necesidades de combustible, haciéndolo simpático y factible, al no tener que fiar en grandes esfuerzos ni correr destacados peligros.

Hallándose nuestros aviadores con el destructor «Alsedo» en Mar del Plata, donde veraneaba la más distinguida sociedad argentina y el Presidente de la República señor Alvear, recibió Franco el día 21 un telegrama oficial de España, en donde se le ordenaba dar por terminado el «raid» y hacer entrega del «Plus Ultra» a la nación argentina como alta prueba del cariño que aquél acogedor país merecía a los españoles, realizando, antes, la visita oficial prometida a la República del Uruguay.

Tan a lo vivo sintió Franco esta orden que ponía fin a su ilusión y esperanza de regresar a España tripulando el «Plus Ultra», que respondiendo a la tónica de su sentimental carácter dio por terminada para él la estancia en Mar del Plata, regresando solo a Buenos Aires, hecho que causó profundo sentimiento entre quienes habían preparado allí en su honor los más singulares agasajos. Corazón de niño y alma de gigante, veía tronchadas en la hora de los mayores triunfos imaginables, su ilusión de regresar a España por vía aérea, y seguir despertando en las restantes Repúblicas de habla española el dormido amor a España que vino a reavivar su ya glorioso vuelo.

La enorme contrariedad que esto suponía, dejó en él profunda huella de amargura, y ya no volvió a sonreír como de ordinario hacía. Consciente de su deber militar, se sometió al mandato, sacrificando todas sus ilusiones y honrada ambición, a la férrea disciplina castrense.

El 24 de febrero encontrándose aún Ruiz de Alda enfermo en Mar del Plata -consecuencia esperada ante tan seguidos festivales y banquetes a los que no había forma de sustraerse -voló el «Plus Ultra» sobre la capital argentina, poniendo a las once horas de aquél día, proa a Montevideo, donde amaró junto al «Alsedo».

Cinco días duró su estancia en Montevideo, recibiendo abrumadoras muestras de cariño de todas las clases sociales, nombrándoles el Gobierno, Ciudadanos Honorarios de la República del Uruguay, el Consejo Municipal Huéspedes de Honor, y entre otros festejos inolvidables, el de ofrendar al Comandante Franco una valiosísima espada de honor que fue entregada en un banquete popular, donde se brindó efusivamente por España y sus nobles hijos, que fueron aclamados sin cesar. La despedida hecha por la población de Montevideo a nuestros aviadores, fue el acto más emo-

cionante de entre los muchos organizados durante aquel famoso viaje, acudiendo el pueblo en masa el 28 de febrero, para decir adiós al «Plus Ultra».

El «Plus Ultra» volvió a amerizar la tarde de dicho día en Buenos Aires, capital en la que continuaron los inacabables festejos, incorporándoseles al regresar el Capitán Ruiz de Alda, repuesto ya de su pasajera indisposición. No hallaron medios de esquivar su visita a las capitales argentinas de Rosario y Córdoba, donde recibieron pruebas de estruendosa admiración.

El Gobierno les brindó el crucero «Buenos Aires» para que a su bordo hiciesen el regreso a España. Acudieron nuestros aviadores a expresar su cordial reconocimiento al señor Alvear, Presidente de la República, significándole estaban a sus órdenes para emprender la vuelta a la Patria. El día 11 de marzo efectuaron Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, las despedidas oficiales, haciendo constar en todas partes y muy especialmente a la prensa bonaerense, el profundo agradecimiento que sentían por las inmerecidas pruebas de afecto recibidas, asegurando que de éste modo lo proclamarían ante toda España. En la tarde de aquel día, tuvo lugar la ceremonia de entrega del glorioso «Plus Ultra», representando al Gobierno argentino en este solemne acto, su Ministro de Marina, que pronunció elocuentísimo, discurso patriótico, recordando la secular cordialidad de los pueblos de raza hispana.

