

## **PLUS ULTRA - Un vuelo Histórico - por Carlos Gizzi "PIPER"**

### **INTRODUCCIÓN:**

El 22 de enero de 1926 hidroavión Dornier Wal Plus Ultra inicia una travesía desde Palos de la Frontera (Huelva- España) hasta Buenos Aires (Argentina). Este vuelo ha sido uno de los grandes raids de la aviación Española.

Recrearé en mi simulador el vuelo que hizo el Plus Ultra en el año 1926 -cruzar el atlántico sur por primera vez.-

### **DESARROLLO:**

#### **El sueño de la hazaña.**

Finalizado el año 1924 durante el curso de ampliación para mandos de escuadra aérea y escuadrillas, estudié la posibilidad de llevar a la práctica un raid aéreo, que diera a conocer el valor de la aviación Española fuera de las fronteras, y al mismo tiempo sirviera para ganar honra y prestigio para España. Hasta entonces las necesidades de nuestra campaña de Marruecos habían hecho imposible disponer del material y personal necesario para ello; pero ya en esa época nuestra aviación contaba con material moderno, abundante y personal en condiciones para cualquier empresa que se propusiera, y necesitaba revalidar con vuelos mundiales las glorias indiscutibles ganadas en los campos africanos.

El Dornier Plus Ultra salió con 4 tripulantes: Comandante Ramón Franco, Capitán Ruiz de Alda, Teniente de Navío Juan M. Duran y el Mecánico Pablo Rada.-

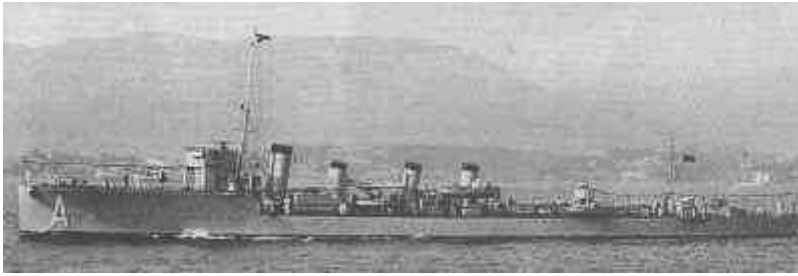
La Armada Española dispuso que el crucero "Blas de Lezo" y el destructor "Alsedo", cumpliendo funciones de buques-escolta tomaran posiciones en la ruta prevista, con el objetivo de dar apoyo y prestar auxilio a la tripulación del Plus Ultra si fuera necesario. Por su parte, las autoridades brasileñas de Fernando de Noronha dispusieron mantener faros permanentes y hogueras, para facilitar la orientación de los aviadores españoles durante la noche.

Crucero BLAS DE LEZO



<http://img522.imageshack.us/img522/9215/blasdelezocrucerojcl.jpg>

## Destructor ALSEDO



[Http://img49.imageshack.us/img49/4296/sedoaj3.jpg](http://img49.imageshack.us/img49/4296/sedoaj3.jpg)

## Los tripulantes

### Ramón Franco Bahamonde



[Http://img509.imageshack.us/img509/7189/410pxramonfrancoac391o1vy0.jpg](http://img509.imageshack.us/img509/7189/410pxramonfrancoac391o1vy0.jpg)

Ramón Franco Bahamonde (Ferrol, La Coruña, 1896 - España, 1938), fue un político, militar y aviador español. Hijo de Nicolás Franco y Salgado de Araújo, capitán de la Marina, y de María del Pilar Bahamonde y Pardo de Andrade. Hermano de Nicolás y Francisco Franco.

El 22 de enero de 1926 tomó parte en el Vuelo del Plus Ultra de Palos de la Frontera (Huelva) hasta Buenos Aires (Argentina), a bordo del hidroavión Dornier Wal Plus Ultra. Este vuelo ha sido uno de los grandes raids de la aviación española.

Al regresar Ramón Franco a España fue recibido en El Ferrol como un héroe nacional, se le dedicó una placa en su casa natal, el rey lo nombró gentilhomme de Cámara y recibió la medalla "Plus Ultra".

Posteriormente intentó otro cruce del Atlántico, con destino a Nueva York, fracasando en el intento, siendo rescatado en el mar. Escribió un libro, "Águilas y garras", que fue prohibido por la monarquía a fines de los años 20. Políticamente se declaró republicano

de izquierda, aunque no comunista. Perdió los honores y el grado militar. Estuvo con el sector republicano, arengó desde las tribunas, sufriendo un accidente que, en su momento, se vinculó con un atentado. Fue encarcelado y logró fugarse en un coche que llevó el mecánico Pablo Rada, con quien proyectó instalarse en la República Argentina. Estuvo exiliado, y tras la llegada de la República, Azaña le concedió la jefatura de la Aeronáutica. Destituido posteriormente, dio un vuelco ideológico, enfrentando a los republicanos. Se alistó con el movimiento nacional que encabezaba su hermano Francisco.

Falleció en 1938 durante una misión de bombardeo que llevaba a cabo desde la Base de Hidroaviones de Pollensa (Mallorca) al estrellarse el hidroavión de fabricación italiana CANT Z.506 Airone que pilotaba

-----

Juan Manuel Durán González

El alférez de navío Juan Manuel Durán González, de 26 años cuando se realizara el histórico vuelo, era piloto y profesor de la Escuela Naval de Barcelona. Falleció en un accidente aéreo a mediados de 1926.

