



Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA

EJEMPLARES NO VENALES

co.com Liberbank EL ARCO Liberbank EL ARCO EJÉRCITO DEL AIRE Caser SEGUROS Círculo Asesores VIGIL FERNÁNDEZ QUIROGA



Homenaje al Plus Ultra - 95 Aniversario. 10 de febrero de 2021
SR. DON JUAN JOSÉ MEMBRANA
Capitán de Navío (Ret.) - Aviador Naval - VGM
Instituto Aeronaval - Presidente

Pág. 4



Relato de un vuelo histórico el Plus Ultra
D. ÁLVARO FERREIRO ALBUERNE
Caballero Cadete de 2.º Curso
de la Academia General del Aire.

Pág. 22



La emigración y el Plus Ultra
D. SANTIAGO G. ROMERO
Antropólogo
Director de la Fundación Archivo de Indios
Museo de la Emigración, Asturias

Pág. 12

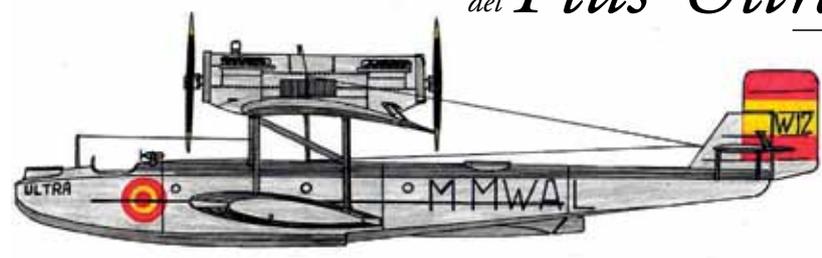


No habíamos ganado un mundial de fútbol pero... habíamos volado de Palos al Plata
D. JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Director de la Revista RESCATE

Pág. 32

co.com Liberbank EL ARCO Liberbank EL ARCO EJÉRCITO DEL AIRE Caser SEGUROS Círculo Asesores VIGIL FERNÁNDEZ QUIROGA

Ejemplar dedicado al **95** ANIVERSARIO del *Plus Ultra*



Dornier Wal J Plus Ultra

co.com Liberbank EL ARCO Liberbank EL ARCO EJÉRCITO DEL AIRE Caser SEGUROS Círculo Asesores VIGIL FERNÁNDEZ QUIROGA



GRACIAS AMIGOS

En esta **Página segunda**, en la que habitualmente desglosamos el índice y revelamos los autores de los diferentes artículos, queremos en esta ocasión que sea soporte de dos agradecimientos especiales; por una parte el que personalizamos en el Señor Presidente del Instituto Nacional Newberiano, de Historia y Cultura aeronáutica de la República Argentina Excmo. **Don Roberto Salvador Martínez**. Mediador en la colaboración del Señor Capitán de Navío don Juan José Membrana.,

Y por otra parte a una persona a quien sentimos muy cercana, y colaboradora, y a quien debemos un gran servicio por las magníficas referencias que puso a nuestra disposición para documentarnos, tanto para planificar y confeccionar esta revista como para que el Círculo Aeronáutico disponga de un envidiable fondo documental sobre aquél histórico vuelo de 1926 entre Palos de la Frontera y el porteño Río de la Plata. Esta persona a la que siempre hemos encontrado disponible para apoyar nuestras investigaciones históricas la reconocemos en **Don José Vega Martínez**.

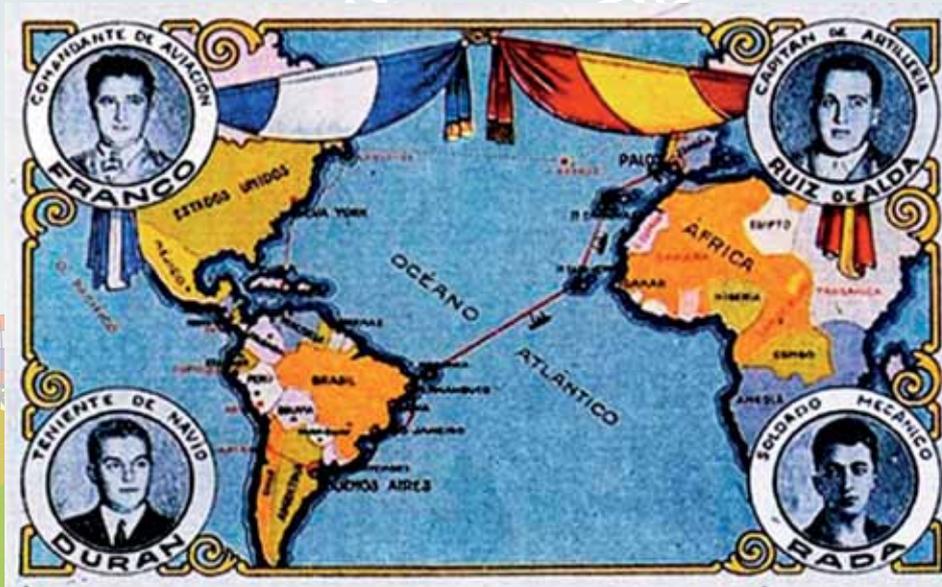
En este número de RESCATE, toca recordar y conmemorar el 95 aniversario de la llegada del Plus Ultra, salido *–como las carabelas de Colón de Palos de la Frontera–* a Río de la Plata.

Nos lo recuerdan cada cuál a su estilo y sentimiento, con el relato plural en emociones que esta Historia requiere. Son nuestros articulistas invitados:

Don JUAN JOSÉ MEMBRANA Capitán de Navío y aviador, Héroe de Malvinas, que nos escribe desde República Argentina enfatizando la gloria de esta epopeya del hidroavión PLUS ULTRA y de sus aviadores.

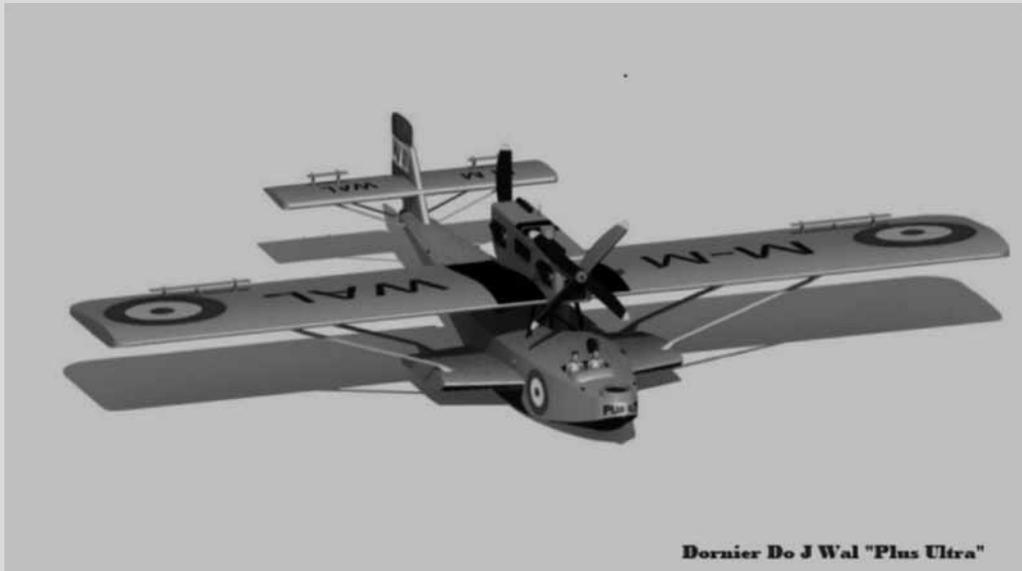
Don SANTIAGO GONZALEZ ROMERO, Director del Museo de la Emigración, en Colombres, quien destaca el gran protagonismo que tuvieron los emigrantes españoles recibiendo y aclamando al PLUS ULTRA

Don ÁLVARO FERREIRO ALBUERNE, nos da la visión que de tal hecho histórico tienen hoy los jóvenes estudiantes que tienen interés y leen la Historia de su Patria. El articulista es Caballero Cadete de 2º Curso de la Academia General del Aire y miembro del Círculo Aeronáutico Jesús Fdez. Duro de La Felguera.



Esta Revista ofrece sus páginas a cuantas personas tengan que contarnos algo de la Historia de la aeronáutica en general y de la aviación en particular. Los artículos que no deberán exceder de cinco folios no tienen retribución económica alguna.

Ni el Consejo de Redacción de la revista RESCATE, ni sus miembros asesores, ni sus patrocinadores, se responsabilizan del contenido de los artículos aquí publicados, siendo sus autores los únicos que con sus firmas adquieren la responsabilidad de tales contenidos.



**A Vosotros tripulantes del Plus Ultra el Honor
y la Gloria a España ¡!**



Homenaje al Plus Ultra - 95 Aniversario

10 de febrero de 2021



SR. DON JUAN JOSÉ MEMBRANA
Capitán de Navío (Ret.) - Aviador Naval - VGM
Instituto Aeronaval - Presidente

CON ENTRAÑABLE ALEGRÍA acepté el gentil ofrecimiento del Señor Presidente del Instituto Nacional Newberiano a esta convocatoria, para rememorar la increíble hazaña, para su época, que significó el vuelo en Raid del hidroavión «PLUS ULTRA», entre el Puerto de Palos y el Puerto de Buenos Aires, en este año en que se cumplen el próximo 10 de febrero, exactamente 95 años del épico vuelo.

En mi doble carácter de miembro de número del Instituto Nacional Newberiano y Presidente del Instituto Aeronaval Argentino, se me ofrecía una oportunidad única para enfatizar la gloria de esta epopeya, redescubrir a los valientes que la forjaron y dar Fe del cielo con el que la Nación Argentina, honró su donación y concretó su custodia desde el ayer hasta nuestros días.

Pero tampoco puedo dejar de confesarles, la emoción que me embarga como nieto de Andaluces y Rondeños sabiendo que mis raíces se hunden profundas en las serranías y bahías de las costas mediterráneas. Este narrar es para mí, volver al seno familiar, como quien cruza una bahía mecido de espaldas en la quilla de una simple barca de pescadores.

Nos cuenta la Historia que el inicio de la cita con el destino que el Plus Ultra y su tripulación comenzaban, los ubica en una misa matinal en la iglesia de San Jorge frente al altar de la Virgen de los Milagros, (lugar donde también rezara Cristóbal Colón antes del viaje de 1492) el 22 de enero de 1926. Ese destino que los llevaría a pasear su bandera y gallardía por las latitudes del sur del planeta y finalizar a las 12 horas y veintisiete minutos del miércoles 10 de febrero siguiente, en el antepuerto de nuestra querida ciudad de Santa María de los Buenos Aires.

Pero me gustaría comentarles en que contexto mundial y nacional se cumplió esta hazaña, porque en ese momento, no escapa a ninguno de los lectores, el hecho singular que en la República Argentina y más precisamente durante nuestro primer Centenario (1910), los primeros aviones «más pesados que el aire», recién abrían y surcaban nuestros aires por primera vez, aviones que habían surgido tan sólo siete años antes.

Esos primeros aeroplanos de 1910, despertaban los sueños y las ilusiones de los visionarios del



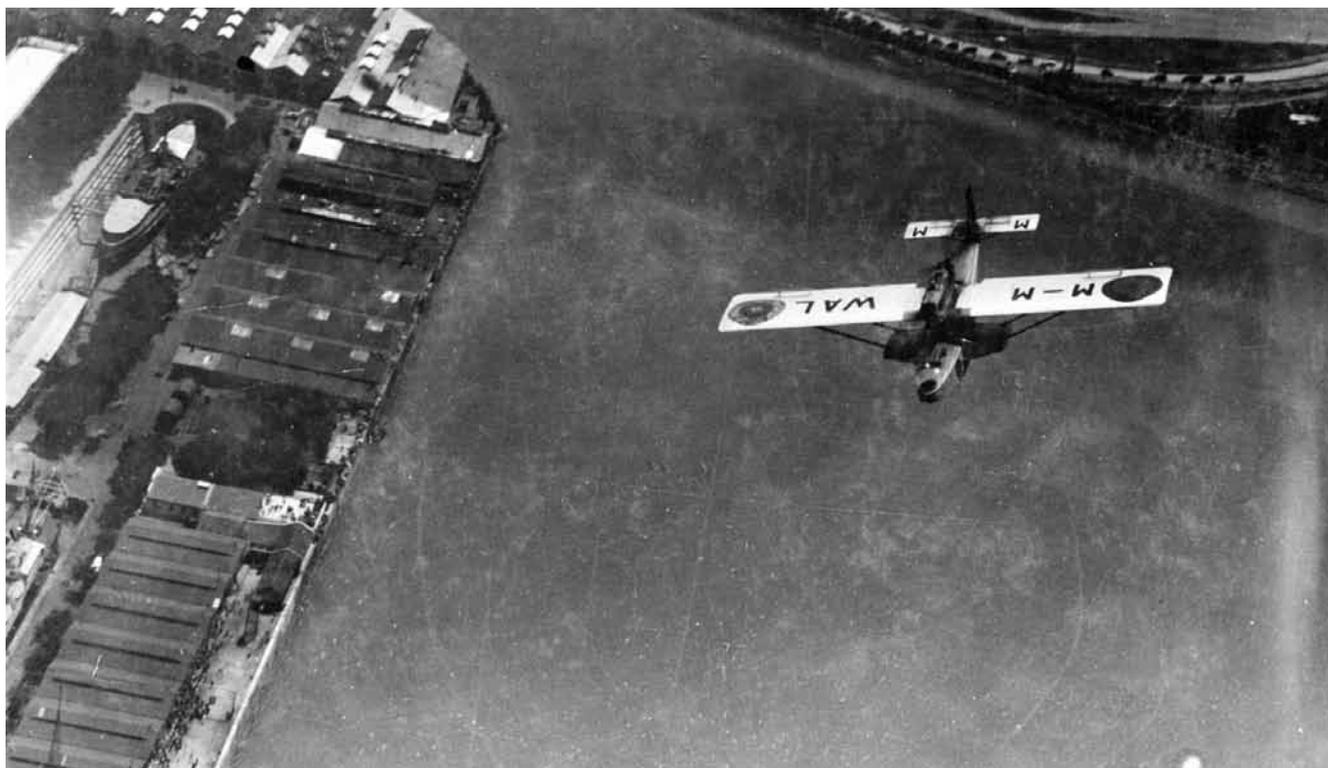
El Plus Ultra y su tripulación.

transporte aéreo, siempre más rápido, siempre más lejos, siempre «PLUS ULTRA», luego sobrevendría la Primera Gran Guerra y de ese tiempo de oscuridad surgirían a su vez nuevos aviones, más capaces y ya volando a la altura del valor de pilotos y tripulantes.

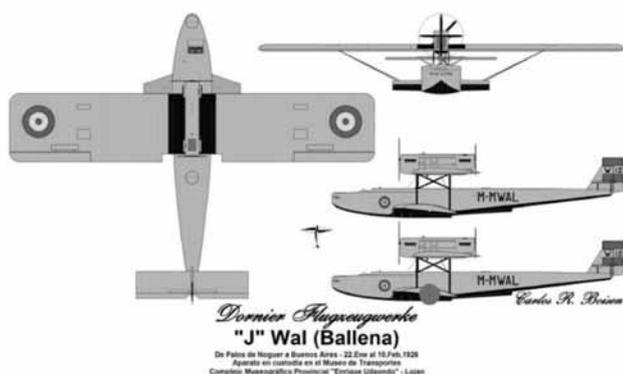
Me animo a pensar ante ustedes, que el Comandante Don Ramón Franco Bahamonde fue uno de esos jóvenes titanes que aprendieron a volar en tela y madera y poco tiempo después, tan sólo 16 años, ahora con aviones de metal, pensaba que nada le era imposible. Y ese era el espíritu que lo animaba en esos tiempos, reflejado en el libro documental de tan extraordinario viaje, «De Palos al Plata» donde menciona sus tres objetivos fundamentales:

- Dar a conocer el valor de la Aviación Española y ganar honra y prestigio para España.
- Sentar normas para la navegación sobre el mar a grandes distancias.
- Estrechar lazos entre España y las jóvenes naciones americanas de habla hispana.

Para cumplirlos eligió personalmente el avión, un modelo Dornier J Wal construido en Italia, cuyo prototipo volara inicialmente en 1922 alcanzándose a construir más de 250 unidades. Este en particular con modificaciones que lograron duplicar su alcance de diseño y equipándolo con los mejores sistemas



Sobrevolando el Puerto de Buenos Aires el 10 de febrero.



de navegación de la época, el radiogoniómetro y el sextante a burbuja tomando como referencia inicial la experiencia adquirida durante el cruce Lisboa – Río de Janeiro por los pilotos portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral en 1922.

También eligió personalmente a cada uno de los tripulantes que lo acompañarían, reunió en ellos experiencia y confianza personal, como copiloto eligió a su amigo el Capitán de Artillería Don Julio Ruiz de Alda, como navegante la Armada española designó al Teniente de Navío Don Juan Manuel Durán y como Mecánico se presentó voluntario y fue aceptado un joven cabo de tan sólo 21 años Pablo Rada Uztároz.

Cada uno de ellos merecería hoy por sí solo de una conferencia sobre su persona, pero baste decir

que cumplieron con su deber y compromiso, tal vez también animados por el nombre «Plus Ultra», nombre emblemático y elegido con prudencia, que según dice Franco:

«Debía ser el motor inspirador ante cualquier adversidad que los enfrentara al límite de su propia resistencia».

La inmensidad Atlántica los espera y entonces con sus dos motores a pleno sus corazones se agigantan y vuelan, siempre más allá, siempre Plus Ultra ¡!!

Etapas tras etapas, riesgo tras riesgo, ellos son enfrentados, sometidos, dominados a puro coraje por esta tripulación, que triunfa donde otros o han fracasado o donde se ha debido cambiar de aviones una y otra vez.

El Crucero Blas de Lezo y el Destructor Alsedo son sus ángeles guardianes.

