

# EL VIAJE DEL "PLUS ULTRA"

Por el Teniente LOPEZ MAYO

## LOS ORIGENES

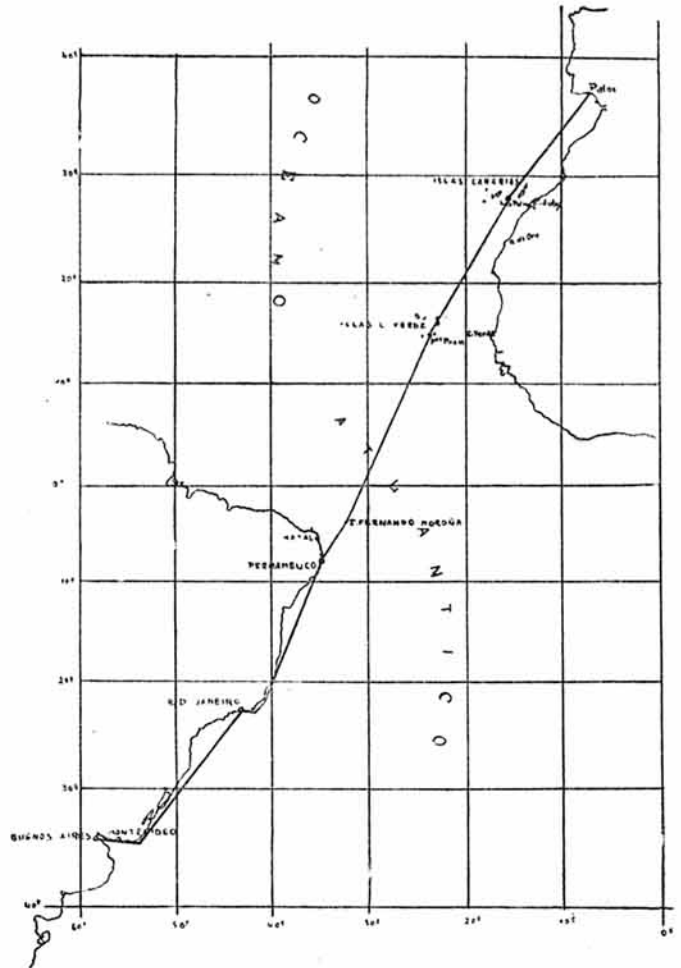
De la misma cuna que siglos antes las naves de Colón—esperanza henchida en las velas y voluntad férrea en las quillas—iban a rasgar el velo del misterioso mar Océano y ofrecer a la corona de Isabel y Fernando un mundo nuevo, partieron una mañana del mes de enero nuevos valores de la raza hispánica—ícaros modernos sobre pájaros de acero—a conquistar lauros y glorias.

Su empresa, a la vez que acontecimiento nacional, iba a ser el pilar del resurgir de España a los ojos del mundo entero.

La larga y dura campaña de Marruecos—yunque y martillo donde se forjaron las alas de España—no había logrado hacer mella en la moral de los combatientes; todos se batieron como buenos, y los aviadores rubricaban sus vuelos entre los riscos abruptos de las montañas rifeñas, que fueron testigos de hazañas y heroísmos, de abnegaciones y sacrificios. La Aviación conquistó glorias y adquirió experiencia; de esa legión de águilas habían de salir aquellas otras que en la paz arrancarían nuevas hojas que añadir a su corona de laurel, asombrando al mundo por la magnificencia de sus vuelos.

Las huellas de España resaltaron brillantes en sus hijos de América. Yo recuerdo bien el entusiasmo vibrante que flotaba en aquel ambiente, el ansia vehemente de todos para que el éxito coronase la empresa; pendientes a través de todas las etapas de las noticias, afortunadamente gratas, que los grandes rotativos ponían al alcance de sus lectores. El nombre de España y de sus aviadores era pronunciado con admiración por todos los labios y sentido por todos los corazones de los hijos de los hijos de la España imperial, que se mostraban orgullosos de ser descendientes de una raza hidalga y heroica.