-----

Julio Ruiz de Alda y Mígueles

El capitán de Artillería Julio Ruiz de Alda y Miguélez, que combatiera en Marruecos, volvió a Buenos Aires en 1930, interesado por realizar el relevamiento aerofotogramétrico de Buenos Aires, programado por el municipio de la capital argentina. Ruiz de Alda, que tuvo experiencia como piloto de combate, recibió en 1926 la Medalla Aérea, la mayor distinción en tiempos de paz. Intentó en vano dar la vuelta al mundo en 1928 y 1929, infructuosamente en ambas ocasiones. Tras regresar a España, el 29 de octubre de 1933, acompañando a José Antonio Primo de Rivera, hijo del fallecido dictador, presentó en el Teatro de la Comedia de Madrid un nuevo movimiento ultra conservador y antimarxista, el Falangismo. Iniciada la guerra civil española, Ruiz de Alda fue encarcelado, muriendo en prisión.

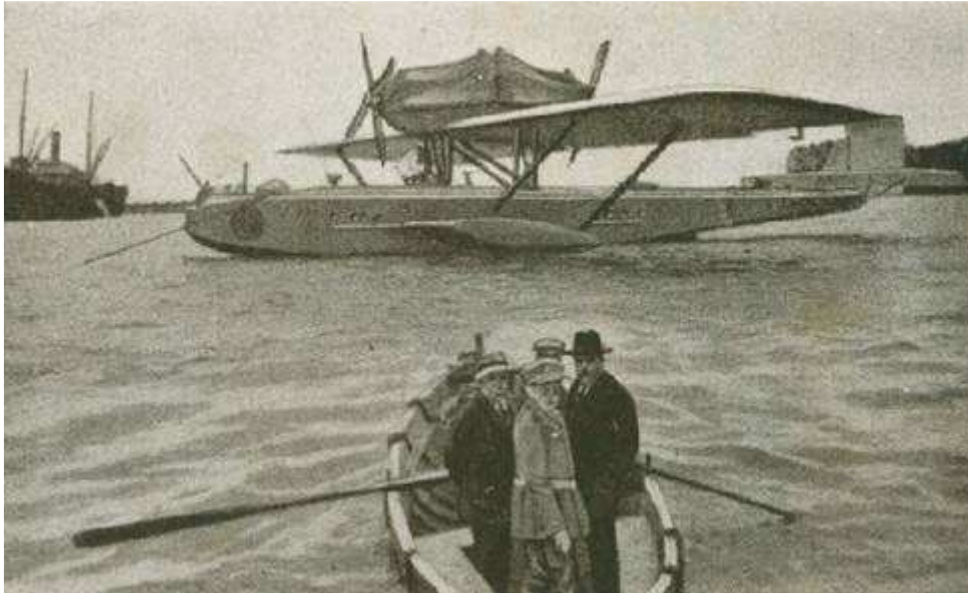
-----

Pablo Rada Ustarroz

Pablo Rada tuvo actuaciones decisivas para asegurar el éxito del "Plus Ultra", hizo reparaciones en vuelo, trepando por el ala, a más de 200 kilómetros por hora, apagó un principio de incendio con sus ropas, sin importarle el riesgo de quemaduras ni la emisión de gases. Recibió la medalla de oro al trabajo, de manos de Alfonso XIII. Posteriormente, obtuvo el título de piloto y se dedicó a la industria del automóvil. Tuvo que marchar al exilio, por su tendencia republicana, retornando a España, para morir en su tierra natal, Navarra, a los 77 años.

-----

La travesía se inició en el Muelle de la Calzadilla, en aguas del río Tinto, frente a Palos de la Frontera (Huelva), el 22 de enero de 1926 a las 7.55 horas, cuando despegó el Dornier Wal en su primera etapa que concluyó en Las Palmas de Gran Canaria. En la tarde, tras ocho horas de vuelo sobre el Océano Atlántico, el hidroavión acuatizó en el Puerto de la Luz, ante una multitud reunida en los muelles, aclamando a los tripulantes. Radio Madrid transmitió en directo el despegue del Plus Ultra, al iniciar su histórico vuelo sobre el Atlántico.



El comandante Franco dirigiéndose al "Plus Ultra" en el puerto de Palos para iniciar el raid

<http://img512.imageshack.us/img512/1121/plusutrapalosxe0.jpg>

### **Características técnicas**

Hidroavión Dornier, diseño alemán

Dos motores ingleses Napier "Lion", de 450 h. P.

Envergadura: 22,50 m

Ancho de alas: 4,5 metros

Superficie de alas: 96 metros cuadrados

Longitud total: 17,25 m

Altura máxima: 4,80 m

Peso normal: 2.500 Kg.

Peso total para vuelo (con tripulantes y combustible): 7.000 Kg.

Velocidad máxima que podía desarrollar con los dos motores: 200 Km./h

Velocidad normal: 180 Km./h

Velocidad comercial (la más económica): 170 Km./h.

Velocidad de navegación en mar llana: 30 millas/h.

Radio de acción o autonomía: 3.000 Km.

Altura de vuelo: 450 metros.

Combustible: Gasolina y benzol.

Construido en Pisa (Italia), entre junio y noviembre de 1925.

Dotación: Llevaba, entre otros elementos, altímetro, cuenta millas, brújula, sextante, derivómetro, radiogonómetro, tablas, mapas, salvavidas y máquina destiladora de agua.

Su denominación militar era W12.

Identificación telegráfica E.D.R.12

Rebautizado por Franco como Plus Ultra, lema que significa en latín "Más allá". Es la divisa de las columnas que flanquean el escudo nacional de España.

Sobre las alas y en el costado lleva escrita las siguientes letras M-M WAL, cuyo significado es:

M: Letra correspondiente a las matrículas de aviación española.

M: Distintivo de la calidad militar de la aeronave.

W: Inicial de Walfisch (Ballena), nombre que la casa alemana Dornier daba a este tipo de hidroaviones.

