

75 años de la Aviación Militar

Pocas veces me pongo a escribir con mayor desgana que ésta. He sido un hombre de fe desde el comienzo de este vuelo, y alguna lanza rompí contra la pusilanimidad de agoreros y pesimistas, quizá reforzada mi fe con el preciso conocimiento de una técnica aeronáutica que para mí constituía desde el primer momento el argumento más formidable de mi optimismo, que ha sido plenamente confirmado por el éxito.

Pero, después de alcanzado éste, en medio del aplauso entusiasta del mundo entero, entre las aclamaciones sin reservas de millones de seres humanos de aquende y allende los mares, que aclamaban a España en los tripulantes del *Plus Ultra*, ha querido el Destino caprichoso, sin que por asomo aparezca razón alguna técnica que avale el temor, borrar de una pincelada el gallardo mote que un corazón, más que una mano, escribiese un día en la proa del hidroavión.

Pero forzosamente he de limitarme a cumplir el compromiso adquirido con AÉREA, de cronista y no de crítico.

Tomo, pues, mi relato donde lo dejé en mi crónica anterior, que fué en Porto Praia, el día 27 del pasado enero, y prosigo.

Se preparaba la gran etapa, la más larga de este gran vuelo transatlántico y la que encerraba mayores peligros y exigía una mayor precisión de orientación.

De las islas de Cabo Verde a las costas del Brasil son más de 2.800 kilómetros, casi el radio de acción del hidroavión y en tiempo (salvo caso de un viento demasiado favorable) más del radio de acción, pudiéramos decir, de la luz solar. Y el viento demasiado propicio no parece que se presentará, al menos, en gran parte del camino. En la primera, tal vez ayude algo el alisio NE, no demasiado, pues es cuando el aparato va más cargado y además no son demasiado fuertes los alisios. Pero en llegando al paralelo 10° de latitud Norte comienza la zona de las calmas, que continúa hasta por bajo del Ecuador, y después viene el alisio del SE, a producir una componente contraria...

Pero antes que todo esto llegue, Franco necesita resolver otro problema interesantísimo. El de *despegar* con el *hidro* cargado a su máximo.

Ha recorrido con las autoridades portuguesas la isla y, después de madura meditación, decide que la salida sea de Punta Preta, cerca de Rivera do Inferno. En la madrugada del día 30 de enero allá se dirigen el *Blas de Lezo* con el *Plus Ultra*, pues ya dos días antes salió el *Alcedo* para Fernando de Noronha, llevando en su vientre todo el combustible y reposito necesario.

Parece deducirse de algún radiograma de la noche anterior que Franco abrigaba la esperanza de poder llegar aquel mismo día a Recife (Pernambuco), pero yo tengo seguro que no tenía en ello criterio cerrado y que la solución que adoptase dependería de los factores diversos que durante su vuelo hacia Fernando de Noronha se le fueran presentando. Tenía, pues, trece o catorce horas para pensarlo.

Por el pronto, la hora en que logró *despegar* de Punta Preta fueron las ocho y nueve minutos del meridiano Greenwich, y aunque en el sentido del vuelo contrario al de rotación de la tierra ganaban algún tiempo de luz, la hora de salida fué ya, sin duda, un poco tarde.

Renunciamos a describir la emoción inmensa que experimentarían nuestros compañeros al conseguir *despegar* con su avión y lanzarse al espacio proa a la América. Nos figuramos a César ante el Rubicón y a Franco ante este otro Rubicón del Atlántico, muchísimo más ancho y más preñado de misterios, diciendo, como el vencedor de las Galias: *Alca jacta est!*

Sentimos también toda la emoción que experimentarían seguramente aquellos marinos españoles del *Blas de Lezo*, testigos de la hazaña, y la voz vibrante del comandante del buque español, que esperaba sobre sus máquinas, gritando "¡vante!", y el crucero, obedeciendo como corcel espoleado, lanzarse

EN PLENO ATLÁNTICO Y PLENA AMÉRICA

a veinte millas de velocidad sobre la estela de blanca espuma que dejara en el mar un momento el *Plus Ultra* como rúbrica de su firme decisión y empeño.