No era la gloria personal lo que iban buscando, y lo atestiguan las mismas palabras del Comandante Franco: "...estudié la posibilidad de llevar a la práctica un "raid" aéreo que diera a conocer el valor de la Aviación española fuera de las fronteras y al mismo tiempo sirviera para ganar honra y prestigio para España". Pero son aún más extensas sus ansias, y más adelante expone sus deseos de que el "raid" sirviese para sentar normas para la navegación aérea de continente a continente y de que sirviera también "para estrechar los lazos de unión entre España y las jóvenes naciones de habla castellana". He aquí motivos más que suficientes para que el vuelo se llevase a efecto, y como ayer los conquistadores, ellos posponían la gloria personal a la gloria de España.



El colaborador y amigo del Comandante Franco, en la preparación y estudio del vuelo, fué el Capitán Barberán; pero la Fortuna—mujer al fin, y como tal, coqueta—no quiso favorecerle en aquella ocasión, reservándole sus encantos para el futuro, en que había de llevarle a escribir otra página gloriosa en la Historia de la Aviación española. Y fué el Capitán Ruiz de Alda el que ocupó su puesto y cooperó, con tesón inteligente, a la idea de Franco.

El General Soriano, Director general de Aeronáutica en aquel entonces, acogió con entusiasmo el proyecto del viaje y prestó su apoyo para que se convirtiera en realidad. Igualmente, el General Primo de Rivera vió con satisfacción la idea de Franco y les animó a salir lo más pronto posible. El Presidente del Directorio dió órdenes al Ministro de Marina, el cual manifestó a los aviadores que el destructor "Alsedo" llevaría los repuestos, combustible y lubricantes para todas las etapas, exponiéndoles, al mismo tiempo, sus deseos de que fuera en la expedición un oficial de la Aeronáutica Naval. El agraciado con el nombramiento fué el Teniente de Navío Juan Manuel Durán, que había prestado sus servicios en la base de Mar Chica durante las operaciones de Alhucemas. Para mayor seguridad y protección de la ruta, el Ministerio de Marina designó al crucero "Blas de Lezo", que debía regresar cuando el aparato llegase a Pernambuco.

¿Qué nombre había de llevar el hidroavión? El de "Plus Ultra" les pareció más simbólico; el que, según ellos, debía hacerles recobrar energías para luchar hasta el último momento, si el desfallecimiento trataba de señalarles con su huella.

Dispuestos todos los preparativos y ultimados todos los detalles, nuestros aviadores se trasladaron de Melilla a Huelva y desde aquí a Palos, dando fin al prólogo de su viaje.

¡Palos! Palos es todo un capítulo de la Historia de España, de esta vasta historia, pródiga en hechos heroicos y preñada de hijos esclarecidos. Es el alma y corazón de un Nuevo Mundo, que había de ser, pasados los años, la prolongación de la Madre desprendida que les dió el sér, su religión, su lengua, su ciencia y su arte. Y el embrujo de este nombre pesaba en el ánimo esforzado de los nuevos nautas. Presentían que la salida de Palos, de este lugar histórico—símbolo y realidad—, daría mayor gloria a su triunfo o mayor magnitud a su fracaso. De ahí sus ansias de vencer, de dominar el aire de las rutas de América, como antaño habían domeñado las aguas del mar Océano aquellos otros paladines, de los cuales ellos eran continuadores. Y si la cuna de las rutas de Indias fué el Monasterio de La Rábida, debía serlo también de las rutas aéreas de América.

Y siendo favorables las condiciones atmosféricas, deciden partir el día 22 de enero del año de gracia de 1926.

El aparato escogido para el vuelo es un "Dornier Wald", del mismo tipo de los que habían demostrado su suficiencia en la campaña de Marruecos, con algunas mejoras introducidas por Franco, adaptadas a las necesidades e importancia del "raid". Sus características eran:

Envergadura, 22,5 metros; longitud, 17,2 metros; superficie, 96,2 metros cuadrados; peso en el vacío, 3.400 kilogramos; carga útil, 2.000 kilogramos. Dos motores "Napier Lion" de 450 HP., que utilizaban como combustible una mezcla de gasolina y benzol.