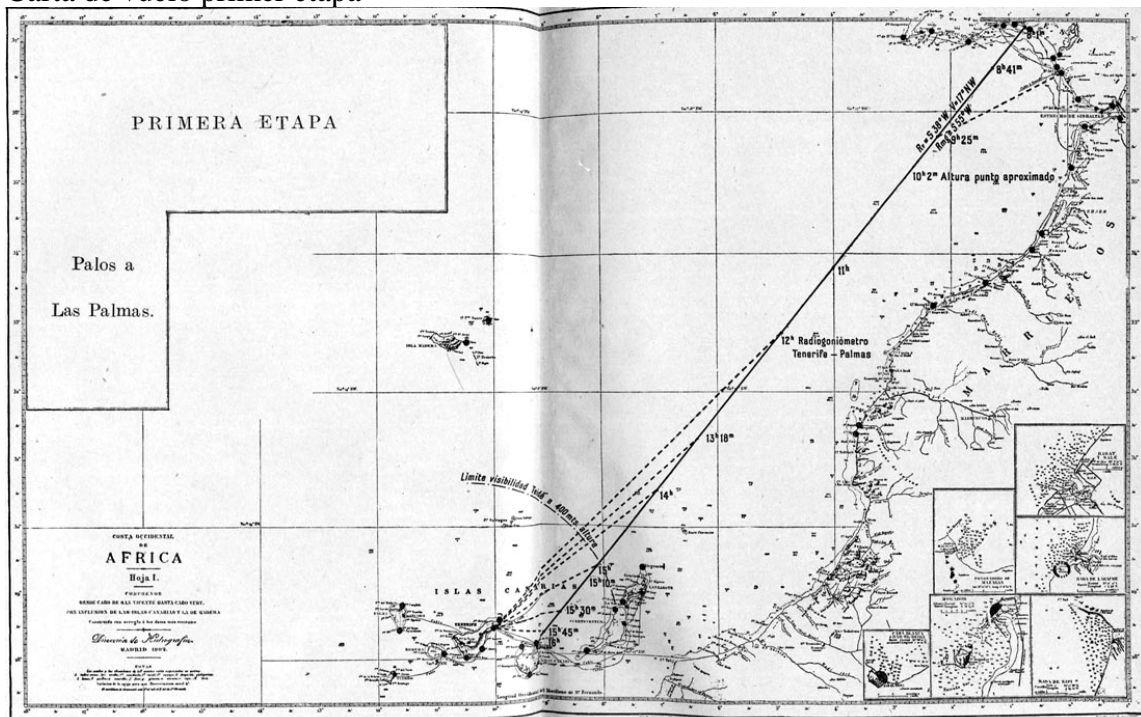
AL: equivale al número 12, tipo concreto del hidroavión.

---

## VUELO SIMULADO

**PRIMERA ETAPA** de 1.300 kms. Tardo 8 horas y termina en palmas de gran canaria en el puerto de la luz.-

Carta de vuelo primer etapa



<http://img396.imageshack.us/img396/8462/planovuelo2x10gi7.jpg>

## La despedida en España

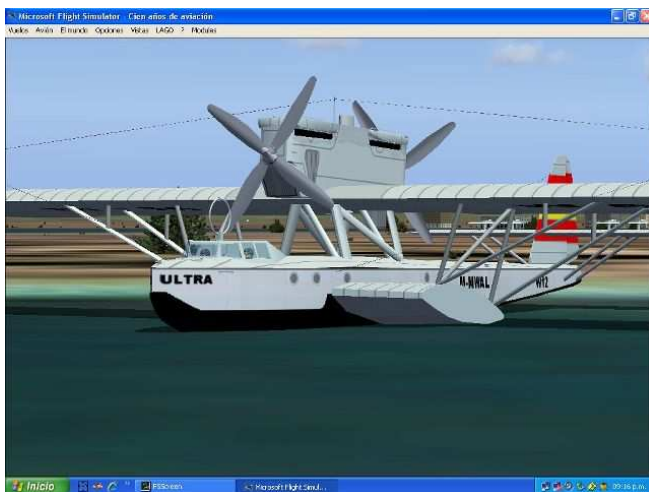
Hechas las despedidas de rigor, y con la emoción que experimentamos al recibir el homenaje de esta multitud, en la que vivía el alma de España, que desde este momento no abandonaría al "Plus Ultra" hasta su llegada al Plata, subimos a nuestro avión, que desde ahora atrae las miradas de todas las naciones, lo que nos obliga a no reparar en los sacrificios que sean necesarios para llegar al fin.

Franco en su sitio, Rada en los motores, Alonso con su cine en la torreta delantera, Durán y Ruiz de Alda atrás, en el cuarto de derrota, para desnivelar los pesos y ayudar al avión a despegar.

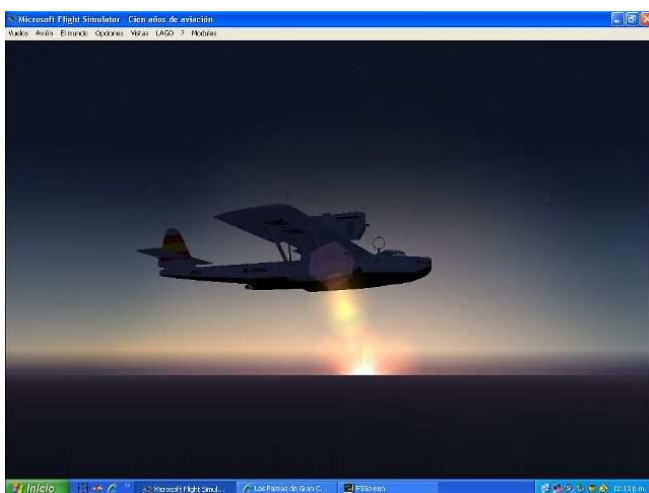
Se ponen en marcha los motores a las siete y cincuenta y uno, y en el recorrido necesario para calentarlos, Alda le marcó a Franco el rumbo magnético de la ruta.