Pero a Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, nada los detiene y día tras día progresan un poco más y ahora sí, al mediar el día 20 de travesía y siendo este el miércoles 10 de febrero arriban por fin a Buenos Aires, nuestra perla del Plata ante un mundo que no sale de su asombro y reconoce su valor y osadía.

El Atlántico Sur ha sido vencido, esta vez con un único toque, un único avión que representa el estado del arte de la navegación aérea y una tripulación envuelta en un manto de gloria, que se extiende ahora sí desde el Plata hasta la España lejana y desborda en un sedazo de pasión a la hispanidad toda.



El Plus Ultra sobre el Río de la Plata.

Han recorrido 10270 km, en 59 horas y 39 minutos de tiempo efectivo de vuelo, con no pocos contratiempos pero con una FE inquebrantable y la nación Argentina toda, como lo hicieran previamente el Brasil y el Uruguay, los recibe con sus brazos abiertos y el corazón dispuesto.

El presidente Torcuato de Alvear encabeza esa recepción junto a su Ministro de Marina el Almirante Domec García y reciben a los aeronavegantes como hijos pródigos, mostrándoles que también en esta tierra se pueden sentir como en casa.

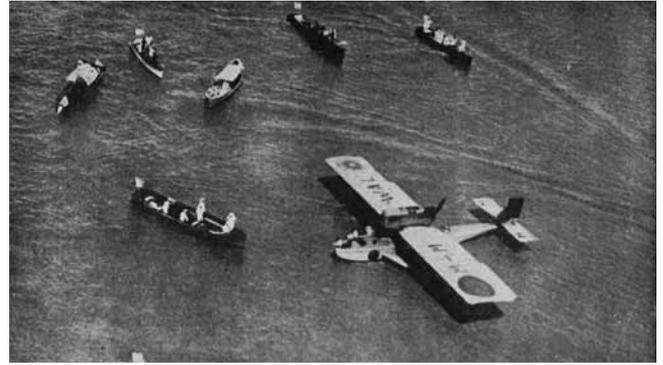
Durante esos días calurosos, tal vez agobiantes del verano porteño, innumerables agasajos, conferencias, viajes a ciudades del interior, entrevistas con la prensa y recepciones dentro de la extensa colectividad española, van dejando huella en la valiente tripulación, que declarada «huésped de honor» es sentida por los argentinos como sus nuevos hijos del corazón.

Como evidencia indubitable del impacto mundial del vuelo, me permito transcribirles el mensaje del cuerpo diplomático ibero-americano acreditado en Madrid:

«No ha muerto en España la serenidad imperturbable ante el peligro, la fe heroica en el esfuerzo, ni la audacia ante la muerte. En efecto, prosigue con el Comandante Franco y sus compañeros la magnífica epopeya con que España trazó una de las huellas más hondas y vastas que haya dejado pueblo alguno.

Y si ayer fue España la primera que llegó a velas desplegadas al Nuevo Mundo, hoy es también la primera que arriba con las alas abiertas en busca de sus hijos. El Plus ultra simboliza el genio de la raza y vibrando sobre el abismo y la distancia como una manifestación triunfal, acaba de llegar de nuevo a América, lo más eterno del alma hispana.

Vuestro vuelo inmortal, consuma pues, la unificación espiritual de la raza, cubriendo con sombras de alas tendidas hacia el Porvenir la huella de Colón y sus tripulantes.»



Instante en que la aeronave triunfal dio término a su viaje, posándose sobre las aguas del Plata, junto a los muelles de la capital argentina.



Revista Caras y Caretas, multitud de ciudadanos a la espera del Plus Ultra.

A los pocos días el destructor Alsedo, que ha oficiado de ángel de la guarda desde la salida de Palos, también entra al puerto de Buenos Aires, mientras el crucero Blas de Lezo había iniciado una semana antes el regreso a España desde la costa norte de Pernambuco.

En el Alsedo fueron a conocer la ciudad de Mar del Plata y allí continuaron los agasajos y celebraciones pero como siempre en la vida, no todo fue alegría, no todo es pleno y la propia VIDA se encarga de ponernos freno en nuestra hora más sublime y fue así que el 21 de febrero Franco recibe la orden de entregar el Plus Ultra al gobierno argentino, como ofrenda eterna de parte de su majestad el Rey y la España toda.

En su libro «Aguilas y Garras» expresa Franco su sentir de ese momento, diciendo:

«Cuando recibimos la orden de nuestro gobierno de entregar nuestro avión, que era algo que formaba parte íntima nuestra, sufrimos la mayor amargura de nuestras vidas; pero el hábito militar, fuertemente arraigado en nosotros, se impuso, obedeciendo aquella orden contra la que se rebelaba todo nuestro ser. Telegramas, ruegos, comparaciones, todo fue inútil, salimos a luchar contra los elementos, pero no hemos podido con las intrigas y la política y hemos aquí que después de nuestro triunfo «fuimos» vencidos por



Monumento al vuelo del Plus Ultra, erigido en la Costanera Sur de Buenos Aires.

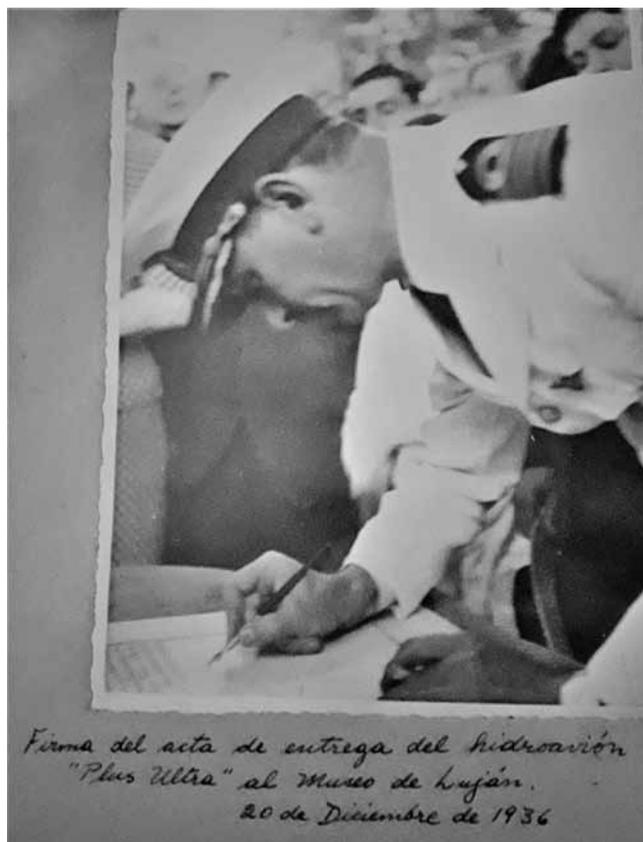


Foto-testimonio de la cesión del Plus Ultra por España, al Museo de Luján.

aquellas, cuando habíamos puesto el avión, en inmejorables condiciones para seguir el vuelo y luchar de nuevo con los elementos.

Se embarcaron en el crucero de la Armada Argentina Buenos Aires y dejaron poco a poco de ver el Plus Ultra, que se mecía en el suave oleaje del río color de león, sus pensamientos se imaginaron entonces que su avión, su hogar durante 20 días, su trocito de España, quedaría para siempre arrumbado y deshecho en la oscuridad de un hangar o en la fúnebre sala de un Museo. Dejaban aquí sus corazones y el porvenir amenazaba en el horizonte.

Escapa a esta síntesis la apoteosis del regreso a España y el recibimiento real y popular ofrecido en Sevilla, como pocos se vieron en los años de la historia del siglo veinte.

¿Pero que le sucedió al Plus Ultra? Dónde está hoy. Durante los primeros meses de 1926, el avión fue exhibido en la muestra anual de la Sociedad Rural, y luego mantenido a flote en el antepuerto de Buenos Aires. Dos años después en la Costanera Sur se levantó el monumento que rinde homenaje al vuelo y sus tripulantes.

Visto a la distancia hay que reconocer que ceder el avión a la ciudad y mantenerlo inicialmente a flote no fue una buena decisión, tuvo la Armada que

retomarlos a su cargo y la Aviación Naval lo trasladó a Puerto Belgrano a finales de 1927 donde allí estuvo conservado por los próximos nueve años sin volar, rodeado de otros Dornier Wal de la Aviación de la Armada.

En 1936 por gestiones directas entre el Director del Museo de Luján Don Enrique Udaondo y el Jefe del Servicio de Aviación Naval Capitán de Navío Marcos Zar, se lo trasladó a ese Museo (ubicado en la ciudad homónima a 70 km hacia el oeste de Buenos Aires) donde comienza la larga etapa de su exhibición y conservación.

Tareas estas en las que España, no estuvo ausente, el avión en dos oportunidades regresó a su tierra de matrícula (1968 y 1986) y con su colaboración se lo puso en valor y también se lo pudo clonar, y hoy una copia exacta de él se exhibe en el Museo del Ejército del Aire en el aeródromo de «Cuatro Vientos» en Madrid.

También el fabricante original Dornier, se decidió a realizar una copia funcional y desde el mes de julio del año 2012 se exhibe en el Museo Dornier en Munich, Alemania

Finalmente creo necesario mencionar que poco a poco, en un período de algo más de diez años, la gloriosa y valiente tripulación del Plus Ultra se fue extinguiendo, primero fue Durán quien falleció en



El Plus Ultra en el Museo de Luján.



Tripulación del Plus Ultra, de izqda. a dcha.: Durán, Ruiz de Alda, Franco y Rada. El del medio es desconocido.

un accidente de aviación en 1926, luego Ruiz de Alda en las horas trágicas de 1938 y por último Franco también en 1938 en un accidente operacional mientras volaba luchando por sus ideales. Sólo Rada, el más joven, pudo saber que los miedos y temores imaginados durante el viaje de regreso no se habían cumplido, falleciendo en su España natal en 1969, luego de haber visto su avión en 1968 junto a su familia.

La ruta aérea del Atlántico Sur abierta por el Plus Ultra, fue capitalizada en primer término para el correo aéreo, primero Francia con la empresa Aeropostale teniendo a Jean Mermoz y sus tripulantes desde 1928 y al año siguiente Alemania con Lufthansa, fueron un claro ejemplo de los comienzos de la aviación comercial de larga distancia sobre el mar. Actividad que a partir de 1946, pero ahora con Pasajeros, desplegaría Iberia para España y a partir de 1948 la Flota Aérea Mercante Argentina- FAMA para nuestro país.

El Pueblo Argentino, cumplió y cumple con su legado obedeciendo fundamentalmente a nuestra propia conciencia histórica que nos impone honrar esta extraordinaria gesta y la tripulación del Plus

Ultra cumplió con su valor supremo de obediencia a sus superiores y a sus Ordenanzas.

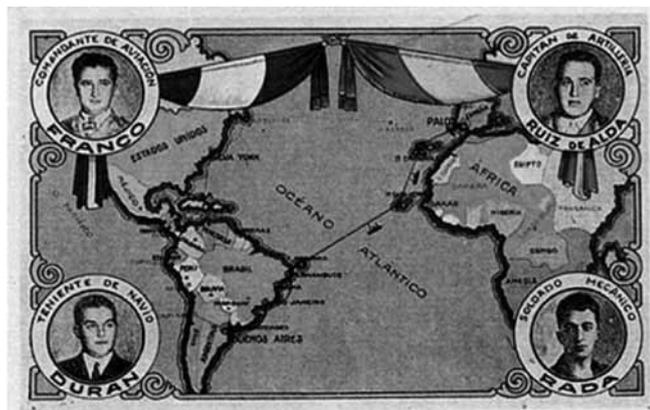
Como hace siglos expresara Don Pedro Calderón de la Barca en 1607, en su poema La Milicia:

... Aquí la más principal hazaña es obedecer
y el modo como ha de ser
es ni pedir, ni rehusar.

Aquí, en fin, la cortesía,
el buen trato, la verdad,
la fineza, la lealtad,
el honor, la bizarría,
el crédito, la opinión,
la constancia, la paciencia,
la humildad y la obediencia,
fama, honor y vida son,
caudal de pobres soldados;
que en buena o mala fortuna,
la milicia no es más que una,
religión de hombres honrados»

Vuestro Hermanos y Camaradas Argentinos os decimos:

A Vosotros tripulantes del Plus Ultra el Honor
y la Gloria a España ¡! ■



CURRICULUM VITAE

El Señor Capitán de Navío (Re) VGM Juan José MEMBRANA, nació en la Ciudad Autónoma de Bs.As. en 1953.

Ingresó a la Armada en 1970 como parte de la promoción 102 de la ESNM y luego de su egreso como Guardiamarina en el año 1973, realizó su curso de Aviador Naval en 1974.

Realizó cursos de su orientación en la Armada de los EE.UU. en 1978 y 1987.

Se capacitó en Exploración y Guerra Antisubmarina y como Señalero de Aterrizaje en Portaaviones.

En 1982 cumplió 11 misiones de combate durante la Guerra de Malvinas.

Fue Comandante de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina en 1990, 1991 y 1992.

Realizó el Curso de Mando y Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval del Reino de España en 1993 y 1994, formando parte de la Promoción XLI.

Fue Comandante de la Escuadra Aeronaval N° 2 (Antisubmarina) en 1996, 1997 y 1998.

Fue Oficial de Enlace de la Armada ante la Fuerza Aérea Argentina (1999) y ante el Honorable Congreso de la Nación entre 2000 y 2002

En el año 2002 solicitó su retiro voluntario de la Armada. Es Licenciado en Sistemas Navales, posee una Maestría en Administración de Organizaciones y trabaja en la Gestión de la Respuesta ante Emergencias Aeronáuticas en la empresa Aerolíneas Argentinas.

Es autor de numerosos trabajos sobre la Historia de la Aviación en la República Argentina, es Presidente del Instituto Aeronaval y miembro correspondiente del Instituto Nacional Newberiano, de la Academia Alberto Santos Dumont-Argentina y de la Academia Jorge Chávez Dartnell-Argentina.



CARLOS GARDEL LES DEDICÓ UN TANGO

EL VUELO DEL AGUILA

En Argentina Gardel canta un tango:
El rey del aire
tendió sus alas
y fue radiando como el Sol que al mundo baña
con la proeza
de cuatro hispanos
que son un timbre más de gloria para España.

Salió el "Plus Ultra"
con raudo vuelo
mirando al cielo rumbo a la Ciudad del Plata.

El orbe entero
se ha estremecido,
el entusiasmo en todas partes se desata.

Desde Palos el águila vuela
y a Colón con su gran Carabela
lo recuerda con tal emoción
la hazaña que agita nuestro corazón.

Franco y Durán, Ruiz de Alda, los geniales,
los tres con Rada son inmortales.
Los españoles van con razón cantando
al mundo el galardón de su nación.

Y cantarán con todas las naciones
entrelazando corazones.
Y en tal clamor suena un tango argentino
que dice España:
Madre Patria de mi amor.

Cruzó las Palmas y Porto Praia
gloriosos llegan a Fernando Noronha
Prosigue el vuelo y en Pernambuco
da con su raid al mundo la impresión más honda.

En Río Janeiro, Montevideo,
suenan campanas pregonando la victoria
y en Buenos Aires,
la hija querida,
al fin se cubren los valientes ya de gloria.

Dos países en un noble lazo
con el alma se dan un abrazo;
es la madre que va a visitar
a los hijos que viven en otro lugar.

Puedes escuchar este Tango, a la voz y guitarra del propio CARLOS GARDEL enlazando a:
<http://youtu.be/UAdiQk6VIQo>

No lleves efectivo ni tarjeta, paga con tu móvil.

Suma ventajas con la **Banca Digital de Liberbank**, podrás consultar toda la información de tus cuentas y mejorar la gestión de tu dinero.



Controla tus productos de cualquier banco con la función **Tus Bancos Contigo**.



Envía y recibe dinero sin esperas con **Bizum**.



Paga con tu móvil asociando tu tarjeta a **Liberbank Pay** en tu **Banca Digital**. O con tu tarjeta Liberbank con **Apple Pay**, **Google Pay** y **Samsung Pay**.



Activa o desactiva tus tarjetas y **consulta el pin** sin pasar por la oficina.



Descárgate ya nuestra aplicación **Banca Digital de Liberbank**



El gran abrazo que llegó desde la Madre Patria



Sede del Archivo de Indianos y del MUSEO DE LA EMIGRACIÓN (Colombres-Asturias)

La emigración con el Plus Ultra

La emigración y el Plus Ultra



SANTIAGO G. ROMERO

Antropólogo

Director de la Fundación Archivo de Indianos Museo de la Emigración, Asturias

¡Ya viene el cortejo!
¡Ya viene el cortejo! Ya se oyen los claros clarines,
La espada se anuncia con vivo reflejo;
Ya viene, oro y hierro, el cortejo de los paladines¹.

EL 22 DE ENERO DE 1926 despegó de Palos de Moguer con destino a Buenos Aires un hidroavión de la aeronáutica española cuya tripulación estaba formada por el comandante Ramón Franco, primer piloto, el capitán Ruiz Alda, segundo piloto, el mecánico Pablo Rada y el teniente Juan Manuel Durán.

El recorrido, en siete etapas durante 60 horas de vuelo, fue de 10.300 km, amerizando en Buenos Aires el 10 de febrero de 1926, culminando con éxito la singladura aérea del Atlántico Sur.

La gesta, como fue calificada en todo momento, del Plus Ultra, inauguró, en la segunda mitad de los años veinte y una vez que los acontecimientos de Marruecos lo permitieron, la época de los *grandes vuelos* de la aeronáutica española, destinados no solo a explorar al máximo las posibilidades técnicas del avión como arma y como medio de transporte y comunicación, sino también, y principalmente, como instrumento de política exterior.

Así, como primero aconteció con los barcos de las escuadras en sus visitas de prestigio a diferentes países, los destinos elegidos fueron determinados por la historia del impulso colonial español desde 1492 y con voluntad renovada de estrechar los lazos de amistad con naciones emancipadas que, al compartir una herencia cultural e idioma común, eran consideradas hermanas.