#### LA EJECUCION

Al amanecer del día 22 de enero, los tripulantes del "Plus Ultra" oyeron misa ante el altar de la Virgen Milagrosa, del Monasterio de La Rábida, el mismo ante el cual oró Colón antes de emprender aquella otra gloriosa epopeya del descubrimiento de América.

A las siete cuarenta y cinco despegó el "Plus Ultra", entre las aclamaciones del inmenso gentío que se había congregado en el puerto de Palos para despedir a la nao aérea en el comienzo del que había de ser vuelo triunfal. Después de un ceñido viraje alrededor del monumento a Colón, como prueba de saludo, ponen rumbo cara al mar Océano. Un viejo compañero, el "Dornier núm. 1", les acompaña durante cuarenta y cinco minutos, les dice adiós y se vuelve de nuevo a sus tierras africanas de Melilla.

Primera etapa: Palos-Las Palmas.—Por lo que se refiere a las condiciones atmosféricas, este trayecto era el peor, ya que en esta época dominan los vientos del Oeste y dan lugar a fuertes marejadas y a recios temporales.

Después de una hora de vuelo fué necesario subir a 1.500 metros, debido a la gran abundancia de nubes bajas y quedar cerrado el horizonte. Durante más de cuatro horas estuvieron volando sobre un mar de nubes, donde lucía un sol esplendoroso. Sin embargo, la navegación marchaba maravillosamente, la derrota estimada coincidía con las observaciones del gonio y con la situación astronómica. La recalada en Las Palmas se verificó con perfecta regularidad,

utilizando la radio de forma acertada. Los 1.300 kilómetros fueron recorridos en ocho horas, a una velocidad de 163 kilómetros por hora.

La permanencia en Las Palmas fué la precisa para perfilar algunos detalles de la segunda etapa. El tiempo era bastante desapacible y el estado del mar muy alborotado; el día 25 había mejorado éste, y aprovecharon la ocasión para trasladar el hidroavión a la bahía de Gando, que ofrecía mejores condiciones para el despegue.

Segunda etapa: Las Palmas-Porto Praia.—El día 26, a las siete treinta y cinco, emprendió el "Plus Ultra" la segunda etapa de su viaje.

Con objeto de que, en caso de una desviación a la izquierda, se encontrasen con la isla de San Thiago y no quedaran en medio del Océano sin combustible, ponen rumbo a la isla de la Sal, que pertenece al archipiélago de Cabo Verde.

El viento soplabá del NE., con una velocidad de 32 kilómetros por hora, lo cual, unido al alisio, les empujaba casi de cola; por ello calcularon que había de acortarles el tiempo de vuelo. Por ser mayor su intensidad cerca del mar, volaron a una altura de 200 metros.

Como en la etapa anterior, hicieron uso acertado de la radio y del gonio, elementos valiosísimos para situarse a lo largo del recorrido. Dicen que esta etapa les demostró que el gonio es insustituible para hacer las recaladas con exactitud.

A las cinco y veinticinco de la tarde, después de nueve horas cincuenta minutos de vuelo, un amerizaje magistral de Franco, que dominó con mano maestra las condiciones adversas del mar, puso fin a esta segunda etapa, que comprendía 1.745 kilómetros, recorrida a una media de 178 kilómetros por hora.

El "Plus Ultra" era la segunda aeronave que llegaba a estas tierras portuguesas. La primera fué el "Lusitania", en 1922, tripulado por los portugueses Sacadura Cabral y el almirante Gago Coutinho, los cuales sentaron las reglas de la navegación aérea y demostraron que ésta puede ser tan exacta como la marítima, afirmaciones que habían de ser ratificadas por los aviadores españoles.

Durante la estancia en Porto Praia se revisa escrupulosamente el hidroavión.

El estado del mar ha empeorado, lo que obliga a Franco a aquilatar la carga del mismo, viéndose obligado Durán a embarcarse en el "Alsedo". La salida le preocupa, y decide que el aparato sea remolcado a otro lugar que ofrezca mejores condiciones. Reconocida la costa, opta por llevarlo a la Barrera do Inferno, no sin grandes dificultades.