El avión despegó a las siete cincuenta y cinco, con 3.000 kilos de carga, después de una carrera de un minuto veintitrés segundos. La carga estaba repartida como sigue: 2.500 litros de gasolina y benzol, 150 litros de aceite, 105 kilos de agua, 350 kilos de tripulación, 400 kilos de repuestos y herramientas, 80 kilos de radio y 150 kilos de equipajes y material fotográfico.

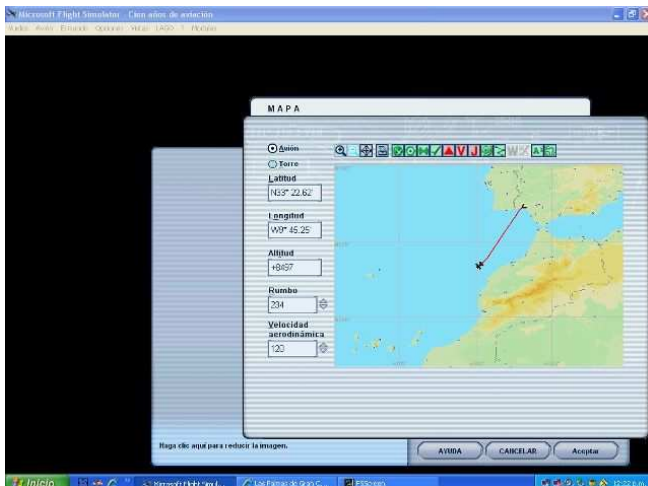
Al despegar hizo Franco un viraje muy inclinado sobre el monumento a Colón y pasó rozando la punta del Sebo para despedirse del pueblo de Huelva, que estaba en su totalidad en ese lugar, enfrente de La Rábida.



[http://aycu20.webshots.com/image/16939/2002539762584760338\\_rs.jpg](http://aycu20.webshots.com/image/16939/2002539762584760338_rs.jpg)



[http://aycu05.webshots.com/image/16844/2002514327945361872\\_rs.jpg](http://aycu05.webshots.com/image/16844/2002514327945361872_rs.jpg)



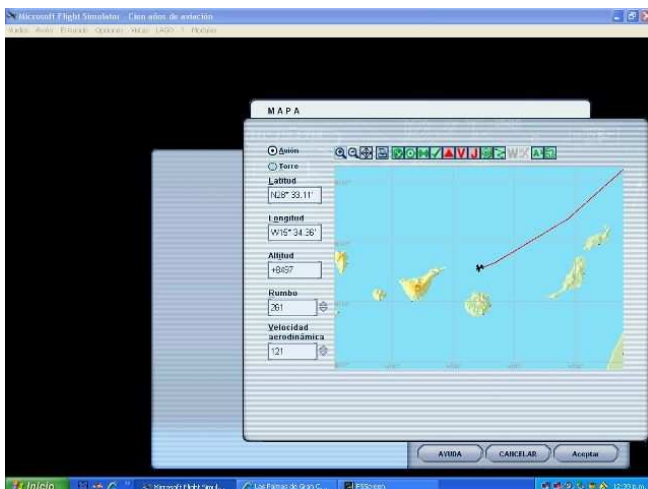
[Http://aycu27.webshots.com/image/19506/2003219954110567457\\_rs.jpg](http://aycu27.webshots.com/image/19506/2003219954110567457_rs.jpg)

### **Sobre el mar**

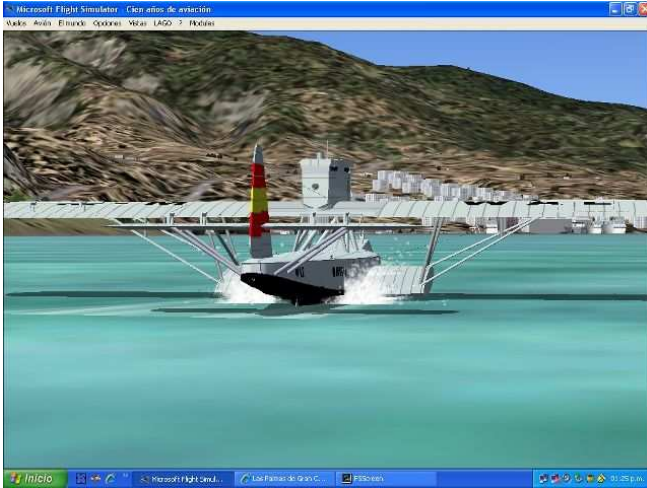
A las ocho cincuenta y uno encontramos el cielo cubierto de nubes bajas, que, acompañadas de fuertes remolinos, proporcionaban excesivo movimiento al "Plus Ultra" y cansancio a su piloto. Además, el horizonte estaba completamente cerrado y se veían grandes chubascos por la proa.

Franco, para evitarlos, subió en espiral hasta encontrarse por encima de aquellas y a 1.200 metros de altura sobre el mar. A esta altura, las crestas de las nubes que encontrábamos seguían cerrándonos el paso, y subimos a 1.500 metros, ya con el paso libre. Por encima de nosotros teníamos un cielo completamente azul, limpio de nubes y el sol calentaba fuertemente.

Por debajo de las nubes, a unos 200 metros de altura, Franco, que iba en el puesto de pilotaje, expuesto a la gran humedad que se sentía, tenía frío, y los demás tripulantes que iban dentro del avión disfrutaban de buena temperatura. Al volar por encima de aquellas, Franco llevaba casi todo el cuerpo expuesto al sol y sentía calor, mientras que sus compañeros, que seguían en el interior del "Plus Ultra", iban tiritando de frío.