Navega el *Plus Ultra* por el azul inmenso del cielo y navega el *Lezo* por el azul inmenso del Océano, ambos en loca carrera, como si les faltase tiempo para entretejer una corona de gloria para España...

Pero bien pronto los separa la distancia... El *Plus Ultra* tiene alas, y vuela... Y alrededor del *Plus Ultra* vuela también el corazón de todos los españoles, que nos hemos arrojado del lecho bien de mañana y preguntamos constantemente a las ondas hertzianas: ¿Por dónde van nuestros buenos mozos españoles?

A las doce horas veinte minutos del meridiano de Greenwich el *Blas de Lezo* comunica aún con el *Plus Ultra*. Este ha tenido a esa hora que recorrer cuando menos 680 kilómetros; el *Blas de Lezo* puede haber recorrido 150. La distancia que los separa son, pues, por lo menos, 530.

¡Buena, muy buena comunicación para la estación de 150 vatios del *Plus Ultra*, y por la cola más aún!

Porque la antena, de la estación radio del *Plus Ultra*, como la de todo avión que emplea antena suspendida, es netamente dirigida, es decir, que tiene su alcance máximo en sentido de la marcha del avión.

Después pasan varias horas sin que nada sepamos. A pesar de que llevan por delante el *Alcedo*, no tenemos ninguna noticia que comunicase con él en esta etapa.

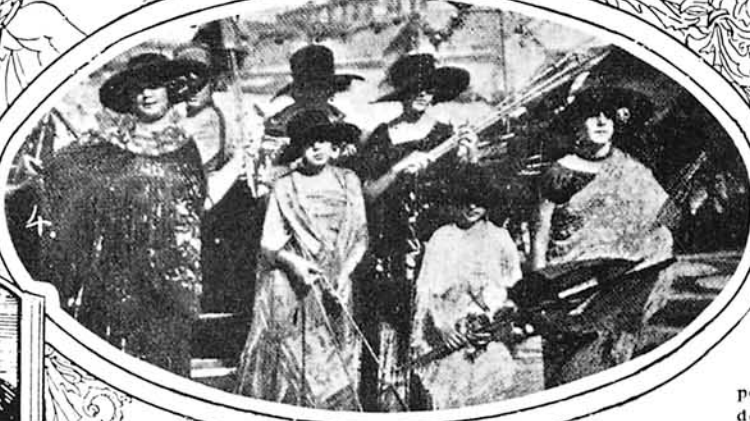
Según las que hemos podido recoger, el *Plus Ultra* comunica a las diez y siete con el *Artus*, vapor alemán que encuentra en su propia ruta. Pero nuestra duda es a qué meridiano pertenecen esas diez y siete. Según el cablegrama de Franco a S. M. el Rey, a unos 900 kilómetros de la costa americana oyeron a la estación de Olinda (Pernambuco), precisamente por su proa, según les acusó el radiogoniómetro, es decir, que iban perfectamente en su ruta; dice que después comunicaron con un barco. ¿Sería éste el *Artus*? Si así fué, entonces el *Artus* no se encontraría sino dos horas antes de llegar a Fernando de Noronha, o sea a unos 350 kilómetros y, por lo tanto, suponemos que las diez y siete sería hora de aquel meridiano o, mejor dicho, de aquel huso, que correspondería próximamente a las diez y nueve de Greenwich. En este caso, son seis horas largas de vuelo, que no sabemos con quiénes han comunicado y si se han orientado por radiogoniometría, pero, desde luego, no cabe duda alguna que se han orientado, admirablemente, sea por radiogoniometría, sea por estima, sea por medios astronómicos o de todo un poco. Franco dice que oyeron primero a la estación de Olinda, a 900 kilómetros de la costa americana de Pernambuco, y después a la estación de Fernando de Noronha. No nos lo explicamos, pues la estación de Noronha, además de tenerla más cerca, es también de más potencia que la de Las Palmas, que oyeron a más de 740 kilómetros. Pero pronto saldremos de dudas los lectores de AÉREA, cuando veamos en sus páginas reproducido el *diario* de navegación del *Plus Ultra*.