Estos propósitos están perfectamente expresados por Ramón Franco en varios párrafos del relato del viaje:

«Al descender y anclar en el río Tinto, el Plus Ultra cesa de ser nave de guerra para ser mensajera de paz que abrirá las rutas aéreas entre España y aquellas tierras descubiertas y pobladas por sus hijos; nave que las unirá con un lazo tan fuerte, que será el comienzo de un periodo de aumento en las relaciones hispanoamericanas, que necesitaban este acto de afirmación».

También hace Franco la siguiente reflexión al comenzar la primera etapa:

«En el muelle de embarque había miles de personas que le dieron a la partida gran solemnidad, debido principalmente a que el vuelo no era un raid de aviación, técnico y deportivo, sino un raid de gran trascendencia política, por la enorme importancia de la aproximación hispanoamericana que de él se iba a derivar².»

Franco se cuidó en todo momento de destacar más allá de lo necesario los logros tecnológicos³ y puso el acento en la destreza de la navegación por los pilotos y la naturaleza diplomática del viaje. De hecho, era portador de mensajes del Rey D. Alfonso XIII a los presidentes de Brasil, Uruguay y Argentina, lo que aseguraba, junto la participación de la aviación y la marina, recepciones al máximo nivel en cada etapa del raid.

Además, el carácter ubicuo, desde la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del XX, de miles de compatriotas de la emigración, repartidos en todo el orbe hispánico y portugués, garantizaría de por sí el éxito de la misión del Plus Ultra; los emigrantes no solo fueron los protagonistas activos de los recibimientos multitudinarios y homenajes que se hicieron a los pilotos y tripulantes españoles; reivindicaron y pusieron simbólicamente de manifiesto, con la presencia en los puertos, calles y plazas su decisivo papel en la construcción de las repúblicas americanas, lo que acertadamente se nombró como segundo descubrimiento de América: el de la emigración.

Retrospectivamente, el vuelo del Plus Ultra era el tercer intento de cruzar el Atlántico Sur. Los portugueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho, realizaron tempranamente, en 1922, la conexión aérea entre Lisboa y Río de Janeiro. Tuvieron muchas dificultades y el trayecto exigió el empleo sucesivo de tres hidros. El recibimiento en Pernambuco y Río fue triunfal a pesar de los avatares.

Ya en 1925, coincidieron dos planes casi al mismo tiempo: el de Italia, con el «Alcione», pilotado por Casagrande, y el de España, con el Plus Ultra comandado por Franco. A pesar de la elegancia y discreción

² Comandante Franco, capitán Ruiz de Alda. De Palos al Plata. Espasa Calpe, S.A.

³ El aparato era un Dornier Wal construido en Italia. Franco hubiese deseado un avión de factura española.

¹ Primera estrofa de la Marcha Triunfal. Ruben Darío.

de ambos pilotos, no deja de entreverse el carácter competitivo y rivalidad de ambos proyectos, en lo personal, en lo técnico, en lo nacional y en lo espiritual. Determinados retrasos que se producían en la construcción del Dornier Wall, encargado por España a la factoría italiana en Pisa, los atribuye Franco a intereses ocultos, así, al enterarse de la partida de Casagrande el 4 de noviembre, escribe:

«hay algo que empuja al avión italiano, y también hay algo oculto que hace que el nuestro no esté en condiciones de partir. Ese algo está muy desarrollado en el pueblo italiano y se llama patriotismo».

Como ya señalamos, los destinos de los grandes vuelos por parte de las distintas naciones eran elegidos en relación con sus proyecciones históricas nacionales. Portugal obviamente dirigió su iniciativa hacia Brasil, territorio colonizado a partir del desembarco de Cabral en 1500 e independizado en 1822, y España a la Argentina que, colonizada a partir de 1530, permaneció vinculada a España hasta su independencia de facto en 1810. Italia eligió igualmente Argentina como destino del raid de Casagrande y se apresuró a adelantarse a España. Se daba respuesta a la persistente campaña que las revistas italianas de aviación habían desarrollado, y encaminada a que fuera Italia la nación que debía de hacer este vuelo a la Argentina, por exigirle así sus intereses.

Después de la independencia de Argentina y durante el largo periodo de consolidación política, la colectividad más numerosa en el Río de la Plata era, naturalmente, la hispana. En los años revolucionarios habían quedado muchos españoles, liberales y progresistas y que veían con buenos ojos a la nación recién nacida, aunque las relaciones no fueron las mejores posibles debido a la hispanofobia del momento. A partir de 1852 la cuestión de la independencia era un tema superado y, salvo algún espíritu mezquino, nadie veía ya en España un enemigo. Comenzó entonces una etapa de comprensión fecunda y recíproco respeto. Enseguida, el núcleo español residente en Argentina comenzó a sentir esa tierra como suya, no con espíritu de soberanía política, sino como patria nueva hija de la gran civilizadora de América. El hispanoamericanismo, además, cobró gran impulso a principios del siglo XX en las celebraciones de los centenarios de la independencia, que pasaron de conmemorar la separación violenta a festejar el reencuentro con la madre patria.

Ante el crecimiento económico y consolidación del país, bajo la política de gobernar es poblar, comienza un intenso movimiento migratorio desde el sur Europa a la Argentina y otros territorios del Plata. Entre 1857 y 1930 arribaron más de 6,3 millones de emigrantes, de los cuales el 49 por ciento eran

italianos y el 32 por ciento españoles; un tercio de esa emigración quedó en Buenos Aires, que de 685.000 habitantes en 1895 pasó a más de 2.200.000 en 1930 —53% italianos y 24% españoles—.

En definitiva, desde mediados del siglo XIX y hasta la década de 1950 se considera que más de dos millones de españoles eligieron Argentina como país de destino, si bien el periodo de mayor concentración aconteció entre 1870 y 1930. Con todo, los españoles eran, detrás de los italianos, el segundo grupo inmigrante en la ciudad de Buenos Aires y a nivel nacional. Ricardo Moner (Barcelona 1853-Argentina 1927) escritor y periodista, gran defensor de la cultura española en Argentina, advertía en *El Mercurio*: «italianos, franceses e ingleses aumentan cada día su comercio e influencia y el de España languidece; la colectividad italiana es numerosísima y el idioma de Dante ya se imparte en la segunda enseñanza».

Se entiende que Italia buscara adelantarse en el viaje y sus objetivos estratégicos. También que entre las diferentes colonias no dejaran de formarse expectativas respecto a quién llegaría primero.

Enseguida, el vuelo de Casagrande, adelantado al Plus Ultra, se frustra. Esto Franco lo había intuido acertadamente y quizás también el piloto italiano, puesto que en el momento de continuar su viaje desde Sevilla llegó a proponer a Franco que podría esperar al Plus Ultra en Las Palmas *«porque era más simpático el acto de llegar juntos a la Argentina»*.

Un elemento de presión, sin duda, era el seguimiento detallado de los proyectos y preparativos por parte de la prensa, sobre todo los periódicos y revistas americanas, y emisoras de radio, cuyos corresponsales informaban en todo momento de las vicisitudes del viaje. Esto creaba un clima de emoción y gran expectativa de masas, tanto en España como en América.

Era grande la responsabilidad de Franco, pero está absolutamente seguro del éxito del proyecto: *«la suerte, me acompaña en todas mis empresas»*, escribe en su relato. Aunque no lo fía todo a la suerte invocada; la preparación es minuciosa, nada queda al azar; los compañeros son perfectamente elegidos por sus capacidades y dotes personales, y escribe:

«la salida del puerto de Palos significa para nosotros la necesidad de triunfar, porque el triunfo lleva consigo recordar al mundo entero que fue España la que descubrió América con su espíritu, con sus naves, con sus hombres, con su fe y con su dinero».

y continúa:

«si no triunfáramos, la salida de Palos agrandaría el fracaso, con la insensatez que representa acometer tal empresa sin estar seguro del éxito».

Si seguro estaba Ramón Franco, también lo estaban ya todos los españoles radicados en Argentina, Pernambuco, Río o Montevideo movilizados masivamente en el recibimiento que iban a dispensar al Plus Ultra.

En diferentes estudios sobre la inmigración a Argentina se ha señalado que, en ningún otro país, ni siquiera en Estados Unidos, fue tan elevada la proporción de extranjeros sobre la población nativa, pero también existe consenso entre los investigadores a la hora de señalar que la sociedad argentina supo integrar y asimilar a esa masa inmigrante de manera exitosa.

La integración se produce a partir de un proceso de tránsito de una cultura a otra. Para designar este fenómeno, a veces, se habla de *aculturación*, cuando se produce pérdida de la propia cultura, también *asimilación*, que remite a una absorción forzada al adoptar en exclusiva y obligadamente los valores de la tierra de acogida; quizás el término que mejor define el proceso de integración es el de *transculturación*, que es el reajuste mutuamente influyente entre culturas y etnias. No tenemos aquí espacio para el desarrollo de estos conceptos. Lo que quiero decir es que, tanto los hijos y nietos de emigrantes españoles como de los italianos, integrados plenamente en Argentina, como señalamos más arriba, mantuvieron importantes dosis de identidad, entendida como una sentimental lealtad a las costumbres de los mayores y los paisajes de la infancia.

En efecto, en Argentina y otros espacios de América, las identidades étnicas, a pesar de la perfecta fusión del potaje social, perduraron y perduran más de lo que se piensa. Hay que mencionar que la fundación temprana de sociedades de emigrantes, de recreo, beneficencia y un largo etc. contribuyó sin duda alguna a mantener el orgullo por el origen nacional.

El «Triunfo» dispensado a nuestros aviadores no puede entenderse sin el concurso decisivo de los mundos sociales de la emigración. En Argentina, Pernambuco, Río, Montevideo, enseguida estas sociedades constituyeron los llamados comités de recibimiento, que lograron implicar tanto a autoridades y corporaciones públicas como a la ciudadanía en general.

En Buenos Aires, prohombres ligados al Centro Español, como su presidente Fermín Calzada –hermano de Rafael Calzada, abogado, político y escritor, asturiano preminente que contribuyó al mejoramiento de las relaciones hispanoamericanas–, enseguida pusieron al frente del *Comité de Recepción y Homenaje a los Aviadores* a don Félix Ortiz San Pelayo, vasco ilustre y fundador y

presidente de la Sociedad Patriótica Española. El resto de centros de emigrantes, el Gallego, el Asturiano, el Navarro, el Catalán, el Círculo Andaluz, el Centro Valenciano, el Leones y los cientos de sociedades hijas, como agrupaciones municipales y parroquiales, sociedades de socorro, cuya enumeración es prácticamente imposible, tanto en Buenos Aires como en el resto de Argentina configuraron un poderosísimo aparato que explica el recibimiento dispensado al Plus Ultra, cuya hazaña no dudaron en equiparar al viaje colombino. En Uruguay –conocido como la quinta provincia de Galicia– también existían numerosas casas regionales, destacando las gallegas y el Centro Asturiano. Igual aconteció con las sociedades españolas en Brasil, con numerosos centros, ligas de beneficencia y sociedades de socorros y repatriación en varios territorios, en el norte, en Belem do Para, en el nordeste, en el estado de Bahía, o en el sur, en Río de Janeiro, que incitaron la participación solidaria y entusiasta de las sociedades hermanas portuguesas que sentían el vuelo como una continuidad simbólica de la aventura lusa de Cabral y Coutinho y una empresa ibérica. Algunos autores señalan este acontecimiento como el comienzo de una apuesta por el Iberoamericanismo, destacando la proximidad de España con los países lusófonos⁴.

En el libro de Franco y Ruíz de Alda, se hace descripción precisa de los delirios populares. Franco que percibe por debajo de la espuma de la ola humana la corriente social de fondo y el papel decisivo de estas sociedades, recoge:

«si esto ocurre en Pernambuco, donde la colonia española, se compone de menos de sesenta familias, ¿qué sucederá en Río, Montevideo y Buenos Aires?».

y al llegar a Río,

«es imposible describir el entusiasmo de la multitud. Toda la población de Río de Janeiro, cientos de miles de habitantes se extendían por la gran avenida».

Debemos además de consignar, que la emigración española en Brasil, –donde entre 1882 y 1930 arribaron más de 250.000 españoles– era por entonces bastante numerosa y socialmente estructurada, y donde también se constituyeron, en colaboración con sociedades portuguesas y autoridades de todo tipo, comités de recepción.

⁴ La Santa María el aire: El vuelo trasatlántico del Plus Ultra (Palos-Buenos aires 1926), preludio de una Reconquista espiritual de América. David Mancilhacy. En Cuadernos de Historia Contemporánea. núm.28. noviembre 2006.213-241.

Franco y Rada se refieren a la colonia española en Brasil,

«con la colonia española pasamos los mayores peligros del raid. Si no salimos a toda velocidad en nuestros automóviles nuestros huesos se quedan en Brasil. Tal era el entusiasmo de aquellos españoles que, alejados de su patria, veían en nosotros un pedazo de la misma, tal vez aquel en que nacieron y al que quizás no retornarían jamás».

Recordemos que en la efusividad de los encuentros Franco perdió los botones del uniforme y Alda, el mecánico, un zapato.

Y en Río se hace manifiesto también el latente resquemor italiano. En una gran comida ofrecida a nuestros navegantes en el Jockey Club, con asistencia de todos los representantes de las naciones americanas y postres con oratoria, el embajador de Italia se levantó para leer un telegrama de la fábrica del avión, felicitando por el éxito a los aviadores, pero cuya lectura tenía por objeto hacer constar que la fabricación del avión era italiana. Franco lo sintió como una punzada y se prometió a sí mismo que nunca acometería ninguna nueva empresa, si no era con material completamente español.

La entrada en Montevideo fue igualmente apoteósica, una marcha triunfal *dariana*. Las sirenas de los vapores al acuatizar, cientos de lanchas, multitudes sobre el puerto y, ya en la populosa capital, las bandas de música entonando sus *claros clarines* dejaban oír los acordes de la Marcha Real y la multitud en calurosa ovación, con miles de mujeres arrojando ramilletes de flores, pronunciaban vivas a España y al Uruguay.

Finalmente, en la mañana del 10 de febrero, el Plus Ultra sobrevuela Buenos Aires, y a su encuentro salen, a recibirle, los aparatos de la aviación argentina. Al reducir los motores y descender para el amerizaje, los tripulantes del Plus Ultra *escuchan la inmensa algarabía y el clamor que escapa de pechos y bocinas atronando el espacio*.

Apretados habían sido los recibimientos y ceremonias religiosas desde Pernambuco a Montevideo, pero en Buenos Aires no había comparación. A Franco le dislocaron una mano y a Rada el brazo, por lo que tuvo que recibir atención médica. El ministro de Marina, que acompañó a Franco al desembarcar en el puerto, perdió en el recorrido una manga del uniforme. Mientras acudían a la recepción del Presidente de la República Dr. Marcelo T. de Alvear, acompañados por el Intendente de la ciudad el Dr. Noel, las calles eran de una apoteosis indescriptible, la multitud estaba compuesta de centenares de miles de personas⁵ y alimentada por «*avenidas en*

las que discurrían ríos humanos». Bandas de música animaban el ambiente, y al interpretarse el himno argentino y la Marcha Real, la ovación fue imponente. Visitas a todas las autoridades de la nación, a las sociedades españolas, banquetes, agasajos y ceremonias; es imposible atender a todas las invitaciones; desplazamientos triunfales a Rosario y Mar del Plata.

Describir los acontecimientos ocuparía muchas páginas.

Además del minucioso relato de Franco y Ruiz de Alda, al recibimiento en América y a su valoración en la proyección exterior de España se le han dedicado cientos de páginas, artículos y análisis.

Nosotros queremos aquí destacar que nada hubiese sido igual sin el compromiso decidido de los emigrantes y de los hijos de emigrantes y el enorme despliegue realizado por los centros e instituciones españolas. El viaje fue una auténtica catarsis para la colonia española en América, un gran acto de solidaridad mecánica y de afirmación de sí misma, una reivindicación de su papel en la construcción de Argentina, del aporte a la cultura y su apuesta por el futuro compartido. Todos estaban como argentinos orgullosos de recibir a los nuevos argonautas españoles, reafirmando a la vez su origen cultural hispánico. Pensemos por un momento que hubiese ocurrido si hubiesen llegado primero los italianos. Con independencia de los resultados estratégicos del viaje y la consecución o no de los objetivos diplomáticos, España se reivindicó para sí misma ante todos sus hijos en América.

Una última apreciación. También se ha escrito mucho y críticamente sobre la decisión del Gobierno del Directorio de ofrendar el Plus Ultra como símbolo de amistad y hermandad a la nación argentina. Se trataba de conservar la primera nave que unía por aire a España con la Argentina, –portadora de esperanzas, de recuerdos, realidades e ilusiones. Portadora del más allá de la historia, del plus ultra del porvenir–.

Había un precedente con la entrega a Estados Unidos, para su conservación permanente, de la réplica de la nave capitana de Colón, la Santa María, construida ad hoc en los astilleros de Cádiz y que cruzo el océano junto con la Pinta y La Niña para participar en la Exposición Mundial Colombina de Chicago en 1893⁶.

El viaje de vuelta del Plus Ultra, según nos relata el propio Franco en su libro *Palos de Moguer al Plata*, lo planificó estando en Buenos Aires. Tam-

⁵ Se estimó por la prensa cerca de trescientas mil personas.

⁶ La Pinta y la Niña fueron encargadas por los Estados Unidos y construidas en Barcelona.

bién sabemos que las instrucciones del Gobierno de España no fueron estrictamente cumplidas y alguna crítica llegó a verse veladamente por la decisión de no autorizar el vuelo de regreso.

Pero, ¿qué hubiese sucedido si el tornaviaje no lograra culminar la arribada, por accidente, avería o alguna otra circunstancia? ¿Gloria imperecedera a los héroes o recuerdo histórico permanente del fracaso? La suerte es caprichosa. La suerte es así. Posteriores emprendimientos de Franco como la vuelta al mundo en el hidro «Numancia» o la travesía a Nueva York, resultaron rotundos fracasos. En nuestro héroe confluyen luces y sombras.