Nuestros aviadores se despiden del Gobernador el día 30 por la tarde, agradeciéndole todas las atenciones que tuvo para con ellos.

Tercera etapa: Porto-Praia-Pernambucc.—Podemos decir que esta etapa es la clave del vuelo, porque se trata de la verdadera travesía del Atlántico y tiene 2.850 kilómetros.

Después de laboriosos preliminares, el "Plus Ultra" logra despegar a las seis y diez de la mañana, poniendo rumbo al continente americano.

Como el vuelo es casi de N. a S., siguen la derrota loxodrómica, que apenas tiene diferencia con la ortodrómica, y ambas derrotas se unen en el ecuador.

La visibilidad era francamente mala y los chubascos eran frecuentes; se utiliza la radio y la observación astronómica. A las doce cincuenta y dos es alcanzado el barco alemán "Arthus", que les dió la situación. Comprobada ésta en la carta, vieron que el error era muy pequeño, sólo de ocho millas, lo que demuestra las buenas cualidades de nuestros navegantes. Eran las dieciséis horas veinticinco minutos cuando pasaron el ecuador, y festejaron el acontecimiento con una copa de coñac, que sirvió para tonificarles en su natural cansancio. Es entonces cuando entró en acción el radiogoniómetro, oyéndose claramente la estación de Pernambuco, de la que solamente les separaban 900 kilómetros.

A las dieciséis cuarenta y cinco, cuando se oye la estación de Noronha, ponen rumbo a ésta. Llevaba Franco diez horas en el volante, pendiente de la brújula, y a su paciente labor se debía en gran parte la exactitud de la ruta. A partir de este momento la visibilidad se hizo magnífica.

Poco después de ponerse el sol, en un atardecer tropical que les impresionó vivamente, el "Plus Ultra" tomó agua a unas 25 millas al NE. de Fernando de Noronha. Eran las seis treinta y cinco de la tarde; hasta este momento habían recorrido 2.260 kms., y la velocidad desarrollada fué de 181 kms. por hora. Los 45 kms. que faltaban para llegar a Noronha los hubieran recorrido en menos de quince minutos de vuelo.

La habilidad de Franco se hacía patente una vez más, tanto en el amerizaje perfecto como en la navegación después del mismo hacia la isla, evitando que el aparato sufriera fuertes encontronazos contra el mar.

Nuestros aviadores se vieron precisados a pasar la noche en el hidrógeno, cosa nada cómoda por cierto, y en él se acomodaron como buenamente pudieron. Por primera vez lucía sobre sus cabezas la hermosa constelación de la Cruz del Sur.

## ACTUALIDADES GRAFICAS DE "EL MUNDO" EL VUELO del Comandante Franco



El entusiasmo que despertó el vuelo del *Plus Ultra* en todas las naciones de América fué grandioso, aun en aquellas en que no había de saludarlas con el canto de sus motores. A continuación reproducimos algunas de las noticias gráficas del maravilloso vuelo, insertas en el gran rotativo de La Habana, "El Mundo".

De arriba abajo y de izquierda a derecha: Instante en que el glorioso *Plus Ultra* daba término a su viaje, posándose sobre las aguas del estuario del Plata.—Franco, Ruiz de Alda y Durán en el crucero *Buenos Aires*, al llegar al puerto de Sevilla.—S. M. el Rey D. Alfonso XIII, el Embajador de la Argentina, señor Estrada; los aviadores y la oficialidad del crucero *Buenos Aires*, después del banquete celebrado a bordo del mismo.—Los gloriosos aviadores Durán, Franco y Ruiz de Alda.—S. M. el Rey con el Comandante Franco al salir de la iglesia de Palos, después del

"Te Deum" en acción de gracias por el feliz término del "raid".—Franco, Durán y Rada, al iniciar el vuelo a Montevideo, partiendo de Buenos Aires, en visita oficial al Uruguay.—Franco pasa en automóvil por la avenida de Mayo, y la mul-

titud le aclama con entusiasmo.—Sobre Buenos Aires, la gran metrópoli de alma y lengua española, vuela el *Plus Ultra*, culminando su magnífica hazaña. A la izquierda, el puerto de Buenos Aires. A la derecha, la avenida de Mayo.