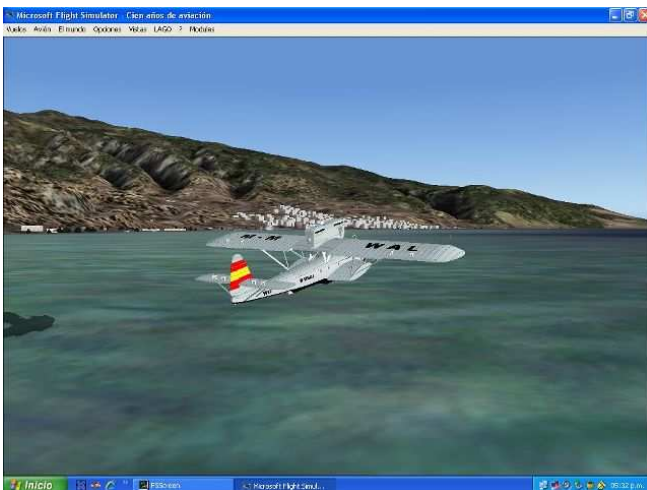
[Http://aycu22.webshots.com/image/17101/2003273610731081912\\_rs.jpg](http://aycu22.webshots.com/image/17101/2003273610731081912_rs.jpg)



[Http://aycu07.webshots.com/image/20046/2003307784342771415\\_rs.jpg](http://aycu07.webshots.com/image/20046/2003307784342771415_rs.jpg)

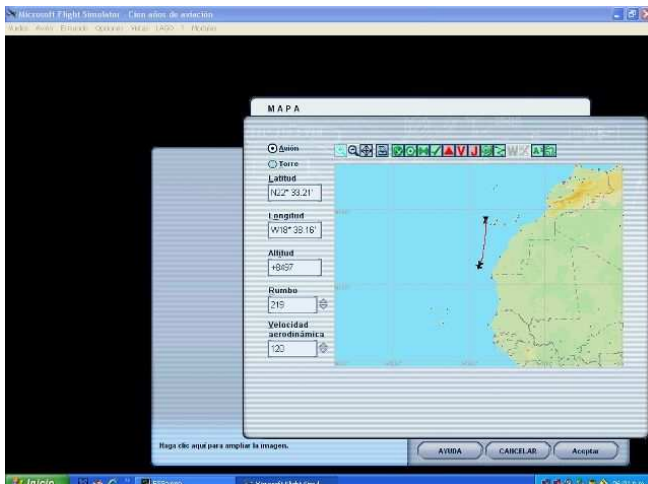
**SEGUNDA ETAPA** desde islas canarias a cabo verde, en África, un recorrido de 1700 km. En un tiempo de 9,50 horas.-el día 26 de enero de 1926.-

En Las Palmas quedó el fotógrafo de "Cuatro Vientos" y representante de "La Nación" de Buenos Aires, don Leopoldo Alonso, que filmara el inicio del viaje, acompañando a la tripulación hasta el archipiélago canario. Cuatro días más tarde, el 26 de enero, comenzando la segunda etapa despegó el Plus Ultra desde la bahía de Gando, en horas de la mañana, poniendo proa hacia Porto Praia, en la isla de São Tiago (capital del entonces portugués archipiélago de Cabo Verde), arribando tras nueve horas cincuenta minutos de vuelo. En Praia el comandante Franco Bahamonde decidió reducir el peso del avión al máximo, quitando 400 kilogramos, con el fin de reducir riesgos ante el extenso tramo a cubrir sobre el Océano Atlántico, quedando en tierra el alférez de navío Juan Manuel Durán González.

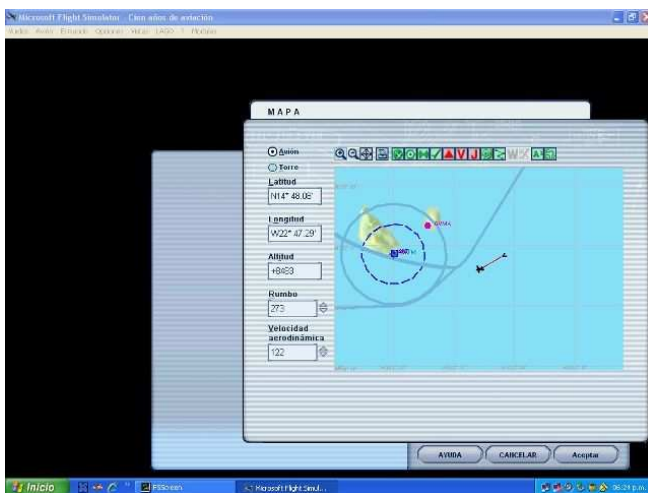


[Http://aycu05.webshots.com/image/17604/2005990104843662727\\_rs.jpg](http://aycu05.webshots.com/image/17604/2005990104843662727_rs.jpg)

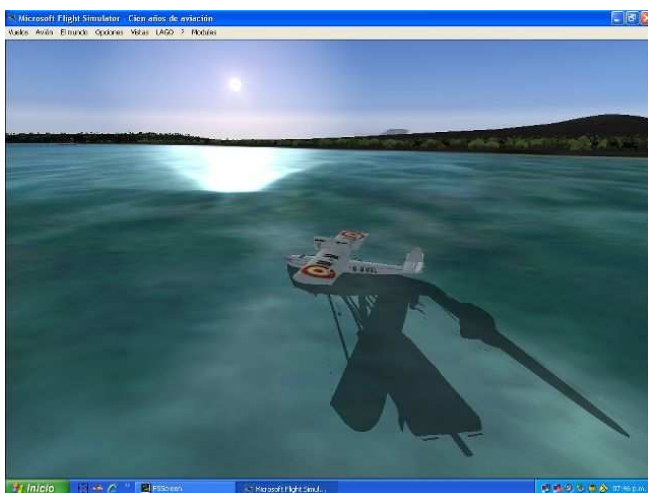




[Http://aycu19.webshots.com/image/20258/2000786759726335509\\_rs.jpg](http://aycu19.webshots.com/image/20258/2000786759726335509_rs.jpg)