La Marcha Triunfal dariana refleja magistralmente la ceremonia a que tenían derecho los generales que regresaban a Roma triunfantes de una campaña. Eran tantos los honores y distinciones, el desfile de tropas, el paso bajo arcos triunfales, las mujeres hermosas arrojando flores, el homenaje del *populus* que, temiendo el Senado que ante tanta gloria el vencedor pudiera ensoberbecerse, un esclavo acompañaba siempre al general en su carroza, sosteniendo una corona de laurel encima de su cabeza a la vez que le susurraba al oído «recuerda que eres un hombre», el célebre *memento mori*. Todos vamos a morir.

Gloria a los héroes del Plus Ultra.

Colombes, 10 de febrero de 2021

Fotos:

– La Cooperativa Fotográfica. *Homenaje a los Héroes del Plus Ultra. Álbum Gráfico*. Buenos Aires 1926.

Bibliografía:

– Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ. *Política Naval de la Restauración. (1875-1898)*. Editorial San Martín. Madrid 1988.

– Arturo BERENGUER CARISOMO. *España en la Argentina (Ensayo sobre una contribución a la cultura nacional)*. Buenos Aires 1953.

– Blanca SÁNCHEZ ALONSO. *La inmigración española en Argentina. Siglos XIX y XX*. Fundación Archivo de Indianos. Colombes 1992.

– César YÁÑEZ GALLARDO. *La emigración española a América (siglos XIX y XX)*. Fundación Archivo de Indianos. Colombes 1994.

– Comandante Franco, Capitán Ruíz de Alda. *De Palos al Plata*. Espasa Calpe S.A. 1926.

– Frederik BARTH (comp). *Los grupos étnicos y sus fronteras. La organización social de las diferencias culturales. Introducción*. Fondo de Cultura Económica, México D.F. 1976.

– Instituto de Cooperación Iberoamericana. *América. Acercamiento a su historia. Emigración Gallega y Asturiana. Catálogo Exposición*. Colombes 1989. ■

La emigración quiso estar allí con el Plus Ultra Con sus aviadores, con sus compatriotas

En estas páginas hemos tratado de representar la presencia de la emigración española en aquellas ciudades a las que los héroes del «Plus Ultra» quisieron llevarles, a ellos especialmente, el abrazo de su patria y la constancia de que no se les olvidaba



Comisión Directiva del Centro Asturiano.



El comandante Franco durante su visita al Centro Asturiano, con el Sr. Del Fosno y miembros de la Comisión Directiva.



Damas del Centro Asturiano.



Comisión Directiva del Centro Región Leonesa.



Miembros de la Comisión de Agasajos de la Asociación Patriótica Española.



Comisión Directiva de las sociedades de la provincia de Lugo.



Durante el banquete de la Asociación Patriótica Española. Vista general del salón.



Miembros de las 14 entidades unidas en la fiesta celebrada en el Coliseo.



Club Español. El Comandante Franco rodeado por la selecta concurrencia, en un momento de descanso en el animado baile dado en su honor.



Visita del Comandante Franco a la Casa de Galicia.



Comisión Directiva del Centro Balear.



Comisión de fiestas de las sociedades «Unión Agraria Parroquias Unidas del Distrito de Porriño» e «Hijos de San Salvador de Budiño y sus Contornos». En el círculo el Secretario Sr. Severino Iglesias González.



Rosario. Lunch ofrecido en la Casa de Galicia al Comandante Franco.



Comisión de las 14 Sociedades Federadas de la provincia de Lugo.



Comisión Directiva «Pro Escuelas Santiago de Abres».



Comisión Directiva de la Sociedad Protectora Balear.



Comisión Directiva del Club Español.



Comisión Directiva del Centro Gallego.



Comisión Directiva de la Casa de Galicia.



Visita del Comandante Franco al Club Español.



Visita hecha por el valiente piloto a la Casa de Galicia.

No están todos los que estuvieron,
aunque si dejamos constancia
en estas imágenes de que hubo
muchos que sí quisieron estar



**En Caser
trabajamos
para que,
ahora más
que nunca,
tu vida sea
más fácil.**



TU VIDA | TU SALUD | TU HOGAR | TU AUTO | TUS PENSIONES | TU EMPRESA

902 011 111 | CASER.ES



FRANCO



RUIZ DE ALDA



DURAN



RADA



RAID
ESPAÑA-R ARGENTINA
1926

Relato de un vuelo histórico el Plus Ultra



ÁLVARO FERREIRO ALBUERNE

*Caballero Cadete de 2.º Curso de la Academia General del Aire
Miembro activo del Círculo Aeronáutico Jesús Fdez. Duro*

Introducción

DESDE LOS PRIMEROS momentos de la historia de la aviación, la necesidad de afrontar el reto tanto humano como tecnológico que abría este campo, llevó a los más intrépidos a tratar de dejar unido su nombre a la historia de la aeronáutica mediante la realización de arriesgadas incursiones aéreas cuyo fin no era otro que materializar el progreso en esta disciplina. Experimentados pilotos trataron de cubrir cada vez más largas distancias, alcanzar mayores alturas, y hacerlo a mayor velocidad; asemejándose, tal y como señalaría la prensa de la época, a los grandes exploradores de siglos anteriores.

Adquiriendo un matiz deportivo, e incluso en algunos casos propagandístico, el término «raid», con el que se denomina a esta práctica, acabó teniendo una importancia relevante en la aviación posterior a la primera guerra mundial. Este hecho, en concreto, es importante a la hora de definir las razones del fenómeno que da pie a la expedición del PLUS ULTRA. Pues, a causa del conflicto, la aviación que hasta entonces se había considerado en gran medida como una práctica casi experimental, dio un gran salto tecnológico hacia delante y con ello consiguió atraer la atención de las masas y de los gobiernos sobre sus posibilidades y retos.

Dentro de estas acciones llevadas a cabo en la década de los años 20, que supusieron conseguir grandes retos en el mundo de la aviación, se pueden incluir nombres como el del gran escritor francés Antoine de Saint-Exupéry (también gran aviador y mundialmente conocido por ser el autor de la obra *El Principito*), el carismático aviador e ingeniero Charles Lindbergh junto con su avión *Spirit of St. Louis*; o la expedición española protagonizada por el hidroavión PLUS ULTRA.

Esta última, sobre la que profundizaremos en este artículo, se puede considerar una de las mayores hazañas de la aviación española, e incluso mundial. Recorriendo 10270 kilómetros, entre Palos de la Frontera (Cádiz) y Buenos Aires, los cuatro tripulantes que componían la expedición del PLUS ULTRA marcaron un hito de navegación entre sus contemporáneos. Habiendo superado en expectativas a la expedición lusa, formada por Gago Coutinho y Sacadura Cabral, quienes, en 1922, realizaron un

trayecto similar cruzando el Atlántico entre Lisboa y Río de Janeiro, pero debido a los problemas mecánicos, estos utilizaron tres aeronaves durante la travesía.

El impacto causado por el «raid» adquirió notable relevancia tanto en la sociedad española de la época, como en la hispanoamericana. En este sentido, cabe destacar las aglomeraciones que generó el PLUS ULTRA a su paso, como las formadas Montevideo o en Buenos Aires. En definitiva, toda una proeza mediática para la época.

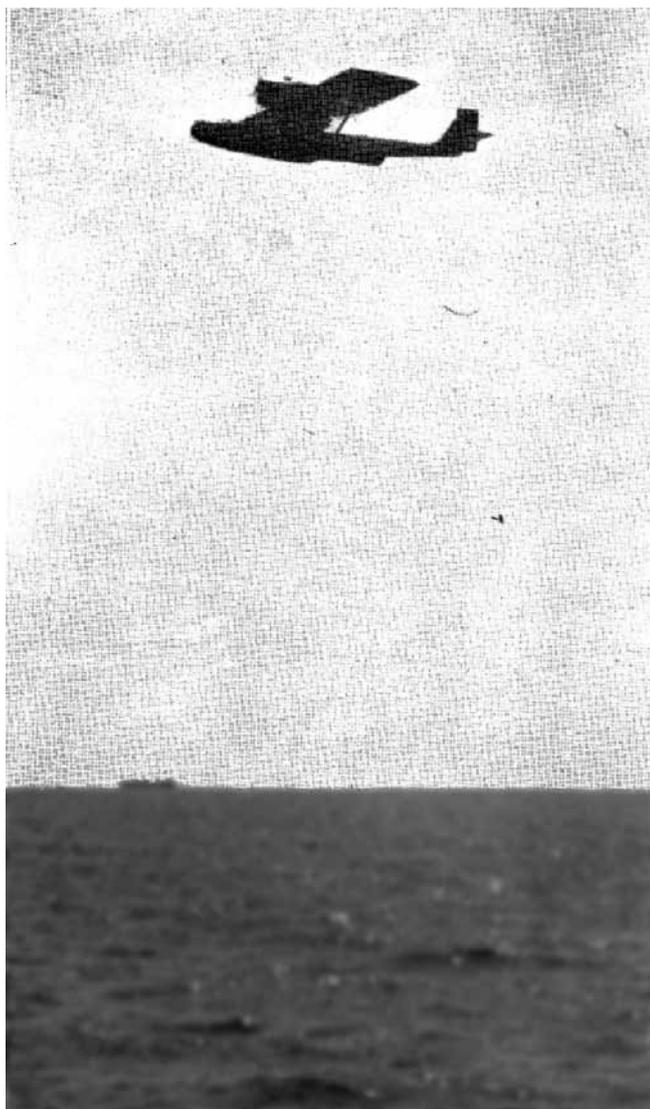
Antecedentes I:

Contexto de la nación y aviación española en los años 20

Resultaría complicado abordar los antecedentes que derivan en la incursión sin tener presente el papel de la dictadura de Primo de Rivera, quién en el año 1923, se había hecho con el poder ante el crítico panorama nacional, marcado por la guerra de Marruecos. La política exterior de ese periodo mantuvo como eje principal poner fin a dicho conflicto, llevando a cabo acciones ofensivas contra los rifeños como el desembarco de Alhucemas, donde la aviación militar española actuó como un arma indispensable en toda la operación.

En contrapartida, la necesidad de establecer una rápida resolución en la guerra del Rif junto con la humilde cantidad de medios con la que contaba la aviación española durante ese lustro ralentizó cualquier iniciativa por incorporarse a la nueva disciplina que suponían los «raid».

Así queda recogido en la *Historia de la aviación española* del Instituto de Historia y Cultura Aérea (ed. 1988) en los siguientes términos «*España, absorbida por la guerra de Marruecos, no había participado en los grandes vuelos que sobre océanos y continentes venían efectuando aviadores de todas las nacionalidades en una noble y deportiva competencia por volar cada vez más alto. cada vez más lejos. cada vez a mayor velocidad [] Naturalmente nuestros aviadores ardían en deseos de incorporarse a esa gran aventura y lo hicieron en 1924 modestamente, como modesto era nuestro material entonces, aprovechando un periodo de relativa calma en la actividad bélica.*».



De hecho, por orden del general Echagüe, director de la Aeronáutica Militar en este período, se realiza un estudio de los posibles campos de aterrizaje para aviones terrestres y de fondeaderos para hidroaviones, en la costa del Sahara durante 1924. Como consecuencia de ese informe, se decidió que una patrulla de aeroplanos estableciera un viaje desde Larache hasta Tenerife amparada a lo largo de la ruta por un hidroavión. Se eligieron para el encargo 3 *Breguet 14 A2* y un *Domier Wal*. Dentro de la tripulación que conformaban los aeroplanos de esta primera expedición, se encontraba el capitán Ramón Franco Bahamonde a bordo del *Dornier Wal*. Tanto el nombre del piloto como el de la aeronave adquirirán gran repercusión junto al del PLUS ULTRA.

Los *Breguet* hicieron el vuelo en 6 etapas iniciadas en Larache el 6 de enero y dieron fin en Arico el 30 del mismo mes, y el *Domier* despegó de Melilla el 13 de enero para rendir viaje de vuelta al mismo lugar el 16 de febrero; aquéllos habían recorrido 1.536 kilómetros en 12 horas y treinta minutos y éste 4.450 en algo más de 38 horas.

El vuelo constituyó un triunfo indudable y puso de manifiesto la posibilidad de establecer un enlace aéreo entre la Península y la provincia más alejada de ella. La etapa cubierta por el *Domier* entre Arrecife de Lanzarote y Casablanca de 817 kilómetros señaló una nueva marca española de distancia en hidroavión.

De esta manera, la incursión causó dentro del cuerpo aeronáutico la sensación de que se abría una nueva frontera de posibilidades en esta disciplina. Así viene recogido en la mencionada anteriormente *Historia de la aviación española* del Instituto de Historia y Cultura Aérea «Este vuelo impacientó a los pilotos que pensaban con nostalgia en las oportunidades que estaban perdiendo al no poner en práctica los conocimientos de navegación que habían adquirido en la Escuela de observadores y la destreza obtenida en Marruecos. Cuando el éxito del desembarco en Alhucemas hizo ver que el futuro se presentaba despejado, el gobierno autorizó en diciembre de 1925 la realización de tres grandes vuelos que venían siendo minuciosamente estudiados: tenían como destino Buenos Aires, Filipinas y la Guinea Española. Tres puntos entrañablemente unidos a la historia pretérita y presente de España».

Antecedentes II: Relaciones hispanoamericanas en el marco previo al Plus Ultra

«Este «raid» sería la mejor forma de estrechar los lazos que siempre han existido entre España y Argentina, pues estas dos grandes naciones, a pesar de su gran separación geográfica y constituir naciones independientes, forman, para españoles y argentinos, como una sola patria unida por afinidades de lengua, raza y sentimientos [] Debe ser nuestra nación, la que lleve la gloria de tan importante viaje, que abre el camino Europa-Argentina». Así introducía la revista española de contenido aeronáutico «*Aérea*» en su número 29, publicado en octubre de 1925, la odisea que protagonizaría el PLUS ULTRA meses más tarde; quedando de manifiesto como el factor propagandístico, fue una constante en el planteamiento del «raid». De hecho, la aportación del PLUS ULTRA en las relaciones diplomáticas españolas con Latinoamérica fue de gran relevancia, así como en la labor de ganar peso en el teatro internacional posterior a la primera guerra mundial.

Para describir las relaciones diplomáticas entre la América Hispana y España hay que remontarse al siglo XIX, por el que pasaron por todo tipo de situaciones. Desde la intransigencia de Fernando VII hasta la mayor apertura respaldada por una burguesía capitalista que, dándose cuenta de la irreversibi-

lidad de las independencias, apostarían por un lento acercamiento, que derivó finalmente en el reconocimiento de las nuevas repúblicas. Tales divergencias generaron una diplomacia de carácter discontinuo entre España y sus antigua colonias.

Los cambios políticos a ambas orillas del Atlántico no harían sino poner de manifiesto los muchos obstáculos a sortear en todo intento de aproximación bilateral. En el caso argentino, ni los intereses económicos eran similares, ni la política exterior española contaría siempre con las avenencias de Buenos Aires. Ciertamente es que las relaciones pudieron variar espontáneamente, pero la cordial cercanía pretendida actuó como eje principal en las relaciones hispano-argentinas. A largo plazo, esta acabaría ocasionando una política de gestos diplomáticos, alejándose de compromisos políticos o económicos.

Dicha cortesía acabó generando episodios de fervor popular que, marcando las distancias, podrían recordarnos a los vividos años después con el PLUS ULTRA en Buenos Aires. Entre los cuales se puede destacar, el recibimiento que la ciudad de Barcelona ofreció, el 16 de marzo de 1900, al buque escuela de la Armada argentina «*Presidente Sarmiento*» a su llegada, con presencia de las autoridades y grandes manifestaciones de júbilo.

No obstante, la llegada al poder del general Primo de Rivera traería consigo un cambio de rumbo a las relaciones con la América Hispánica con la intención de potenciar la imagen global del país y, de este modo, ganar peso en el escenario internacional. Sin embargo, apenas 2 años después de asumir la presidencia, las condiciones serían prácticamente idénticas, abundando las manifestaciones, por ambas partes, de amistad y colaboración hispanoamericanas, pero con escasos resultados prácticos.

Primo de Rivera compartía el ideario hispanoamericanista en cuanto a la teoría de que el pasado común de las naciones implicadas en la historia colonial española legitimaba a la antigua metrópoli para ejercer un cierto liderazgo cultural sobre los pueblos de habla hispana.

En esa búsqueda de vínculos entre el gobierno militar y las repúblicas al otro lado del Atlántico hubo un aspecto que el régimen trataría cubrir en repetidas ocasiones: el propagandístico. Y, en este contexto, el vuelo del PLUS ULTRA resultaría paradigmático.

Antecedentes III:

Planteamiento y formación de la tripulación

En el curso para el mando de unidades tácticas aéreas desarrollado durante 1924, donde se instruían

en la destreza aeronáutica a la flor y nata de la joven aeronáutica de la época, se habían congregado hombres de tan excepcional calidad como Franco, Barberán, Llorente y Loriga, cuyos nombres resonarían en la crónica de la aviación española.

Estos hicieron suyas las aspiraciones ya manifestadas por el heroico Pepe Carrillo, afamado piloto en el ámbito castrense contemporáneo muerto en combate durante una misión en el conflicto del Rif. De este modo querían recoger su herencia de estar presentes en el esfuerzo internacional colectivo de dominar todas las rutas del cielo y, principalmente a ellos se debe el proyecto de esta serie de atrevidos vuelos.

Para cumplir el primer, y más importante de estos propósitos, Barberán había analizado minuciosamente la ruta a realizar hasta la República Argentina que le había indicado Franco, quien a su vez estudió «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», algo que sentían muy profundamente los que habían pasado por la fase de decepción producida por el desastre de Annual, viendo así la posibilidad de realizar el «raid» como un desquite moral que devolviera a España el reconocimiento que esta se merecía.