El "Alsedo" llegó al amanecer, y a él se trasladaron para desentumecer sus huesos y recuperar energías.

Como de costumbre, se inspecciona el aparato, y comprobado su buen estado, se carga de combustible, así como también los equipajes, herramientas y repuestos, embarcándose también Durán.

Noronha-Pernambuco.—El estado del mar no es todo lo apetecible que deseaban; pero, a pesar de ello, la salida fué muy buena.

Los motores, a pesar de todas las mojaduras, tanto con agua dulce como salada, continúan funcionando maravillosamente.

El tiempo no es muy agradable que digamos y obliga a llevar una altura de vuelo de unos 150 metros. Cuando falta una hora para llegar a Pernambuco, una gran trepidación indica que se ha producido una avería en el motor trasero, y en efecto, la hélice trasera se había roto, lo que obliga a parar este motor. Sólo les separaban 112 kilómetros de Pernambuco, distancia que podían haber recorrido en cuarenta minutos más de vuelo. Desde ahora ese tiempo se había aumentado considerablemente: una hora y media tendrían que emplear en el recorrido, porque la velocidad había bajado de 180 kilómetros a 90 kilómetros por hora, al funcionar solamente el motor delantero. La altura de vuelo también disminuía cada vez más, y Franco ordena que se tire toda la carga del aparato. Vuelan tan bajo, que la espuma de las olas acaricia el casco del "Plus Ultra". Pero no importa; ¡más allá! está el triunfo, y ellos siguen en pos de él. En estos momentos aparece la silueta de la costa brasileña por estribor, y Franco pone rumbo a ella.

¡Por fin!, el Atlántico había sido vencido; todas las dificultades fueron resueltas de modo magistral por los aviadores españoles, y los colores de España resplandecían aún más en el cielo tropical de Pernambuco. Una vez más España demostraba al mundo de lo que eran capaces sus hombres. Los 540 kms. que separaban a Noronha de Pernambuco fueron cubiertos en tres horas treinta y ocho minutos, a una velocidad de 150 kms. hora.

En Pernambuco se tributó un caluroso recibimiento al "Plus Ultra" y a sus valientes tripulantes. La colonia espa-



La multitud en espera de noticias.

ñola, no muy numerosa por cierto, les ofreció un cariñoso homenaje, que consistía en una hermosa placa de oro y un medallón; la primera fué colocada por Franco en la proa de su fiel compañero en una ceremonia sencilla y emocionante. Era la primera ofrenda a la intrepidez de nuestros bravos compatriotas.

Durante la permanencia en Pernambuco se puso a punto el aparato para emprender su nueva etapa.

Cuarta etapa: Pernambuco-Río de Janeiro.—A las cinco y diez de la mañana del día 4 de febrero despegaron rumbo a Río de Janeiro.

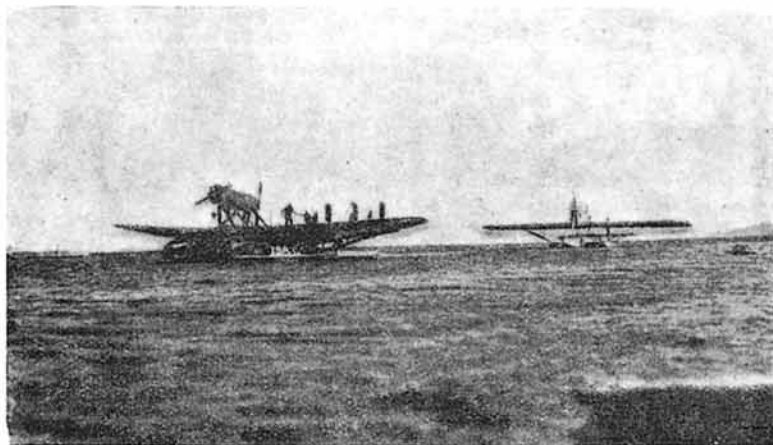
A su paso por Bahía evolucionaron sobre la población, que estaba esperando el paso del "Plus Ultra" para saludarle con cohetes y banderas. Nuestros aviadores tuvieron la gentileza de arrojar las flores que les habían ofrecido en Pernambuco, y dicen los diarios brasileños que estas flores, frescas aún, las pagaron los españoles allí residentes a peso de oro. Tal era el entusiasmo y el despertar patriótico de nuestros hermanos en América.