No quisieron nuestros heroicos aviadores alejarse de tan hermosas tierras, sin antes llevar su saludo al ex-presidente Irigoyen, que durante su mandato promulgó el Decreto estableciendo la Fiesta de la Raza el 12 de octubre de cada año, día en el que los países de habla española, afirman jubilosos su unión espiritual y al afecto que todos deben a la Madre España...

Quedó terminada en Buenos Aires, por órdenes de nuestro Gobierno, la famosa empresa del «Plus Ultra», embajada de amor de España a las Repúblicas latinas y nuestra solemne de la capacidad, voluntad de vencer, y espíritu de sacrificio de la Aviación española. Fue este gran vuelo, demostración palpable de una alta preparación científica en la que no se dejó detalle por estudiar, calculando minuciosamente con los riesgos y posibilidades de evitarlos, el desgaste físico y nervioso de los tripulantes, que no se entregaron en esta ocasión a los elementos como simples realizadores de una arriesgada aventura, sino con ánimo cierto de vencer, utilizando los medios científicos de que disponían y aprovechando las enseñanzas de la travesía que con menor fortuna emprendieron en 1922 los gloriosos portu-

gueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho, primeros en intentar la aplicación a los viajes aéreos sobre mar, de los métodos de la navegación marítima.

En el vuelo del «Plus Ultra» —realizado en 1926—, cuyas solas etapas de Recife a Río de Janeiro y de aquí a Montevideo, servirían para enaltecer a los mejores aviadores del mundo, supieron los nuestros poner de relieve la importancia y exactitud de la navegación radiogonométrica y, en consecuencia, la posibilidad de establecer líneas aéreas de tráfico regular sin temor a la desorientación, a los tiempos duros, ni a los fuertes aguaceros, contribuyendo también el éxito de este famoso vuelo, para inclinar a los técnicos aeronáuticos a construir modelos aptos para cumplir holgadamente, con el máximo de seguridades, una comunicación regular aérea entre los grandes Continentes.

La colosal empresa llevada a cabo por los tripulantes, del «Plus Ultra» costó al Erario nacional, en lo que a gastos del viaje aéreo, propiamente dicho se refiere, 415.132 pesetas, incluido en esta cifra el valor del aparato regalado a la Argentina (pesetas 340.784,00), siendo incalculables los beneficios que en el orden espiritual ganó en esta vez, la vieja España, creadora de pueblos inmortales...

Con anterioridad al del «Plus Ultra», sólo cuatro de los grandes vuelos aéreos efectuados —contando con éste—, tuvieron feliz realización: el de Terranova a Irlanda por Alcock; los del Pacífico y Atlántico en vuelo alrededor del mundo, realizados sucesivamente por Smit y Nelson, y el del Comandante Franco.

Los gloriosos nombres de nuestros aviadores quedaron unidos en la Historia de la Aeronáutica Mundial a los del Comandante Read, que voló de Terranova a Lisboa; Alcock de Terranova a Irlanda; Sacadura Cabral y Gago Coutinho, de Lisboa a Rocas de San Pablo (Noronha); Pelletier, de París a Tokio; Zanni, de Amsterdam a Tokio; Locatelli, de Pisa a Islandia; De Pinedo, de Roma a Tokio; y el de Rodgers, de San Francisco a Honolulu.

España había logrado, con la prestigiosa hazaña debida al valor y pericia de los tripulantes del «Plus Ultra», abrir nuevos cauces de admiración y cariño en las nobles Repúblicas de habla castellana, donde alienta vivo aún el formidable espíritu de los Cortés, Pizarro, Valdivia y tantos y tantos otros admirables españoles que supieron glorificar en las tierras del Nuevo Mundo a su querida Patria...

En la Guerra Civil de 1936 hallaron la muerte los dos principales tripulantes del «Plus Ultra»: Ramón Franco Bahamonde y Julio Ruiz de Alda.