De todas maneras las diferencias de meridianos hace que en los periódicos americanos hayamos leído la afirmación de que en recorrer los 2.305 kilómetros de Porto Praia a Fernando de Noronha tardaron quince horas veinte minutos. A nosotros nos salen, muchas, no diremos, pero sí algunas menos.

Según un radiograma, el *Plus Ultra* amaró en la bahía (?) de La Concepción a las veinte horas cinco minutos, hora brasileña, de Fernando de Noronha, que corresponde próximamente a las veintidós horas cinco minutos Greenwich. Desde las ocho horas nueve minutos hasta las veintidós horas cinco minutos no van más que trece horas cincuenta y seis minutos. Pero aun esto, tal vez, sea demasiado, pues leemos en un radiograma de Fernando de Noronha que allí se vió el hidroavión a las diez y



El "P
Ult
en
Bra

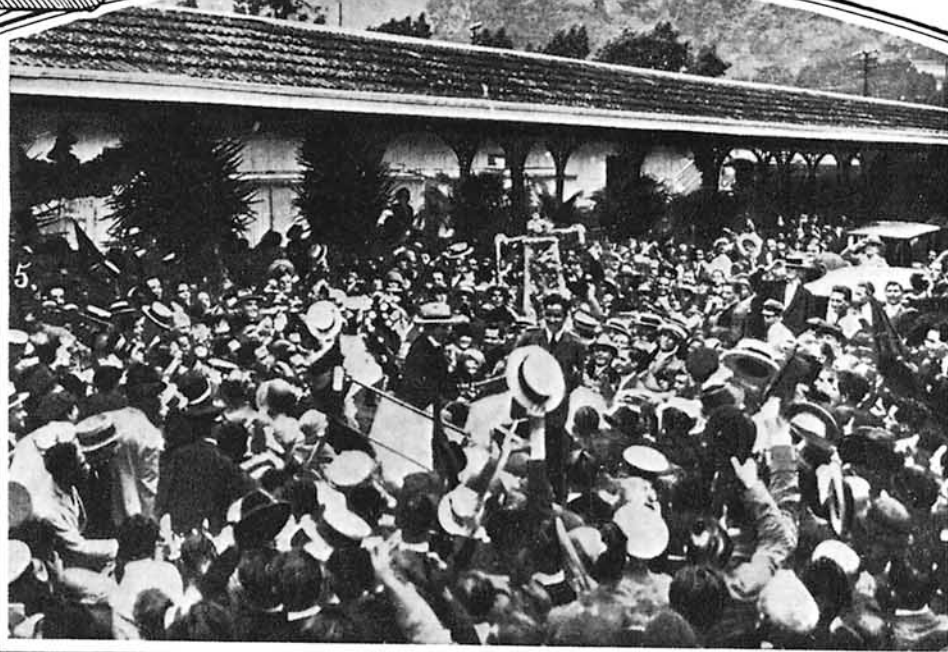


1. Los aviadores, momentos después de amarar, se trasladan del «hidro» a la gasolinera que los ha de llevar a tierra.—2. Tribuna levantada en la plaza Maná, Je Pernambuco, donde los tripulantes del «Plus Ultra» fueron recibidos

por el prefecto de la ciudad, dos militares extranjeros, de la isla de Enxádas.—4. Lin la española, que acudieron a 5. Nuestros aviadores en Pe

te aclamados.—6. El Presidente de la República y el ministro de España, con Franco, Ruiz 7. El Presidente brinda una copa a nuestros aviadores.—8. Solemnidad religiosa cele