En las proximidades de la bahía de Río varios aviones militares brasileños esperaban la llegada del "Plus Ultra" para darle escolta de honor. Eran las diecisiete treinta y dos cuando el aparato se posó blandamente en las aguas de la hermosa capital brasileña.

Los 2.100 kms. de la etapa fueron recorridos en doce horas quince minutos, a una velocidad media de 171 kms. por hora; la altura de vuelo fué de 500 metros a 100 metros.

Cuando amerizó el "Plus Ultra" en aguas de Río era tal la afluencia de embarcaciones y el entusiasmo reinante, que una de ellas rozó el timón del aparato, produciéndole averías y roturas de consideración. Podrás comprender, lector amigo, cuál sería el humor de nuestros aviadores en tales momentos.

Una vez en tierra, cerca de un millón de personas se habían congregado en la avenida de Río Branco para aclamar a nuestros compatriotas; pero más que aclamarles, les llevaban, traían y apretujaban. ¡Aquello era peor que atravesar de nuevo el Atlántico! Estas manifestaciones se prolongaron tanto como duró su permanencia en Río de Janeiro. Debemos hacer notar la afectuosa acogida



En primer término, el "Alsedo", que fracasó en su viaje a Buenos Aires; al fondo, el "Plus Ultra".

que les dispensó el Presidente de los Estados Unidos del Brasil.

Reparados los desperfectos sufridos a la llegada, efectuaron un vuelo de prueba: todo marchaba bien; pero al acuatizar, una magneto del motor trasero se incendió, aunque no tuvo mayores consecuencias. Puesto a punto el hidro, disponen la partida para el día 9.

Quinta etapa: Río de Janeiro-Montevideo.—Al rayar el alba poiten en marcha los motores; pero hasta las siete y doce no pueden despegar. Había sido muy laboriosa la maniobra; pero una vez más la habilidad de Franco salvó todos los obstáculos, y la proa de la aeronave se dirigió a Montevideo.

Durante el recorrido han de volar a distintas alturas para aprovechar los vientos que puedan favorecerles y lograr llegar con día a la capital uruguaya. Próximos a Montevideo, aparatos de la Aviación Militar de aquel país salieron a recibirles. Eran las diecinueve y veinticinco cuando acuatizaron.

Los 2.060 kms. de recorrido fueron cubiertos en doce horas y cinco minutos, a una velocidad de 171 kilómetros por hora.

Cuando el "Plus Ultra" tomaba agua, las sirenas de los

A las doce y veintisiete minutos se estrecharon en fraternal abrazo el pájaro de acero y las aguas del río, de ese Río de la Plata, tan argentino y tan español.

Los 220 kilómetros que les separaban del apoteosis final los recorren en una hora once minutos, a una media de 183 kilómetros por hora.

El águila hispana se había transformado en cóndor americano. Y el cóndor había culminado su hazaña.

EL TRIUNFO

En tierras del Plata.—Después de desembarcar se dirigieron a la Casa Rosada, donde les esperaba el Presidente Alvear, que les dispensó una afectuosa acogida y les dió la bienvenida en nombre del pueblo argentino.