[Http://aycu12.webshots.com/image/20091/2004140500669374929\\_rs.jpg](http://aycu12.webshots.com/image/20091/2004140500669374929_rs.jpg)



[Http://aycu19.webshots.com/image/19778/2005094408100802182\\_rs.jpg](http://aycu19.webshots.com/image/19778/2005094408100802182_rs.jpg)

La **TERCER ETAPA** del vuelo del plus ultra su cumplió el día 29 de enero de 1926, desde cabo verde -África- a la isla Fernando de Noronha en el norte de Brasil, un total de 2.305 kmts. En un tiempo de 12,40 horas.- lo curioso de esta etapa es que comenzó en invierno y terminó en verano-- la próxima etapa es de 540 Km. Hasta Recife--Brasil-

En la etapa que debía realizarse entre las Islas de Cabo Verde y Pernambuco (de acuerdo a lo establecido), fuertes vientos contrarios hicieron desviar de su ruta al Plus Ultra, situación que mantuvo desvelado al mundo entero durante largas y angustiosas horas, y obligaron a hacer descender al hidroavión en la isla Fernando de Noronha. Cuando se revisaron los depósitos de combustible, se comprobó que los mismos sólo contenían lo suficiente para volar unos pocos minutos más. Posteriormente se completó el tramo de dicha etapa tal cual había sido programado. Pues es importante mencionar que este viaje rememoraba la travesía realizada por las Carabelas de Cristóbal Colón y contaba con los auspicios del gobierno de España

### **Silencio en el cielo**

Alda y Rada hacían frecuentes visitas al salón de fumar, mientras Franco seguía sin moverse, tal vez pensando en las horas que faltaban. Ninguno hablábamos nada y el vuelo daba una sensación de silencio, pues el ruido de los motores a las pocas horas desaparece y sólo se oyen las variaciones del sonido, como cuando ratea un motor, cosa muy desagradable y que por fortuna no hemos oído en todo el viaje.

Desde las diez hasta las doce siguió el silencio más absoluto hasta en la radio. Alda no conseguía oír ninguna estación, a pesar de estar constantemente a la escucha y haciendo llamadas con carácter general. En este intervalo, Alda y Rada comieron unos huevos duros y tomaron una taza de café caliente, mientras Franco seguía sin moverse.

A las once cincuenta y uno tomamos altura meridiana, que nos dio 7°8 de latitud N., y por consiguiente 526 millas marinas de recorrido, resultando una velocidad en este trayecto de 93 millas marinas por hora, viendo por ello que a Noronha (Brasil) llegaríamos anocheciendo.

### **Señales de radio**

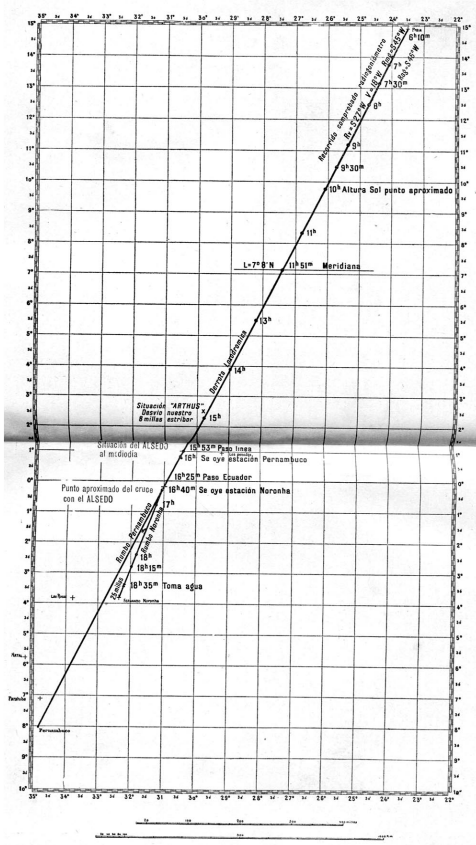
A las catorce, la radio empezó a dar señales de vida, oyéndose sensiblemente, en dirección de la proa, dos estaciones de barcos. A las dos y veinte estábamos en el paralelo de 3°, donde debía comenzar la zona de calmas en esta época; pero el alisio seguía y la calma del mar no se veía por ningún sitio; la visibilidad era cada vez peor. Empezaron a caer chubascos, teniendo que dar rodeos para evitarlos. Hubo uno tan cerrado, que no hubo más remedio que pasar bajo él y estar doce minutos aguantando el aguacero.

### **Tierra a la vista**

Los últimos veinte minutos del vuelo fueron una preciosidad, y para nosotros serán los más hermosos y emocionantes que pasaremos en la vida; tal vez por el estado de ánimo, por aquel atardecer ecuatorial con una luminosidad formidable y por la carrera con el disco grande y ardiente del sol, teniendo como objetivo las rocas de Noronha, carrera que será para nosotros inolvidable.