Nombrado el comandante Ramón Franco Bahamonde como jefe de la expedición; el siguiente tripulante estaba llamado a ser el capitán Mariano Barberán y Tros de Ilarduya, amigo personal del primero y el cual debía acompañarle como observador y navegante, a cuya designación se debía la ruta y los sistemas de navegación. Sin embargo, este solicitó, por razones personales derivadas de un conflicto con un compañero de escuadrilla, la baja temporal en Aviación y su puesto fue cubierto por el capitán de Artillería Julio Ruiz de Alda Miqueleiz; amante de la fotogrametría, observador, piloto, y una persona

con la cabeza bien dotada para las matemáticas. Completó la tripulación el teniente de navío Juan Manuel Durán González, curtido piloto participante de la operación aérea asociada al desembarco de Alhucemas, designado por la Aeronáutica Naval en un gesto de apoyo a la incursión, a la que se sumaron fondos y el apoyo de un destructor; y el cabo mecánico Pablo Rada Ustárroz, del que se puntualiza en el libro «Ramón Franco, El gran aviador español» de Francisco Escartí de la siguiente manera «Julio podría hacer de navegante y segundo piloto, pero su tripulación necesitaba un mecánico. En la base había muchos y buenos, aunque lo más importante es que no se marease a bordo con el hidromecánico sobre las aguas, porque un excelente mecánico mareado no servía para nada. Que no pesara mucho también era otra ventaja y que conociera los motores Napier Lion, algo imprescindible. Ramón andaba dándole vueltas al asunto del mecánico cuando se le aproximó Pablo Rada que volaba habitualmente con él. Era un muchacho de pocas palabras, escaso peso, decidido, valiente y sacrificado. Salía en pleno vuelo de la carlinga, sin miedo a las quemaduras de los gases de escape ni a las hélices, para reparar cualquier avería y dormía en el hidromecánico si necesitaba prepararlo para volar al amanecer».

Se fijaron siete etapas para el vuelo: Palos-Las Palmas (22 de enero); Las Palmas-Porto Praia (26 de enero); Porto Praia-Noronha (30 de enero); Noronha-Recife (31 de enero); Recife-Río de Janeiro (4 de febrero); Río de Janeiro-Montevidéo (9 de febrero) y Montevidéo-Buenos Aires (10 de febrero).



Aceptado el proyecto y anunciadas las fechas del vuelo se hizo patente la expectación que el mismo despertaría tanto en España como en aquellos países donde se preveía que repostase el hidromecánico. Los destinos designados evidenciaron el creciente entu-

siasmo despertado por el «raid». Posteriormente se calculó que en Recife se llegaron a congregarse unas 100.000 personas para recibirlos; en Montevideo se habló de entre 70.000 y 200.000; en Buenos Aires el número de público se elevó según estimaciones a entre 200.000 y 300.000. Cifras que acreditarían el éxito propagandístico de la misión y la consagración de los aviadores como figuras de reconocimiento público; en este caso, sobre todo Ramón Franco. Este pasaría a desempeñar el rol principal en el relato del vuelo, quedando relegados el resto de tripulantes a una posición no marginal pero sí subordinada. De igual manera, la personalización de la hazaña en la figura de Franco haría que muchos de los titulares se centrasen en su persona, uniéndose inevitablemente su nombre al del hidromecánico, como un uno inseparable.

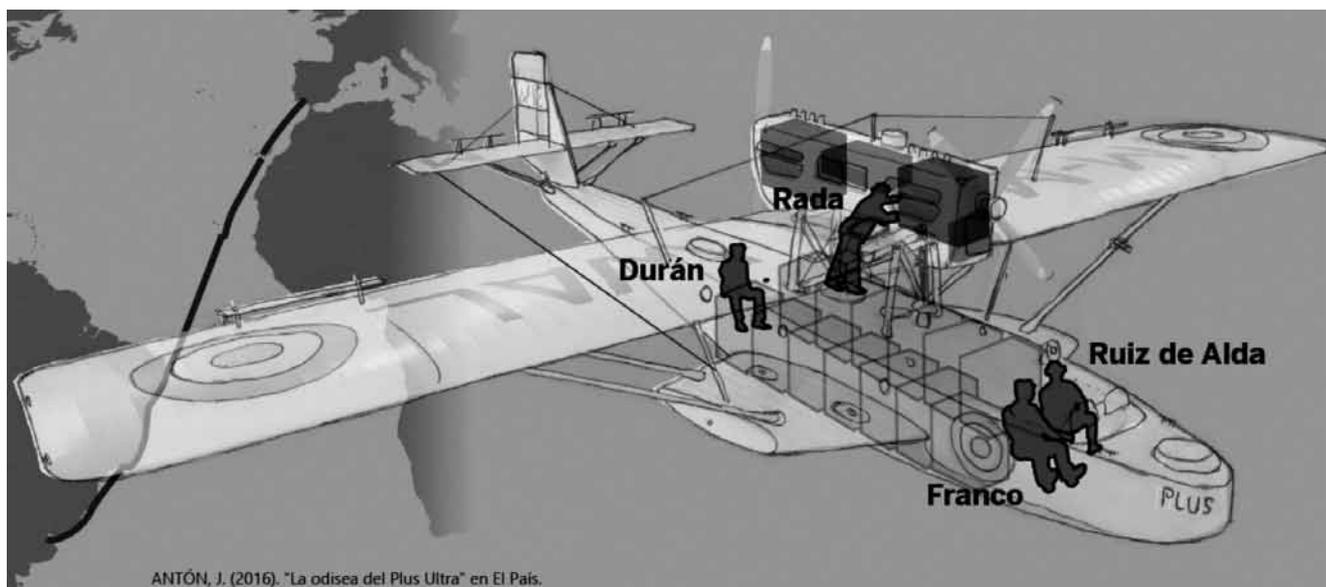
El Dornier Wal: Protagonista de la misión

Apodado Plus Ultra sin haberse constatado ninguna ceremonia civil ni religiosa, el ejemplar utilizado para realizar la incursión era un *Dornier Wal* («Wal» del alemán *ballena*) número 12 o W-12, un hidromecánico totalmente metálico de 22,5 metros de envergadura. Este modelo montaba dos motores Napier de 450 CV sobre la sección central del ala dispuestos en tándem, cada uno de ellos con dos hélices, una tractora y otra impulsora (situadas respectivamente, delante y detrás de cada motor). Poseía un techo de vuelo de 3.000 metros y la capacidad de desarrollar una velocidad máxima de hasta 200 kilómetros por hora. El piloto y el copiloto iban sentados al descubierto juntos delante. El *Wal* fue considerado el hidromecánico más relevante de su época en cuanto a avance tecnológico. Participando en dos de los grandes vuelos españoles, el de la Patrulla Atlántida además del que protagoniza este artículo.

El primer modelo de este célebre hidromecánico alemán, manufacturado en Italia, voló por primera vez en noviembre de 1922 siendo cabeza de un pedido de la Aviación Militar española. Los primeros *Wal* comenzaron a volar portando motores Hispano de 300 CV, pero fueron adaptados rápidamente en cuanto se pudo apreciar la superioridad de los motorizados con los Rolls Royce Eagle IX de 360 CV.

Siendo esta última versión la usada por España en Marruecos.

Tras la adquisición de los primeros catorce *Wal* italianos, CASA fabricó en Cádiz para Aviación Militar otros 17 con motores Lorraine 12 Ed de 450 CV. Estos suplieron las necesidades de las bases de Los Alcázares y Mar Chica, llegando a participar en la Guerra Civil y continuando en servicio alguno de ellos hasta por lo menos 1950.



Ubicación de los tripulantes durante el viaje en el hidroavión.

En lo que respecta al *Dornier Wal* protagonista del «raid» que nos ocupa estaba previsto que se entregaría en septiembre de 1925. En un principio, Ramón Franco, al mando de la incursión, se opuso a que los pilotos italianos hicieran las primeras pruebas, en Marina de Pisa. En cambio, el mando español les autorizó a que las completaran, mientras que el aviador español se quedó en España atareado con las operaciones del desembarco de Alhucemas. Este hecho, como ya se ha mencionado con anterioridad, ocupaba prácticamente en su totalidad las preocupaciones del gobierno y el alto mando militar; es por ello por lo que se había decidido comprar otros 4 *Dornier Wal* para apoyar el desembarco de Alhucemas, sin embargo, el último de estos aparatos no podría entregarse hasta el 15 de septiembre. Ramón Franco consiguió autorización del general Soriano para que este avión lo equiparan con motores Napier Lion de 450 HP, más potentes, y así pudiera servir para efectuar el vuelo previsto por el aviador.

En definitiva, el *Dornier Wal* era un hidroavión excelente, cuya robustez y fiabilidad la habían podido constatar durante 1924, en un escenario de guerra como el de Marruecos y en cualquier caso, como se ha descrito anteriormente, el vuelo se realizó con un mecánico más que cualificado para resolver los problemas que surgieron durante la misión.

Travesía

Si bien en un principio se había propuesto que el trayecto comenzará en Cádiz, la decisión gubernamental trasladó el punto de partida a Palos de la Frontera, lugar estrechamente relacionado con la aventura colombina, en definitiva, con las Améri-

cas. Aprovechando que, en aquellos años, Argentina vivía una época en la que los sentimientos hispánicos ganaban posiciones en la tradicional competencia que siempre mantuvieron con sus homólogos italianos. Así pues, de un modo intencionado, se quiso vincular el viaje de la tripulación del PLUS ULTRA a la Argentina con el que hacía más de cuatrocientos años realizó Cristóbal Colón hacia el nuevo continente.

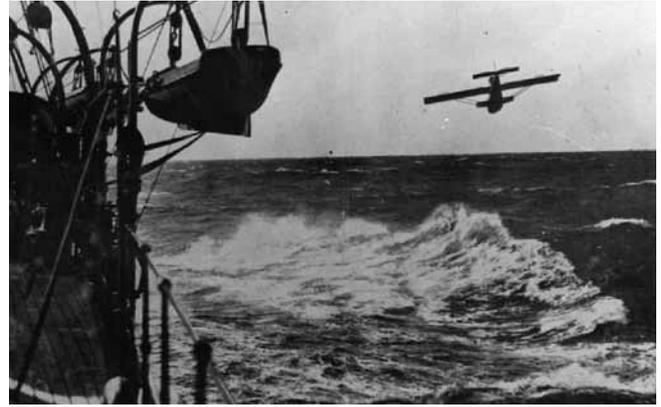
La aeronave se lanzó al vuelo a las 7:47 del 22 de enero de 1926; los cuatro primeros minutos atravesó las corrientes del río, entre embarcaciones que lo despidieron. El PLUS ULTRA tomó rumbo hacia Las Palmas con sus cuatro tripulantes y el fotógrafo Alonso a bordo. Durante aproximadamente cuarenta y cinco minutos surcaron el cielo acompañados del *Dornier Wal* n° 1 de la base de Melilla, al que le hubiera gustado seguirles hasta Las Palmas. Entre las provisiones para los próximos días, llevaban bombones, que se encargó de repartir Durán, el resto de los suministros tan solo viajaban con ellos por si naufragaban: cinco kilos de higos, dos de jamón, dos de azúcar, un kilo de café, otro de cacao y tres de galletas, una botella de coñac y otra de vino de Jerez.

El viaje hasta Las Palmas se sucedió sin novedad; mediante un ajuste de rumbo haciendo uso de tablas de deriva y más tarde con la ayuda del goniómetro amararon en el puerto de Las Palmas a las 16:03, tras haber sobrevolado la ciudad. Se había distanciado del punto de partida a 1300 kilómetros por la popa; la travesía empezó bien.

En lo que respecta a Alonso, el fotógrafo, Franco tuvo que decirle que no podía cruzar el Atlántico con ellos. Debido al peso y resistencia que su equipo



Ya a la ida, en su paso por Las Palmas, Franco fue aclamado como símbolo de la adhesión popular a la aventura aeronáutica que se iniciaba.



En Las Palmas el mar no se lo puso fácil para el despegue.

ofrecía representaba un peligro adicional a la hora de realizar un viaje tan peligroso.

A causa del clima, las condiciones en Las Palmas para hacer despegar el avión no eran favorables, ya que este necesitaba un par de kilómetros en aguas tranquilas para realizar la maniobra. Finalmente, el 26 tras cuatro días de espera, el PLUS ULTRA en su segundo intento levantó el morro del agua a unos 110 kilómetros por hora y pasó acariciando los tejados de los edificios de la costa. Eran las 07:35 y llevaban a bordo unos 2900 kilogramos de carga. Siguiendo el itinerario, el PLUS Ultra amerizó en marejada a las 17:25 (hora de Canarias, 16:25 hora local) en Porto Praia, Cabo Verde. Era el segundo avión en la historia de la isla que la visitaba, siendo el primero el de los portugueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho.

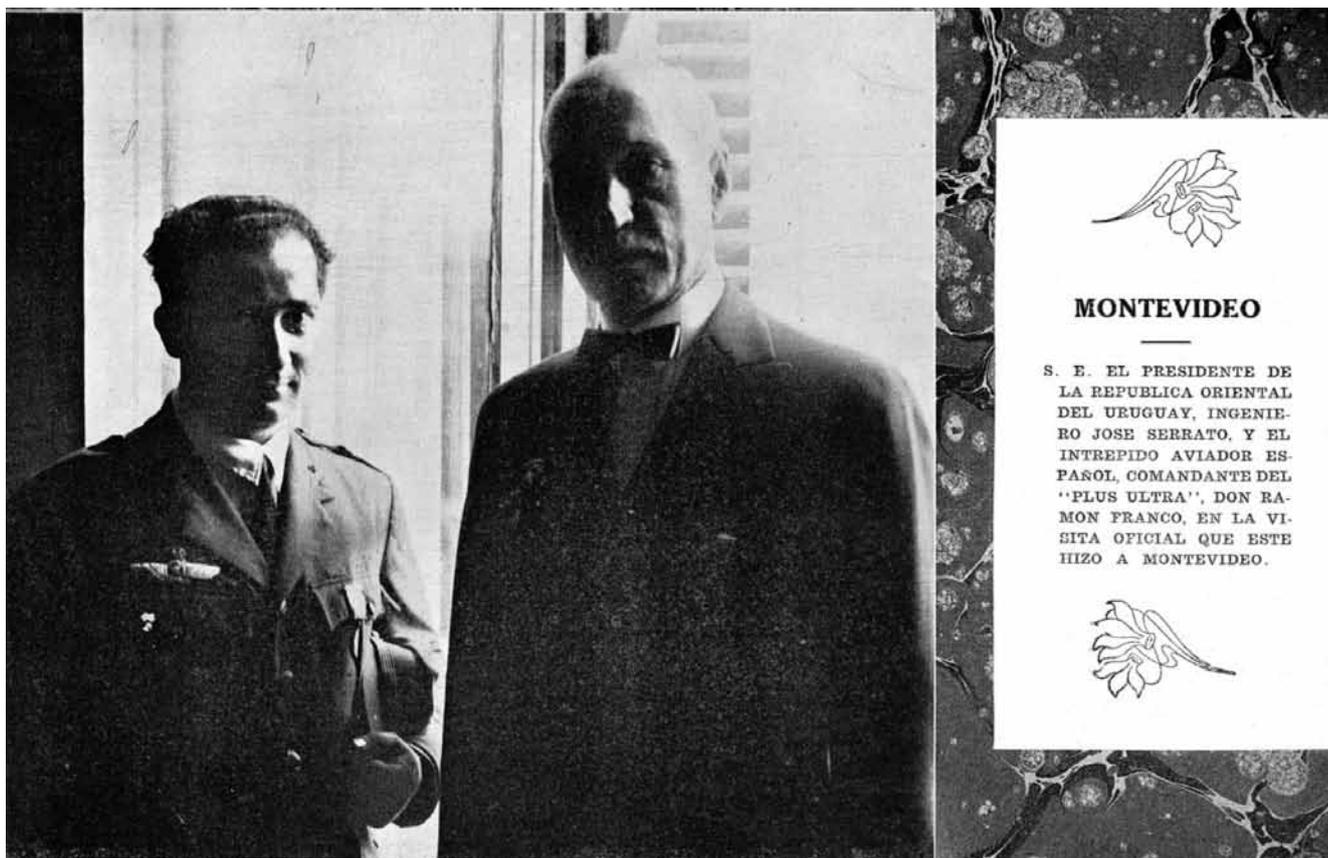
Las complicaciones de la travesía se empezaron a hacer visibles: el mar no mejoraba; el avión necesitó de varias reparaciones, que hubieron de ser realizadas con el aparato amarrado a una boya; y la carga debía aligerarse aún más para el próximo trayecto, el más comprometido. De este modo, el comandante decidió deshacerse de todo aquello que pudo, hasta el punto de que Ruiz de Alda comenzó a alterarse cuando vio que se desprendían de la hélice trasera de repuesto; Durán viajaría en el Alsedo, destructor de apoyo que la Armada había aportado, y con él sus pertenencias.

El hidroavión llevaba 3625 kilogramos de carga, rebasando por más de 1500 kg el peso máximo autorizado por el fabricante. En el segundo intento, a las 06:10, consiguió levantar el vuelo. Los tripulantes, exuberantes, lanzaron tres hurras porque sabían que acababan de superar uno de los obstáculos más complicados de todo el recorrido. A las 16:25 atravesaron el Ecuador y Alda lo celebró repartiendo coñac, muy alegre, ya que la radio de Pernambuco se detectaba con intensidad. Navegaron a la estima, con las mediciones que habían tomado con el sextante

y las correcciones de la deriva, sin embargo, para la aproximación final, con mala visibilidad, el goniómetro demostró de nuevo ser un instrumento crucial.