Podemos decir que la estancia de los tripulantes del "Plus Ultra" en la Argentina fué una apoteosis continua. Más que júbilo y entusiasmo, era frenesí desbordado de una multitud enardecida por la proeza de los héroes hispanos. Creo que sería suficiente referir dos hechos para reflejar la pasión y el ambiente del noble pueblo argentino: cuando pisaron tierra platense, entre otras personalidades que acudieron a recibirles figuraba el Ministro de Marina; pues

R E S U M E N

Palos-Las Palmas.....	22	enero.....	1.300	kilómetros.....	8 h.....	163	kilómetros hora.
Las Palmas-Porto Praia.....	26	».....	1.745	».....	9 h. 50 m....	178	»
Porto Praia-Noronha.....	30	».....	2.305	».....	12 h. 40 m....	181	»
Noronha-Pernambuco.....	31	».....	540	».....	3 h. 38 m....	150	»
Pernambuco-Río de Janeiro.....	4	febrero.....	2.100	».....	12 h. 15 m....	171	»
Río de Janeiro-Montevideo.....	9	».....	2.060	».....	12 h. 05 m....	171	»
Montevideo-Buenos Aires.....	10	».....	220	».....	1 h. 11 m....	183	»

barcos y de los rotativos prorrumpieron en atronadores silbidos de bienvenida. El entusiasmo de la multitud no tenía límites: palomas y flores eran arrojadas a su paso; los nombres de España, Franco y Uruguay atronaban los ámbitos de la capital. Nuestros aviadores calificaron de apoteosis monumental su entrada triunfal en Montevideo.

Sexta etapa: Montevideo-Buenos Aires.—A las once cincuenta y cinco del día 10 se ponen en marcha los motores y dos minutos más tarde ya estaban en el aire, camino de Buenos Aires, donde les esperaba la Gloria que en buena lid habían conquistado. Poco después de salir se vieron obligados a acuatizar: una tubería de gasolina dejaba escapar algunas gotas de combustible; pero la avería fué rápidamente reparada y el vuelo reanudado sin incidente alguno. Eran las doce y catorce minutos (hora argentina) cuando el "Plus Ultra" rasgaba con sus alas, donde iban los colores de España, el cielo de Buenos Aires.

Como era de esperar, el entusiasmo y la emoción del pueblo argentino eran enormes. Dicen los tripulantes de la ya gloriosa aeronave, que al reducir los motores se sentía el clamor de aquel pueblo vibrante de júbilo.

Y cumpliendo una promesa, hecha al salir de Palos, dieron una vuelta sobre la estatua del Gran Almirante en señal de salutación, como lo habían hecho allí en prueba de despedida.

bien, una de las mangas de su uniforme había desaparecido entre el inmenso gentío. El otro sucedió al día siguiente, por la mañana, cuando tuvo lugar una solemne función religiosa: una abigarrada muchedumbre se había congregado delante del templo, y todos se disputaban el honor de saludar a los héroes, y éstos fueron víctimas de tales señales de aprecio, que a Franco le estropearon una mano, amén de quedarse sin botones en la guerrera.

A pesar de tantos homenajes, nuestros aviadores preparaban el viaje de regreso y revisaban detenidamente al fiel amigo y compañero que les había conducido a la gloria. El día 19 Franco había terminado el proyecto y lo enviaba al Gobierno español; pero la desilusión y contrariedad no tuvo límites cuando recibieron, el día 21, una orden de su Gobierno dando por terminado el viaje y hacer entrega del aparato a la Argentina, después de hacer una visita a Montevideo.

Parece ser que los españoles residentes en la Argentina, temerosos de que tanta gloria pudiera truncarse, hicieron cuantas gestiones les fué posible para conseguir que el vuelo terminase en aquellas tierras.

Volvieron a Montevideo. Aquí, más aún que la primera vez, se volcó el entusiasmo hasta límites insospechados. Las Cámaras uruguayas, interpretando el sentir popular, se reunieron en sesión solemne y nombraron ciudadanos hono-

rarios del Uruguay a los tripulantes del "Plus Ultra". Franco fué obsequiado con una espada de honor (distinción muy rara vez concedida), que era una verdadera joya, la cual le fué entregada en la Escuela Militar ante los cadetes de aquel centro. También le concedieron el título de piloto honorario uruguayo.

El día 28 por la noche recibieron la noticia de que el Gobierno argentino había puesto a su disposición el crucero "Buenos Aires" para regresar a España, ofrecimiento que aceptaba el Gobierno español.