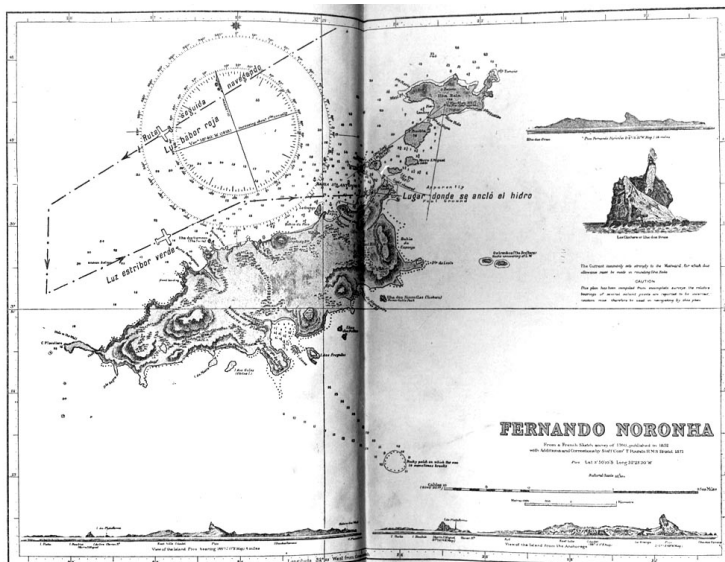
Para Alda, el trabajo había terminado con gran alegría, pues los teléfonos de la radio, después de doce horas, eran como dos tenazas que causaban un fuerte dolor, y el negrero de Franco no le permitió quitárselas ni un minuto en las últimas horas del vuelo. Tuvo que aguantarlo encorvado, sin sentarse y tropezando con la cabeza en la parte superior del avión.

# Carta de vuelo



Etapa Porto Praia-Pernambuco.—Modelo de carta construida por el Capitán Ruiz y Comandante Franco.

<http://img396.imageshack.us/img396/3894/planovuelo3x10laspalmasrh0.jpg>

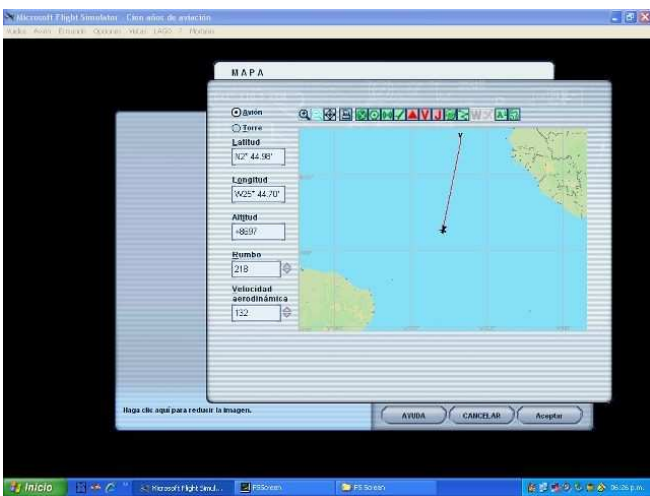


Etapa Porto Praia-Pernambuco.—Ruta seguida por el avión al llegar a la isla de Noronha.

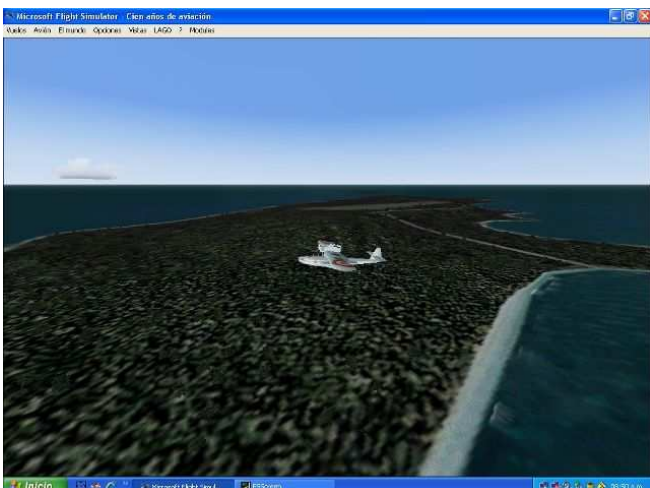
<http://img412.imageshack.us/img412/2108/planvuelo4x10entradaanomy3.jpg>



[Http://aycu13.webshots.com/image/20412/2004890738781877394\\_rs.jpg](http://aycu13.webshots.com/image/20412/2004890738781877394_rs.jpg)



[Http://aycu08.webshots.com/image/20647/2002054396150231707\\_rs.jpg](http://aycu08.webshots.com/image/20647/2002054396150231707_rs.jpg)



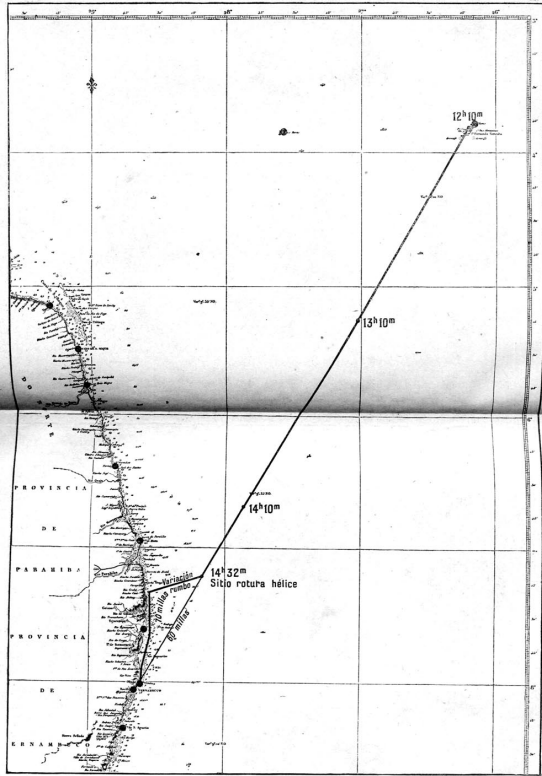
[Http://aycu25.webshots.com/image/18424/2005851963678101341\\_rs.jpg](http://aycu25.webshots.com/image/18424/2005851963678101341_rs.jpg)

La **CUARTA ETAPA** se cumplió el día 31 de enero de 1926, desde la isla de Fernando de Noronha, Brasil hasta Pernambuco ya en el continente. A una distancia de 540 kms, en 3.40 horas, no sin problemas, ya que unos 100 Km. antes de llegar, un problema en

una hélice obligo a detener un motor y repararla en pleno vuelo, esto atraso un poco la llegada.-

La **QUINTA ETAPA** se cumplió el día 4 de febrero de 1926, entre Pernambuco y Río de Janeiro, Brasil, una distancia de 2.100 Km. en un tiempo de 12,15 horas.-

### Carta de vuelo



Plano del vuelo Noronha-Recife.—En él se ve la variación de rumbo hecha en el momento de romperse la hélice.