lus
ra”
el
sil



altas autoridades y agrega-
—5. La partida para tierra
das brasileñas, ataviadas a
saludar a los aviadores.—
tropolis, son delirantemen-
de Alda y Durán, en el palacio de Río Negro, residencia de verano del Jefe de Estado.—
brada en la iglesia del Cristo, en acción de gracias por la feliz llegada del «Plus Ultra»

nueve horas treinta minutos, naturalmente, hora brasileña, que es la que allí rige, o sea treinta y cinco minutos antes de lo que dice el anterior radiograma citado; puede que esto todavía sea exagerado, por la afirmación de Franco en su conversación cablegráfica con el Rey, que dice "que con las últimas luces del crepúsculo amararon a la vista de la isla", y en otra información de *La Nación*, de Buenos Aires, del día 11 de febrero, ponen en boca de Franco: "He leído varios relatos erróneos con respecto a nuestro paso por Fernando de Noronha. Noronha no nos vió en realidad, como se dice, haciéndole señales. En realidad, nos comunicamos con este islote por radiotelegrafía, enviándole el siguiente mensaje: *Se está haciendo noche. Vamos a tomar agua. Si no llegamos a la isla, dígame al "Alsido"*". Tomamos agua poco después en mar mala y fué seguramente debido a nuestras evoluciones, que circuló la leyenda de que habíamos mostrado primero un farol verde como indicación de que seguíamos viaje, y después un farol colorado, como señal de que amarábamos."

Ahora bien; Fernando de Noronha está bastante próximo al Ecuador y en el Ecuador y sus alrededores se pone el sol a las seis de la tarde y no hay apenas crepúsculo, es decir, que si amararon con las últimas luces del día no pudo ser sino minutos después de las diez y ocho horas brasileñas, o sean las veinte horas y pocos minutos más de Greenwich. En ese caso no tardaron más que unas doce horas en recorrer los 2.305 kilómetros, y, por lo tanto, la velocidad media se aproxima más a los 190 kilómetros por hora que a los 146, que ha sacado algún correspondiente americano, sin duda equivocado por la diferencia de horas. Y es más en consonancia nuestra afirmación con lo que dice Franco mismo, que hubo trozos de este vuelo en que hicieron 200 kilómetros por hora.

También en esta interesantísima etapa parece está perfectamente aclarado lo de que amararon a 30 ó 40 millas de la costa de Noronha. Nada de eso. Primero, porque lo dice Franco bien claro, que amararon a la vista de la isla, y mal podía verse ésta con niebla y con las últimas luces del corto crepúsculo ecuatorial a 30 millas de distancia, que suponen 54 kilómetros. Además, con mala mar el hidroavión no puede navegar a más de cinco ó seis millas y hubiera tardado, por lo tanto, de cinco a seis horas en llegar a Puerto de San Antonio. Lo que indudablemente hicieron a 30 ó 40 millas fué medir la gasolina que les quedaba y vieron que eran 900 litros, y puede que a esa distancia de la isla avisasen a ésta por radio que se proponían amarar allí. Pero los radiogramas de Fernando de Noronha nos dicen bien claramente también que fué muy cerca de la costa de la isla, por el Norte de la misma y en frente a Quixaba, donde amaró, quizá no mucho más de unos trescientos a quinientos metros de la misma. Después, sí, fué navegando paralelamente a la costa de la isla y guiados por el faro unos tres kilómetros y medio cerca, pasando por delante de la Piedra (no bahía) de La Concepción, hasta llegar a entrar en el puerto de San Antonio, como puede verse en el adjunto croquis.

¡Con qué ansia respirarían aquella noche nuestros compañeros después de ganar el puertecito de San Antonio! ¡Y eso que el mar movido no les permitía saltar a tierra y habían de tomar descanso mecidos por el Atlántico, al que acababan de vencer en su nave aérea!