En el libro «Ramón Franco, El gran aviador español» de Francisco Escartí se relata la llegada de la tripulación a la isla de Noronha, cercana al otro continente «Según su propio relato, Ramón divisó la isla de Noronha cuando la tenía a unas 60 millas, justo en la proa, y ya estaba anocheciendo. forzó los motores y a pesar de navegar, con el viento a favor, a unos 200 kilómetros por hora, se hizo de noche antes de que pudiera alcanzar la isla. Los últimos minutos que volaron hacia el sol, con la isla de Noronha en la proa, fueron para los aviadores «los más hermosos y emocionantes que pasaremos en nuestras vidas por aquel atardecer ecuatorial con una luminosidad formidable» Con mala mar y mucha pericia, a las 18:35 Ramón amerizó cerca del costado de un buque, cuando todavía estaban a unas 25 millas al noreste de Fernando de Noronha. El barco cambió su rumbo y se acercó a los aviadores que le agradecieron el gesto, dijeron que estaban bien y el buque prosiguió su navegación. Tardaron dos horas y media en llegar a la isla, navegando a flor de agua. [...] A la mañana siguiente, el domingo 31 de enero, apareció el Alsedo que fondeó cerca del Plus Ultra y pasaron al buque para ducharse. En una barca de pescadores, que por la mañana consiguió acercarse a la playa, fue a visitarlos el gobernador de la isla que les había preparado un solemne recibimiento en tierra. Ramón se disculpó, le dijo que tenían que preparar el hidro para el siguiente trayecto y que sintiéndolo mucho no podían aceptar su invitación».

De Fernando de Noronha a Pernambuco separan 540 kilómetros. Despegaron a las 12:10 horas a la vez que salía de puerto el Alsedo. A 112 kilómetros de su llegada la hélice trasera se rompió, lo que produjo un fuerte temblor. El diestro piloto, Ramón, cortó el motor posterior y aceleró el delantero para



MONTEVIDEO

S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, INGENIERO JOSE SERRATO, Y EL INTREPIDO AVIADOR ESPANOL, COMANDANTE DEL "PLUS ULTRA", DON RAMON FRANCO, EN LA VISITA OFICIAL QUE ESTE HIZO A MONTEVIDEO.

seguir volando con uno solo, no obstante, en vez de continuar la ruta directa se dirigió hacia la costa para bordearla hasta alcanzar Pernambuco. La velocidad, se redujo a la mitad, siendo antes de 180 kilómetros por hora. En cualquier caso, existía la posibilidad de amerizar y realizar una reparación, en cambio, esa posibilidad fue descartada ya que la mar se encontraba en malas condiciones. De nuevo, pero esta vez en vuelo, se aligeró el equipaje. Prácticamente planeando, alcanzaron su destino ante el asombro de los espectadores que veían pasar el hidroavión a su paso. Amerizaron el en puerto de Pernambuco sin ningún inconveniente y fueron recibidos por las autoridades y el cónsul de España. La tripulación ya había realizado la parte más complicada de su trayecto, desde un punto de vista aeronáutico.

En España, el «raid» se seguía con entusiasmo. La llegada a Noronha causó un revuelo popular espectacular. El Gobierno estaba dispuesto a sacar réditos del éxito del PLUS ULTRA, en la reunión del Consejo de Ministros del 2 de febrero, se decidió que el día que los aeronautas llegaran a Buenos Aires en todas las escuelas de España se dieran clases sobre la relevancia de la hazaña lograda por la tripulación.

Mientras, los aviadores continuaban su travesía hacia Buenos Aires. El jueves 4 de febrero, a las 5:10 abandonaron Recife para amerizar a las 17:32 horas en el puerto de Río de Janeiro, donde pronto

se vieron cercados por numerosas embarcaciones que pusieron en peligro la integridad del aparato. Una de ellas, llena de reporteros, los alcanzó por la popa. El golpe desafortunadamente dañó el timón de dirección.

Desde la calle y los balcones la gente les lanzaba flores. En el hotel no los dejaron solos, incluso bien entrada la noche la avenida aún continuaba repleta de gente que los vitoreaba. En Río acudieron a multitud de banquetes, recepciones y fiestas. Al no estar acostumbrados, les sorprendió que la gente les pidiera autógrafos, y hubieron de firmar gran cantidad de dedicatorias.

En lo que respecta a la escala de Montevideo, los Gobiernos de ambos países no mantenían una relación excesivamente cordial debido a las diferencias intrínsecas de ambos regímenes; por un lado, una nueva república, por el otro una dictadura, ambas recién instauradas. En cambio, los círculos españoles en Uruguay, al ser notificados de que el Plus Ultra no se detendría en Montevideo, hicieron presión sobre Franco para que sí lo hiciera, el cual cedió. Hubo bastante confusión con respecto a lo que sucedería finalmente. El Gobierno español ratificó a última hora que no se realizaría la escala.

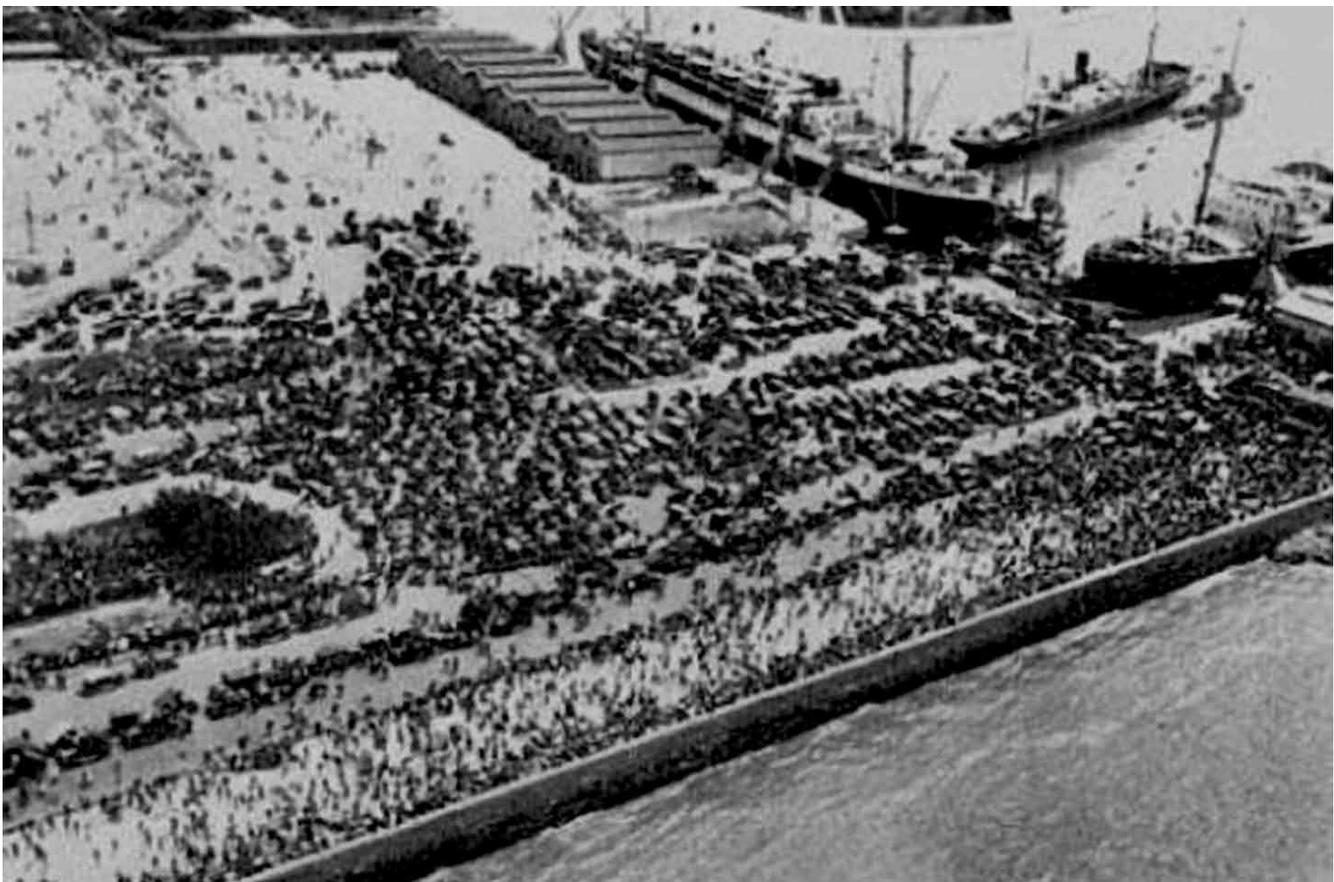
Franco pronto halló una excusa para desviarse en Montevideo y es que, el día 9 de febrero, la salida de Río de Janeiro se retrasó. Debido a cierto problema



FAMOSOS PILOTOS ARGENTINOS, DE LA ESCUADILLA "BREGUET", QUE REALIZARON VUELOS DE ACROBACIA DURANTE LA VISITA DE LOS AVIADORES ESPAÑOLES AL PALOMAR.

LOS DOS AVIADORES CHILENOS QUE FUERON A SALUDAR A LOS AVIADORES ESPAÑOLES.

LLEGADA DEL AVIADOR CHILENO A. CASTRO AL PALOMAR.



...Tal era el delirio de la multitud que se formó un cordón de marineros para protegerlos hasta que llegaron los automóviles... Obsérvese en la foto ese público con vestimenta blanca, es el cordón protector, son los marineros.



con la gasolina cargada, que provenía de depósitos de automóvil y no estaba adaptada al hidroavión, tuvo que efectuar cuatro intentos de despegue. Se hizo tarde y el combustible no era el más favorable para continuar el vuelo, lo que dio a Ramón una fuente de justificaron para el amerizaje en Montevideo. Sin embargo, este hecho desagradó al Jefe del Directorio y marcó el principio de sus desavenencias.

Casi al llegar a Montevideo salieron a recibirlos aeronaves de la Fuerza Aérea de Uruguay. Amerizaron en el puerto a las 19:32 horas, quince minutos antes de la puesta del sol. Se adentraron en la ciudad, flanqueados por una multitud de unas 200 000 personas que los vitorearon y aclamaron con júbilo. Desde sus habitaciones pudieron escuchar durante toda la noche los festejos populares que en su honor se celebraron en la calle. La visita fue efímera, a las 11:55 comenzaron a surcar el cielo y nada más despegar dieron una pequeña exhibición sobre la ciudad, antes de poner rumbo al destino final de su odisea: Buenos Aires.

En su última etapa, a través del Plata, a pesar de la interrupción del vuelo para que Rada solucionará un manguito del sistema de alimentación, el trayecto duró poco más de una hora. A las 12:27 horas (hora local) el PLUS ULTRA frente a Buenos Aires. El «raid» había cumplido con su principal cometido, tras recorrer 10 270 kilómetros, en 59 horas y 39 minutos.

Ya en los cielos sobre el Plata, un grupo de aviones Beguet de la aviación argentina, salió al encuentro del Plus Ultra como homenaje aéreo a la gran hazaña

Nada más alcanzar el puerto los recibió una canoa, en la que se encontraban el ministro de España en la Argentina, Alfonso Danvila y Burguero, el presidente de la Asociación Patriótica Española, Félix Ortiz y San Pelayo y un gallego nacido en Ferrol, el doctor Germán Martín Yañez, que por indicación expresa de los paisanos de Ramón acudía para darle un abrazo. Tal era el delirio de la multitud que se formó un cordón de marineros para protegerlos hasta que llegaron los automóviles. De este modo, recorrieron las avenidas en las que había miles de personas, abarrotando las calles y los balcones, subi-



Los aviones de la bienvenida, ya dejan sólo al Plus Ultra (se puede ver uno de aquellos abandonar la «caja») para el descenso y amerizaje en Buenos Aires.

dos a las estatuas, a las farolas y los árboles, que los vitoreaban y les arrojaban ramilletes de flores y cintas con los colores de la bandera española.

En España se vivió con expectación la llegada del Plus Ultra a Buenos Aires. La decisión de Franco de parar en Montevideo alteró los planes de muchísimas celebraciones que tuvieron. Desde que se supo que los aviadores habían alcanzado el punto final empezaron a producirse expresiones de júbilo en toda España.

La Asociación Patriótica Española de Buenos Aires, sobre la cual se aglutinaba la mayoría de las asociaciones y organizaciones afines a España en Argentina, organizó una Comisión de Recepción y Homenaje, con motivo de su llegada. En la capital argentina había, aproximadamente, unas 300 sociedades españolas que competían entre ellas por agradecerles su esfuerzo y a estas se sumaban las porteñas, que no eran pocas. Las jornadas de los tripulantes incluían 20 o 30 eventos cada día, lo que les resultaba agotador.

El recibimiento que se les dio a los aviadores del PLUS ULTRA fue tal que, según los periódicos de la época, nunca había sucedido antes nada parecido.

Bibliografía

ESCARTÍ, F. (2017). *Ramón Franco, El gran aviador español*.

Revista Aérea (1925-1926). Números 29,31, 32, 33. Madrid.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AÉREA (1988). *Historia de la aviación española*. Madrid.

ANDRÉS GARCÍA M. (2016). «Aclamando la gloria de la raza» El vuelo del Plus Ultra a través de Caras y Caretas» en *De Palos al Plata. El vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*, varios autores. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía.

ANTÓN, J. (2016). «La odisea del Plus Ultra» en *El País*. Versión web. ■

**Ojalá encontrara ya la alegría y el orgullo
en paz el pueblo español,
tan rico en buenas calidades entrañables**



Julio de 2010.- Manifestación por haber ganado España el Campeonato del Mundo de Fútbol

**Muchos años tardó en llegar otro motivo de orgullo y emoción
como el provocado por la gesta del PLUS ULTRA**

No habíamos ganado un mundial de fútbol pero... habíamos volado de Palos al Plata



La euforia desatada en Buenos Aires fue de tal magnitud que sólo cabría equipararla a la de las grandes efemérides, con una ciudad echada a la calle con continuas manifestaciones de fervor popular.

Se cumplen 95 años del vuelo del PLUS ULTRA desde PALOS de la Frontera al RIO DE LA PLATA

NO. No habíamos ganado un mundial de fútbol, pero las gentes se lanzaron a la calle para aclamarles muy merecidamente. Y no solamente en las calles de España, sino también en las de Brasil, de Uruguay, de Argentina, especialmente de su capital Buenos Aires. NO se enfrentaron a otros equipos u otras naciones, solamente lucharon contra los elementos imponderables de los vientos y las mareas y con la incertidumbre de la respuesta de unos medios mecánicos, nunca antes examinados en pruebas tan rigurosas. Ciudades como Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires compartieron con los vencedores su orgullo y orígenes ibéricos. Hermosas poesías y melodiosas canciones cantaron su gesta. El gran Carlos Gardel le dedicó un maravilloso Tango, *El vuelo del Águila (Dos países en un noble lazo/con el alma se dan un abrazo;/es la madre que va a visitar/ a los hijos que viven en otro*

lugar). Y allá, nuestros héroes se encontraron, con miles de compatriotas que les habían precedido no buscando la gloria, sino la supervivencia o mejores condiciones de hacerlo: eran los emigrantes que llenaron aquellos barcos de la emigración para «hacer las américas» que se decía. Una gran cantidad de ellos, allá se quedaron, formando familias que luego fueron generosos y solidarios con sus parientes de acá, a quienes acogieron en una cadena de ayudas y abrazos, que aliviaron a España, en épocas tristes de pobreza o calamidades. NO. NO habíamos ganado un mundial de fútbol, pero se había logrado una hazaña que rescataba el orgullo de una nación, de una raza y de una lengua. Allá, esperaban ellos escasos de hechos de los que enorgullecerse. Y surgieron, como en muchas otras épocas de angustias, unos militares cuyos uniformes representaban una Bandera y una Patria.

España, al igual que le sucedería con la Segunda Guerra Mundial, en la primera estuvo ausente de los grandes progresos de la aviación. Los países beligerantes, al percatarse de la influencia que para la victoria en la guerra tendría el uso de la aviación, emplearon sus mayores esfuerzos en dotarse de dispositivos aéreos capaces de ganar batallas que les condujeran a un final victorioso. Pero la aviación era de invención reciente y la adaptación a las peleas requerían grandes imaginaciones en ingeniería, decididos constructores en el emprendimiento empresarial y hábiles pilotos que fueran validando el empleo de los aeroplanos en la guerra y la organización de aquella nueva Quinta Arma, la aérea. Tras la guerra, para darles utilidad, publicidad y venta, los países que se habían esforzado en el progreso aéreo, se dispusieron a llevar a cabo grandes marcas en el empleo de los aviones, a superar las alturas alcanzadas, las velocidades, la movilidad en acrobacia, la capacidad de carga, tan importante para los armamentos, etc. Y se iniciaron y llevaron a cabo los mil y uno raid aéreos. Vueltas al mundo, vuelos en solitarios, exhibiciones acrobáticas en ferias y fiestas, nuevos usos para riego, fumigación y mantenimiento de extensiones agrícolas, etc. etc. Y otros países para vender sus grandes excedentes de la guerra. Los pilotos volvían a casa y grandes espacios se llenaban como aparcamientos de aviones supervivientes. Algunos pilotos compraron sus propios aviones y se convirtieron en Centauros del Aire para exhibiciones, con mejor o peor fortuna. Desgraciadamente muchos fueron víctimas explotando con su afición la paz cuando habían logrado librar las balas enemigas.