El día 1 de marzo se despiden del Presidente de la República y retornan a Buenos Aires.

La entrega del "Plus Ultra" y la salida del crucero "Buenos Aires" se fijó para el día 11. Pero antes quiso Franco hacer un último vuelo en la histórica aeronave en honor de los bravos marinos del "Alsedo", que tanto habían cooperado en el buen éxito de su vuelo. Diez fueron los pasajeros del "Plus Ultra" en su última singladura. Volaron sobre Buenos Aires. Y como todo llega en este mundo, también llegó el momento de anclar por última vez la nave amiga. ¡Con cuánta pena y melancolía reducirían al silencio sus motores! ¡Con cuánta nostalgia arrojarían el cabo que la aprisionaría para siempre en aguas del Río de la Plata! El "Plus Ultra" había terminado su gloriosa y breve carrera cuando aún estaba en condiciones de seguir cosechando triunfos y laureles para España.

El día 11, a las cinco de la tarde, se trasladaron al Arsenal; allí había de verificarse la entrega del "Plus Ultra". Sus tripulantes, queriendo darle el último adiós, fueron a bordo, y sólo Dios sabe lo que pasaría por la mente y en el corazón de aquellos hombres en momentos tan solemnes. Poco después el "Buenos Aires" zarpaba con rumbo a España, y ellos permanecieron con la mirada fija en su querida aeronave hasta que se perdió de vista. Ellos mismos confesaron que una furtiva lágrima se había escapado de sus ojos.

#### CONSECUENCIAS DEL VUELO

Consecuencias técnicas.—En primer lugar, comprobaron las enseñanzas establecidas por los portugueses en su "raid" al Brasil, y las ampliaron con el empleo acertado del radiogoniómetro.

En segundo lugar, demostraron que un avión, tripulado por un buen piloto y navegante, puede efectuar una nave-

gación tan exacta como la marítima empleando métodos parecidos a los suyos y teniendo práctica en manejarlos.

En tercer lugar, dedujeron el posible establecimiento de líneas aéreas regulares en el servicio de Europa a América.

Por último, que el avión puede arrostrar favorablemente toda clase de tiempos y que el radiogoniómetro es un elemento indispensable para toda clase de vuelos, especialmente sobre el mar y terrenos desiertos.

Significación histórica.—El despertar del espíritu español, del alma racial de España, que vivía allí en un estado latente de sopor, y que el eco de los motores del "Plus Ultra" iba volviendo a su verdadero significado histórico. En una palabra, en el acercamiento de las naciones hijas de la joven América a su madre España, de la vieja Europa.

Métodos de navegación empleados en el vuelo.—Navegación a la estima. Instrumentos empleados: compás magnético, derivómetro, tablas de deriva, cronómetro, cartas en proyección Mercator, en punto mayor.

Navegación astronómica.—Instrumentos: sextante, taxímetro y cronómetro. Fué empleada para comprobar y rectificar las posiciones del avión, que les proporcionaba la navegación a la estima.

Navegación radiogoniométrica.—El gonio utilizado fué del tipo Marconi para longitudes de onda de 600 metros a 1.000 metros. Iba acoplado a una estación, también Marconi, completada con una estación de socorro. Fué un excelente complemento de la navegación a la estima y a la astronómica e insustituible para hacer buenas recaladas.

El coste aproximado del vuelo fué de unas 415.138 pesetas. Aparte los 2.500.000 pesetas que suponen los gastos de los viajes del destructor "Alsedo" a Buenos Aires y el del crucero "Blas de Lezo" al Brasil.

#### EPILOGO

A las águilas se les quebraron las alas en momentos en que aún el resplandor de sus glorias lucían en el espacio. Dieron su vida por España. Tuvieron presente su promesa. Franco había dicho: "Plus Ultra" nos hace recordar que el cumplimiento de nuestro deber está en ir más allá..., ¡aunque ese allá sea la muerte!"

Acuden a mi memoria unas palabras dichas por entonces, pero que encajan muy bien en los momentos actuales: "Españoles, no olvidéis estas epopeyas y elevad el espíritu en este momento a la afirmación nacional."