¡La gran etapa "inédita", que había dicho Gago Coutinho, estaba escrita!

Pero todavía les quedaban otras igualmente duras, y dos de ellas también inéditas. Pues si bien los 540 kilómetros que les separaban de Recife no eran más que un paseo, que hicieron fácilmente al siguiente día, 31 de enero, las dos etapas de Recife (Pernambuco) a Río Janeiro, de 2.035 kilómetros, y la de Río Janeiro al Río de la Plata (Montevideo), de 2.045, no habían sido aún cubiertas por nadie en un solo vuelo cada una.

La de Recife a Río Janeiro había sido emprendida por tres aviadores; Sacadura Cabral y Gago Coutinho, primeramente; el americano Hinton, después, y, por último, el piloto francés Vachet, de la misión Latecoère. Pero los tres aviones hicieron esta etapa con varias escalas. Así es que de un solo vuelo estaba aún por hacer.

La etapa de Río Janeiro a Montevideo tampoco se había hecho nunca. En sentido contrario, saliendo de Buenos Aires para Río Janeiro la había intentado el italiano Locatelli, pero tuvo que descender varias veces y, por último, rompió el aparato antes de llegar a Río Janeiro.

Y tengo que renunciar a describir entusiasmos y recibimientos, agasajos, flores, besos y lirismos; emociones de Franco al

besar tierra americana en el Brasil; desesperación de todos los tripulantes del *Plus Ultra* al ver que en las islas Enxadas, de Río Janeiro, a poco la admiración pública rompe los timones del *Plus Ultra* con las embarcaciones menores que se le acercaban; la espantosa tragedia que bordearon al romperse una hélice en el aire cien millas antes de llegar a Pernambuco; incendio de una magneto, apagado con resolución y coraje por el gran Rada, exponiendo su propia piel; el gigantesco crucero hecho por nuestros dos buques de guerra, el *Blas de Lezo* y, sobre todo, el *Alsido*; la estación radio de este buque rogando cortés a todas las demás que se callasen y siendo obedecida por centenares de barcos de todas nacionalidades en el trayecto de Noronha a Pernambuco y quedando solamente hablando con el *Plus Ultra* cada siete minutos y medio las estaciones del *Alsido*, Noronha y Olin-



Croquis de la isla Fernando de Noronha

da (Pernambuco); de las mujeres, que se rifan a Rada y dan lugar a que Franco lo tenga que proteger para que no lo maten los cariños, antes de que la multitud entusiasmada de Buenos Aires le pueda dislocar un brazo; los temores que le asaltan a Ruiz de Alda de verse convertido en consultor de radioescuchas; la figura, llena de simpatía, de Durán; el ramo de claveles ofrendado a Franco por un lindo guayabo bonaerense y el clavel de Franco, que dedica a la bella...

Nada de esto he de narrar, que sería abusar de AÉREA y de la paciencia de sus lectores; pero si quiero, queridos amigos del *Plus Ultra*, recordaros después de vuestro triunfo, cuando tal vez tengáis en vuestra alma el amargo acibar de un desengaño, aquellos versos que de la lengua de Shakespeare nos tradujese y recitara magistralmente, en aquella simpática camaradería de la base de Mar Chica, aquel coronel poeta y modelo de caballeros:

...si la fe en ti mismo
te conforta y sostiene cuando todos
duden de ti, y aun, con serena calma,
tu razón halla excusa a su recelo.
Si sabes esperar, sin que la espera
te desaliente...

Si al encontrar al Triunfo y al Desastre
te desvías de entrambos impostores
con el mismo desdén...
Si al ver hundirse el sólido edificio.
Labor y orgullo de tu vida entera
sin vacilar, a rehacerle aprontas
con fe sumisa los mellados útiles

...tuyo es el mundo
tuyo ha de ser cuanto en su seno encierra
y lo que es más hermoso todavía:
¡Serás un hombre! Sábelo, mi amigo.