Y España, ante tan frenética actividad se vio precisada a pasar del distanciamiento a una política de gestos Y para la utilización, de los aviones de fabricación en entre guerra de que disponía como licenciada, y para el aprovechamiento de unos aviadores exce-

lentemente preparados y dispuestos, pensó en la otra España, en la emigrada y en los hijos independizados. Y modificó los dispositivos aéreos con imaginación hispánica, y planificó unos encuentros en los que se llevaría a aquellos, compatriotas todos, el recuerdo de su Patria y de sus orígenes. Y como no podían mostrarles –(por ausencia y neutralidad en la G.G. 1914-1918)– medallas o condecoraciones de guerra, les llevaron mensajes de heroicidad. Diseñaron, prepararon y llevaron a cabo vuelos inéditos, con grandes riesgos que se presentían y cargados a tope de orgullo a lo nacional. Y así, con paternal amor se programaron visitas a las colonias de la emigración (recuerdos de un imperio desaparecido) pero donde se había dejado honor y lengua. Y así surgieron vuelos como los militares a Hispanoamérica, a Filipinas o a Guinea Ecuatorial (Santa Isabel de Fernando Poo), levantando croquis y mapas, de los cursos de los ríos y de las orografías terrestres, del África occidental donde también habíamos dejado apreciables usos de nuestra lengua. Y otros valientes y no uniformado aviadores llevaron a cabo vuelos civiles en débiles aviones y en gestas humanas casi increíbles para con los mismos fines visitar Hispanoamérica o Filipinas. Hubo vuelos con aviones solitarios (mayor riesgo) como Plus Ultra; Cuatro Vientos o Jesús del Gran Poder, o vuelos en escuadrilla. Y así como aclamaron primero a nuestros militares del PLUS ULTRA Ramon Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan Durán y Pablo Rada; después lo harían con la Escuadrilla ELCANO de González-Gallarza, Lóriga, Esteve, Arozamena, Pérez y Calvo; de la Patrulla ATLÁNTIDA de Llorente, Martínez Merino y Rubio García; de Martínez e Iglesias del JESUS DEL GRAN PODER; Y vuelos civiles, como el de Rein Loring a FILIPINAS, o la santanderina saga de los Pombo a HISPANO-AMERICA. Triunfos y honores para todos ellos. . Por nuestra parte no queremos poner un punto final

Porque lo creemos de justicia ya que sus consejos fueron fundamentales para la correcta planificación del viaje del Hidroavión Dorniel Wal PLUS ULTRA. El capitán don MARIANO BARBERAN Y TROS DE ILARDUYA es el gran ignorado por los divulgadores de esta Historia y RESCATE quiere subsanar tal omisión. . Acompañó con su sabiduría como observador navegante al comandante Ramón Franco en los inicios de la planificación del vuelo pero un cambio de destino a Canarias le privó de ser protagonista. Se conformó con presenciar el paso del Plus Ultra por Las Palmas.



Capitán don Mariano Barberán
y Tros de Ilarduya.

a estos grandes raid y meritorios vuelos de la aviación española, tanto militar como civil sin dejar constancia a modo de homenaje a dos de los grandes aviadores españoles, que en vuelo solitario volaban a Cuba y México, pero que en el último tramo, de La Habana a México, el avión CUATRO VIENTOS y sus aviadores Mariano Barberán (insuperable observador aéreo y planificador de vuelos) y el muy acreditado y reconocido como magnífico piloto Joaquín Collar, desaparecerían para siempre.

España, no participó en los conflictos mundiales, pero si bien esto supuso un gran retraso en la industria aeronáutica, no así en la formación de pilotos y hombres valientes capaces de las más grandes hazañas aéreas. Por ello, no queríamos que pasara el tiempo de recordar, de conmemorar el nonagésimo quinto aniversario del que fuera primero de los Grandes Vuelos de la aviación española que llenaron de orgullo a

nuestros compatriotas emigrados; el vuelo del PLUS ULTRA, cuyos pilotos Franco, Alda, Duran y Rada en sus llegadas a Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires fueron recibidos por multitudes alegres y orgullosas de ostentar los mismos orígenes de identidad y pertenencia que aquellos héroes. ■



El autor: José David Vigil-Escalera Balbona es Cofundador-Presidente de Honor del Círculo Aeronáutico de La Felguera. Está en posesión de la Cruz al Mérito Aeronáutico de España y es Miembro de Honor y Pdte. de la Delegación en el Reino de España del Instituto Nacional Newberiano de República Argentina.



Los aviadores oyendo Misa en el Monasterio de la Rabida

Capilla de «La Rábida» antes de su salida de Palos de la Frontera.



Carreras en el puerto de Palos para situarse bien para observar la salida de la “cuarta carabela”.



Público esperando en el puerto de Buenos Aires la llegada del Plus Ultra.



LA PLAZA DE MAYO SE VE INVADIDA POR LA MUCHEDUMBRE QUE EXIGE LA APARICION DE FRANCO Y DE SUS COMPANEROS EN LOS BALCONES DE LA CASA DE GOBIERNO. AL GRITO INCESANTEMENTE REPETIDO DE ¡VIVA ESPAÑA!, ¡VIVA FRANCO!, ¡VIVA LA ARGENTINA!



FRANCO A SU SALIDA DE MAR DEL PLATA PARA BUENOS AIRES SE ASOMA A LA VENTANILLA A AGRADECER AL PUBLICO QUE LO OVACIONA INSISTENTEMENTE.

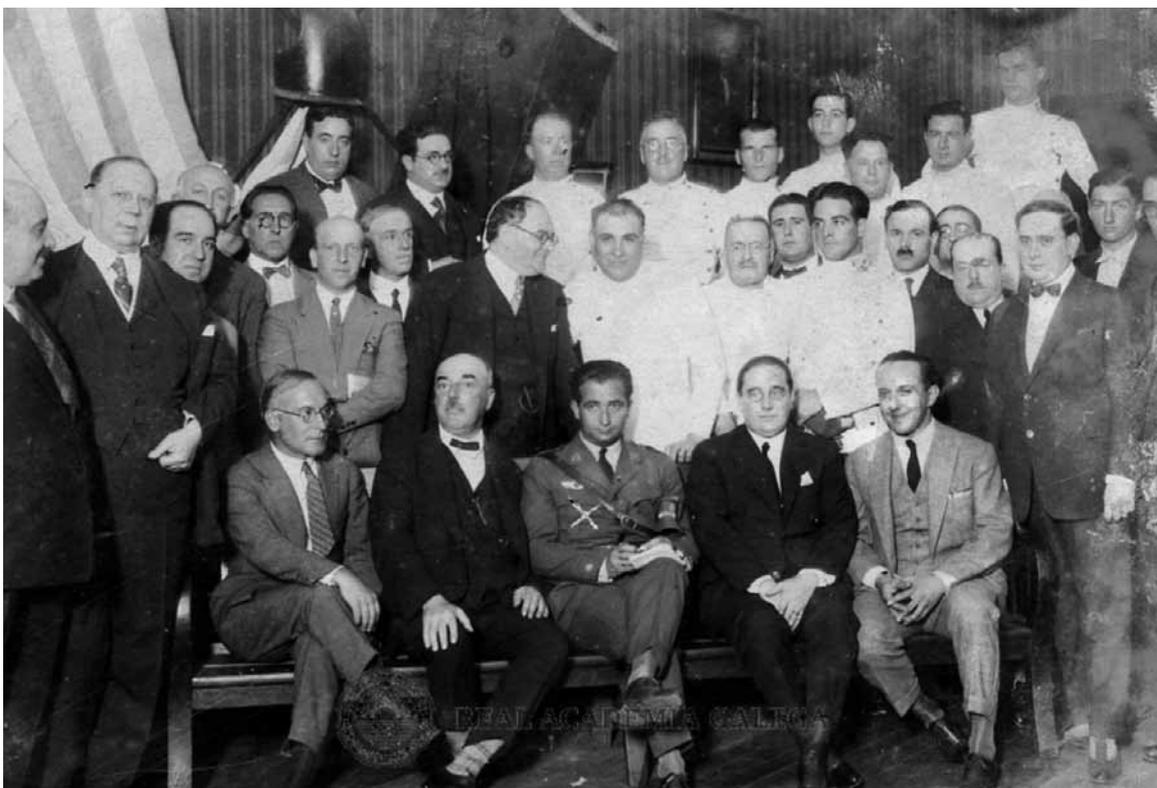


ARGENTINOS Y ESPAÑOLES, UNIDOS EN UNA SOLA EXPLOSION DE ENTUSIASMO, LLENAN LA ESPACIOSA AVENIDA DE MAYO EN UN DESFILE INCESANTE, ACLAMANDO A LOS AVIADORES ESPAÑOLES, EL MISMO DIA DE SU LLEGADA.



I. SALIDA DE LA COMITIVA A SU LLEGADA A ROSARIO.
 II. EL PUBLICO SI GUIENDO AL Cte. FRANCO.
 III. LLEGADA DE LOS AVIADORES A LA MUNICIPALIDAD.

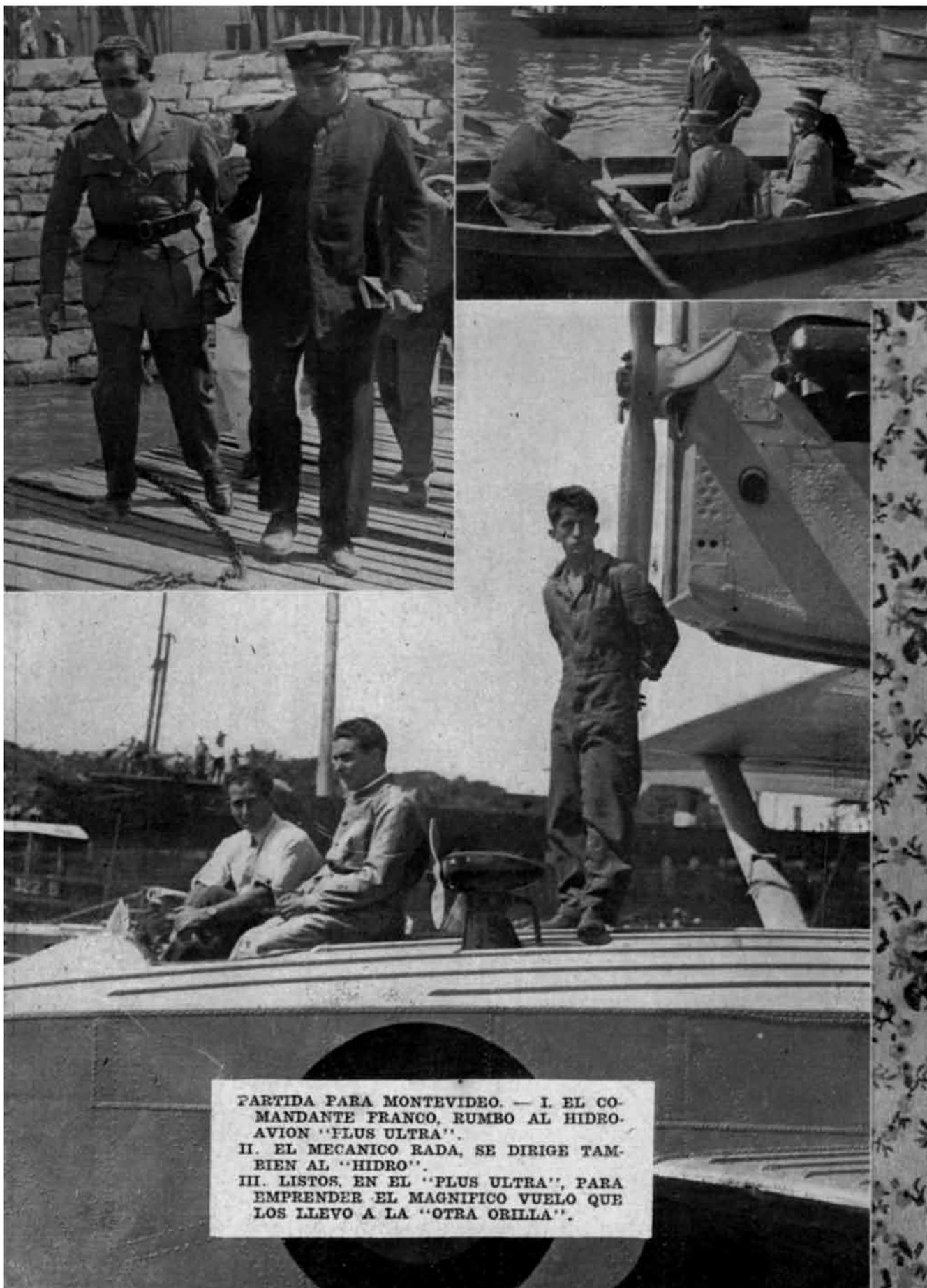
I. SALIDA DE LA COMITIVA A SU LLEGADA A ROSARIO.
 II. EL PUBLICO SI GUIENDO AL Cte. FRANCO.
 III. LLEGADA DE LOS AVIADORES A LA MUNICIPALIDAD.



El Comandante don Ramón Franco en Montevideo, rodeado de autoridades civiles y de la Marina que le ofrecieron la bienvenida a Uruguay.

Un recuerdo del PLUS ULTRA en su visita a Brasil, Uruguay y Argentina –1926–







LAS PALMAS, parada del vuelo del Plus Ultra hacia Hispanoamerica.



LA POLICIA ABRIENDO CAMINO AL AUTOMOVIL ENTRE EL PUEBLO, CIEGO DE ENTUSIASMO.



DENTRO MISMO DE LA CASA DE GOBIERNO, LA POLICIA NO PUEDE DESCUIDAR SU VIGILANCIA, ANTE EL POSIBLE EXCESO DEL ENTUSIASMO POPULAE.



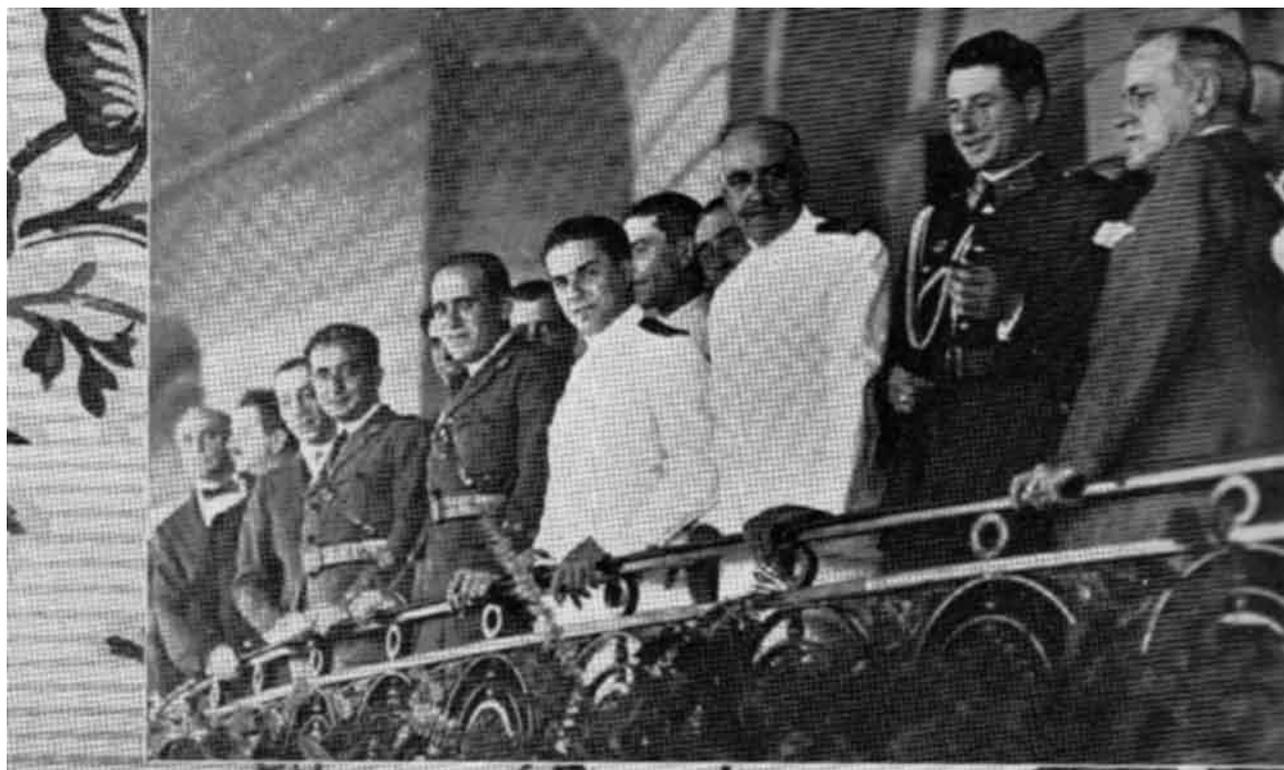
EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ARGENTINA, Dr. ALVEAR, CON LOS CUATRO AVIADORES, SALUDA AL PUBLICO DESDE UNO DE LOS BALCONES DE LA CASA DE GOBIERNO.



EL COMANDANTE FRAN-
CO, DESDE LA BORDA
DE LA "PARANA". SA-
LUDA A LA MUCHE-
DUMBRE.



UNA VISTA DEL PUBLI-
CO AGLOMERADO EN
LAS CERCANIAS DEL
ARSENAL.



LOS AVIADORES Y EL COMANDANTE DEL "ALSEDO", EN EL HIPODROMO

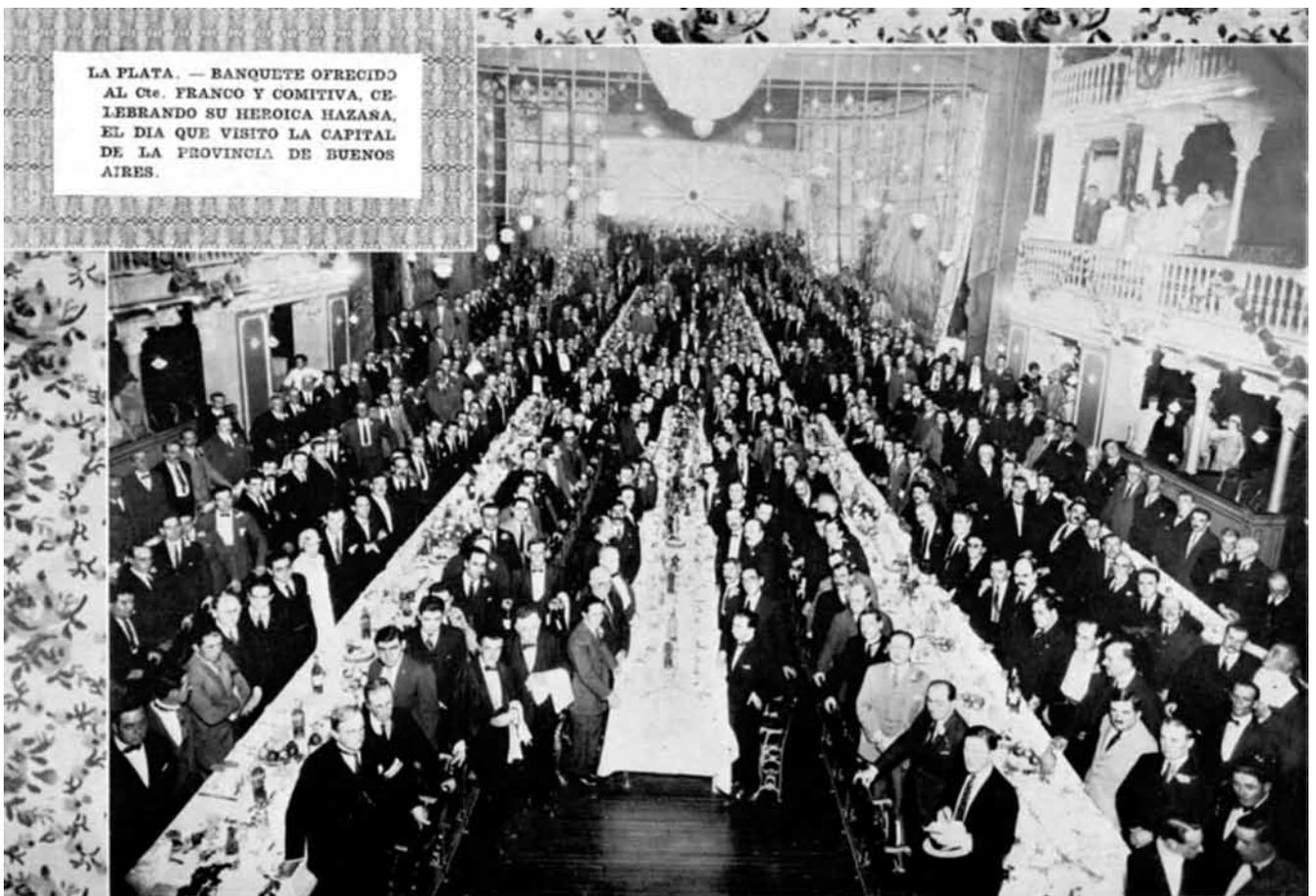


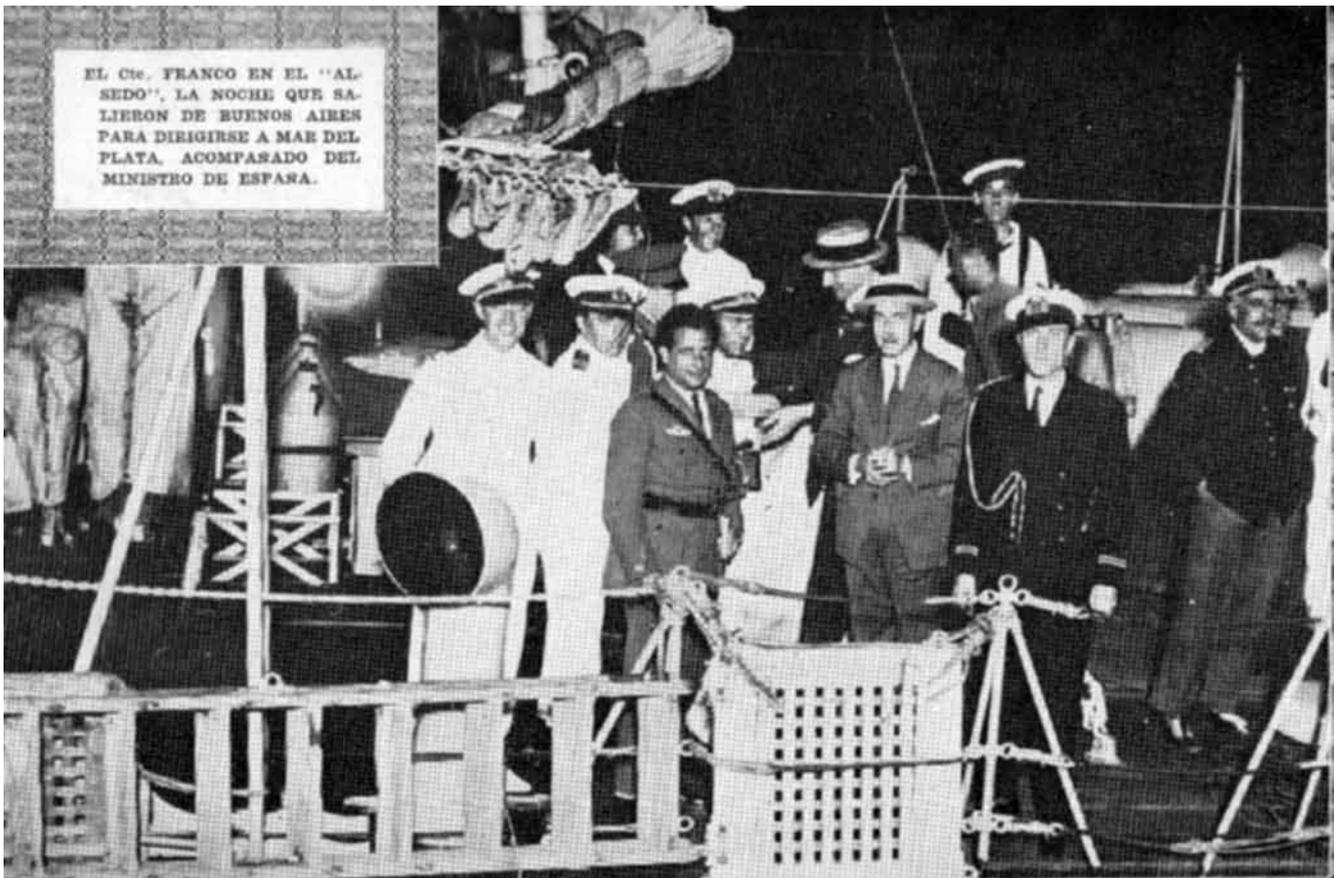
I. EL CAPITAN RUIZ DE ALDA, EL PRESIDENTE DEL AERO CLUB ARGENTINO Dr. ALDAO, ACOMPAÑADOS DEL PRESIDENTE DE LA COMISION POPULAR ESPAÑOLA, SEÑOR MORALES NAVAS, SALIENDO DE LA RECOLETA DESPUES DE OFRECER EL TRIBUTO DE LA AVIACION ESPAÑOLA EN EL 12.º ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL INGENIERO JORGE NEWBERY. — II. VISITA DEL Cte. FRANCO AL "PATRONATO ESPAÑOL".

NO HABÍAMOS GANADO UN MUNDIAL DE FÚTBOL PERO... HABÍAMOS VOLADO DE PALOS AL PLATA



Gloria al Plus Ultra y gloria a sus tripulantes.





El autor quiere dejar constancia de su agradecimiento a la Fundación Archivo de Indianos, MUSEO DE LA EMIGRACIÓN, situado en la Villa de Colombres, capital del concejo de Ribadedeva en Asturias por las facilidades prestadas para acceder a sus fondos fotográficos sobre el recibimiento al Plus Ultra en Buenos Aires.



JESÚS FERNÁNDEZ
Círculo Aeronáutico DURO

Esta revista RESCATE de Historia y Cultura Aeronáutica, asociación sin ánimo de lucro, con sede en la calle Gregorio Áure núm. 7 - 1.º de LA FELGUERA (Asturias), ofrece sus páginas para colaboraciones que se le quieran enviar sobre temas de Historia Aeronáutica y sobre destacados personajes que la hicieron posible. Se realiza en formato papel, gratuita para los socios y en formato digital PDF para distribución universal no venal desde la web.

Si el lector quiere aportar su granito de arena para el mantenimiento de esta iniciativa, puede llevarlo a cabo entre otras formas: haciéndose socio de número y cuota (30 euros/año), desde la web www.circuloaeronautico.com o bien donando aquellos libros de aeronáutica que el lector ya no vaya a utilizar, para ampliar la Biblioteca Aeronáutica de esta Asociación.



Justo epílogo



El Rey don Alfonso XIII condecorando a los héroes del Plus Ultra: De izda. a dcha.; Comandante don Ramón FRANCO Bahamonde; Capitán observador don Julio Ruíz de ALDA; Teniente de Navío don Juan DURAN González y soldado mecánico don Pablo RADA Ustarroz.

OBSERVACIÓN IMPORTANTE. La muy mayoritaria cantidad de fotografías muy extendidas por las redes sociales y los buscadores de Internet, Y PUBLICADAS AQUÍ, proceden inequívocamente del gran ÁLBUM GRÁFICO DE HOMENAJE A LOS HÉROES AL PLUS ULTRA publicado lujosamente en 1926 por la COOPERATIVA FOTOGRÁFICA de Buenos Aires, de la que no hemos podido obtener información sobre la representación de sus derechos de autor.

VOLANDO ALTO, CIELOS AZULES Y VIENTO EN COLA

HOMENAJE AL DOCTOR INGENIERO AERONÁUTICO, D. ANTONIO GONZÁLEZ-BETES FIERRO

El 4 de noviembre de 2020, el mundo de la Aviación ha perdido al Doctor Ingeniero Aeronáutico Antonio González-Betes Fierro, quien fue y será, historia viva de la Ingeniería Aeronáutica de España.

Entre sus importantes aportaciones al mundo aeronáutico, este ingeniero andaluz fue el encargado de implantar en 1954 el primer sistema de aterrizaje instrumental ILS, en el llamado por aquel entonces Aeropuerto de Madrid-Barajas, que permitía tomar tierra a las aeronaves en condiciones de visibilidad reducida.

Esta pasión nació cuando tenía diez años. En 1933 asistió al festival aéreo en la playa de Sanlúcar de Barrameda –su ciudad natal– y al ver uno de los pocos autogiros que había en España, se dio cuenta de cuánto le gustaba la Aviación.

Su ilusión era ser piloto, pero utilizaba gafas y en aquella época las condiciones físicas para la obtención del título eran muy exigentes, no se podía tener el más mínimo defecto en la vista.

Como sus padres querían que hiciese una carrera, en 1942 se trasladó a Madrid y se decidió por la Aeronáutica.

En plena posguerra, su vida de estudiante no resultó fácil pues la principal preocupación era poder comer. Pasaba tanto frío en la pensión en la que se alojaba, que tenía que estudiar tapado con varias mantas. En ocasiones encontraba el calor en el quirófano del hospital San Carlos donde presenciaba operaciones quirúrgicas pues la medicina también le interesaba, y como él mismo bromeaba «se estaba muy a gusto a 26 grados».

Pasó toda su juventud estudiando, ya que a los seis años de carrera había que sumar otros tres de preparación para pasar las pruebas de acceso a la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos. De los 300 candidatos, Antonio fue uno de los 15 «Elegidos para la gloria».

El Ejército le dio la oportunidad de obtener el título de Piloto Elemental pues las condiciones médicas eran menos duras. En tono irónico reconocía cómo luego no le dejaban volar: «los ingenieros no lo necesitan», le decían. Por este motivo, hizo sus primeras 400 horas de vuelo particularmente, revalidando su título a Piloto de turismo. Aunque hubiera deseado dedicarse profesionalmente al pilotaje de aeronaves, se dio cuenta de que más que un posible trabajo, volar era un hobby para él. Además del vuelo, le encantaba estar al aire libre, practicar senderismo, esquiar y más tarde se aficionó al golf.

Con el título de Ingeniero Aeronáutico bajo el brazo y sus conocimientos de alemán, obtuvo una beca europea en Suiza, donde trabajó en una fábrica de camiones. Allí el título le sirvió de poco pues tuvo que pasar por todo el aprendizaje de una fábrica: lima, tornos, hasta llegar al departamento de prueba de motores.

Cuando regresó a España, se casó y fue destinado al Aeropuerto de Gando –Las Palmas de Gran Canaria–, allí trabajó un año en Ayudas a la Navegación y posteriormente, en 1953, volvió a Madrid donde estuvo quince años en la Dirección General de Protección de Vuelo de los aeropuertos. Fue allí donde implantó el primer sistema de aterrizaje instrumental. También comenzó a impartir clases en la E.T.S. de Ingenieros Aeronáuticos.

En 1956 le trasladan a Estados Unidos a especializarse en Electrónica y Navegación Aérea. Años después obtuvo esa Cátedra en la Escuela Técnica de Ingenieros Aeronáuticos, donde continuó dando clases.



González-Betes primero por la izda. de conferenciante en La Felguera.

En 1968, siendo Comandante fue destinado a la Jefatura de Transmisiones en el Ministerio del Aire, donde dirige la instalación de la Red Tacán. Entre otros destinos continúa como Inspector en la Delegación de Industria en el Ministerio del Aire, dirige varios proyectos, como el del primer avión sin tripulación.

Al ascender a Coronel, pasó al Mando de Material como Jefe de Ingeniería y Asesor Técnico en la Jefatura de Estado Mayor, dirigiendo el programa de vuelo para el proyecto del simulador del F-18.

Recibió condecoraciones del Ejército del Aire: Tres cruces del Mérito Aeronáutico y la Cruz y Placa de la Orden de San Hermenegildo. Es Miembro de Honor del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire y pertenece a otras muchas asociaciones relacionadas con la aeronáutica.

Ya jubilado, siguió trabajando en diversos temas aeronáuticos: asesoría, daños a aeronaves, peritaciones judiciales, servidumbres aeronáuticas, creación de industria y talleres. Dio numerosas charlas y conferencias, como las de la «Hispano Aviación» o «El 75º aniversario del vuelo del Cuatro Vientos».

Su pasión por estudiar e investigar todo lo relacionado con la Aviación y su interés por aprender las nuevas tecnologías, hizo que nos dejara un gran legado escrito en libros y artículos, entre los que destacan títulos como «Historia gráfica de la Aviación Española» y «Franco y el Dragón Rapide», recibiendo premios por algunos de ellos. Coautor asimismo de libros como «Los aeropuertos españoles. Su historia 1911-1996» encargado y editado por Aena, «Los primeros vuelos y aeródromos en las capitales españolas» y «Antonio Fernández Santillana, constructor de aeroplanos y aviador».

No me faltó trabajo –decía– y nunca me arrepentí de haber estudiado Ingeniería Aeronáutica. No concebía otra profesión.

Rosita, su esposa y compañera incondicional de vuelo, sus cinco hijas y toda su familia, así como amigos y compañeros, le rinden con estas líneas un homenaje que perdurará escrito en las páginas de la revista «Rescate» del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro, Asociación que se suma y comparte muy sentidamente el dolor familiar.

Gracias Antonio por dedicar tu vida a la aeronáutica, pasión que seguirás compartiendo con todos allá donde te encuentres.

Descansa en Paz,
D. Antonio González-Betes Fierro.

Bonhomía, ejemplaridad y compromiso

–En recuerdo y memoria de un gran amigo–

Contaba el Gral. de División (r) del Ejército del Aire. Bayardo José Abos Coto, fallecido el último día 29 de diciembre, en un corto artículo, publicado en el Libro de Cuentos y RELATOS DE AVIACIÓN, editado por el Círculo Aeronáutico, una de las anécdotas por él vividas en el corto periodo en el que, como Tte. recién salido (XVI promoción) de la AGA había practicado vuelo en la Base Aérea de Villanubla (Valladolid), en uno de aquellos estupendos y alabados por todos los que los pilotaron *North American T-6 Texan*, *trainer* de entrenamiento avanzado, lo que le sucedió en un autorizado desplazamiento de fin de semana a El Prat de Barcelona.

Relataba con recuerdos bien asentados, cómo en el vuelo de regreso se vio envuelto en una tormenta y densa niebla que le obligó a ralentizar su velocidad, consumir más combustible de lo previsto y buscar en arriesgados giros y descensos unas referencias mejores para jalonar el camino de regreso... ya que aquellos aparatos y en aquel año de 1964 solamente disponían de ADF para comunicarse con los radiofaros NBD que les pudieran orientar para ponerle en la ruta precisa. Ya había dejado atrás, hacía ya un tiempo significativo Zaragoza y el reloj de control de combustible amenazaba agotamiento. Entonces advirtió a su compañero que estuviera preparado para saltar... aquel joven Teniente, Bayardo, antes de dar señal para tal lanzamiento y creyendo ver una ventana de mejor luz decidió llevar a cabo una última inspección ocular a baja altura.

Por el tiempo transcurrido le hacía pensar que deberían estar sobre Galicia, pero las incidencias y cambios de velocidad durante el vuelo le hacían un supuesto muy poco fiable.

Inicié, –contaba el General Bayardo José– una espiral descendente con el motor al mínimo y fuimos perdiendo altura con rapidez. Todo me decía que tendríamos que tomar suelo en un sembrado o en algún llano. Cuando logramos dejar las nubes y vimos el suelo apareció ante nuestra vista el CRISTO DE PALENCIA, de modo que ya supimos dónde estábamos y además poniendo rumbo 230 nos llevaría a cabecera de pista. Por lo ocurrido, dedujimos que habíamos volado con un fuerte viento en cara que retrasó la navegación.

Yo doy por seguro que cuando en ese amanecer del 29 de diciembre de 2020 el bueno de Bayardo concluía su vuelo por este mundo terrenal y las nieblas del destino final aún no estaban diluidas del todo, el aviador asturiano de Barredos (Laviana) vislumbró una ventana de luz, se sintió arrastrado a ella como piloto convencido, y desaparecidas las últimas dudas del camino apareció ante él, nuevamente CRISTO, esta vez no el representado en Palencia, sino el sentado a la diestra de DIOS Padre.

Y una solemne, clara y hermosa voz le anunció: Bayardo, amigo, ¡has llegado a tu destino!

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Presidente de Honor del Círculo Aeronáutico
Dtor. Coordinador de RESCATE



El autor y el General Abos Coto, en un «encuentro en La Felguera».



EDITA:

EL ARCO



Caser



www.circuloaeronautico.com

Liberbar

Aula Cajastur

para el Estudio, Investigación y Divulgación de la Historia y de la Ciencia Aeronáutica.

Fundación
Cajastur — Liberbank

EL ARCO
alimentos frescos



JESÚS FERNÁNDEZ
Duro
Círculo Aeronáutico



CISLAN

Gregorio Áurre, 7 - 1.º / 33930 LA FELGUERA (Asturias) / info@circuloaeronautico.com