[Http://img261.imageshack.us/img261/9463/planvuelo5x10noronhaperzz9.jpg](http://img261.imageshack.us/img261/9463/planvuelo5x10noronhaperzz9.jpg)



[Http://aycu21.webshots.com/image/21060/2003287846101310185\\_rs.jpg](http://aycu21.webshots.com/image/21060/2003287846101310185_rs.jpg)

## Una hélice rota

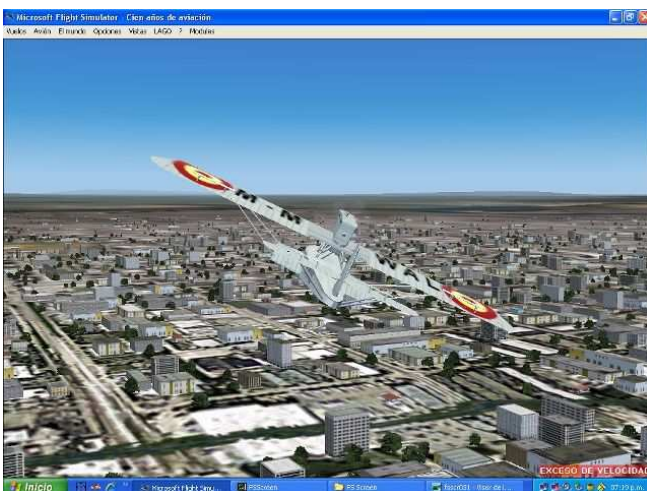
Cuando ocurrió la rotura de la hélice nos encontrábamos a 112 kilómetros del final de la etapa, y esta distancia, que hubiéramos recorrido con sólo cuarenta minutos de vuelo, entonces nos debía ocupar hora y media más, porque la velocidad del hidro había bajado de 180 kilómetros por hora a 90 solamente.

Si el motor delantero, que marchaba a todo régimen, hubiera fallado un momento, hubiéramos llegado al mar enseguida, y eso no era difícil por ser el único motor que sostenía al avión. Varias veces quiso Franco poner el motor trasero en marcha, a un reducido número de vueltas; pero la trepidación que originaba amenazaba destruir el hidroavión y Franco desistía de su empeño.

Los motores, que durante todas las etapas se habían portado maravillosamente, nuevamente nos demuestran sus insuperables cualidades en este vuelo en que el avión, más que sostenido por el motor delantero, parecía sostenido por la voluntad de Franco, que con la mirada fija en el cuentakilómetros y toda su habilidad en los mandos, le obligaba al avión a ganar poco a poco altura más prudente. Cada metro que subía el avión se notaba en la cara del piloto, que a veces, cuando arreciaba el viento, viraba el avión hacia él. Así aprovechaba este aumento de velocidad para aumentar la sustentación del avión y ganar algunos metros de altura. Más bien parecía un vuelo a vela, con un avión ligero, que con una máquina que pesaba cinco toneladas en estos momentos. (Finalmente y tras diversas vicisitudes se produjo el glorioso arribo a Pernambuco).



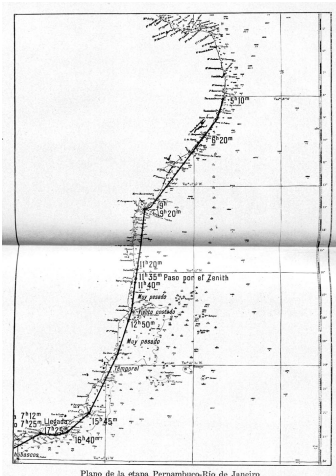
[Http://aycu04.webshots.com/image/17763/2005093374195512473\\_rs.jpg](http://aycu04.webshots.com/image/17763/2005093374195512473_rs.jpg)



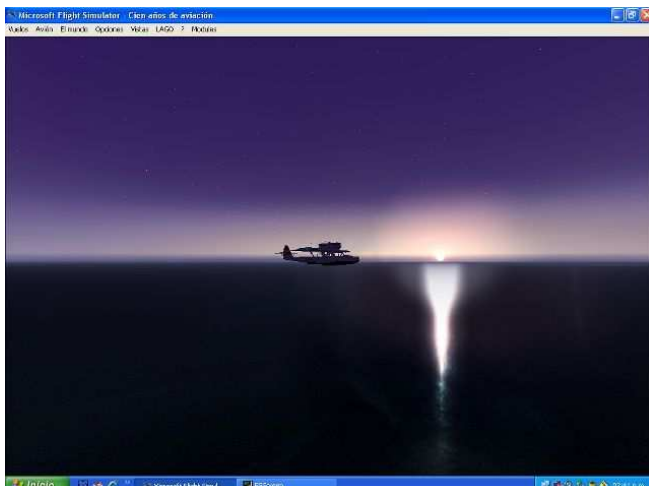
[Http://aycu26.webshots.com/image/19265/2005089415429335395\\_rs.jpg](http://aycu26.webshots.com/image/19265/2005089415429335395_rs.jpg)

El día 9 de febrero de 1926 se cumplió la **SEXTA ETAPA** de este histórico vuelo, desde la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, hasta Montevideo, Uruguay, un total de 2.060 Km.

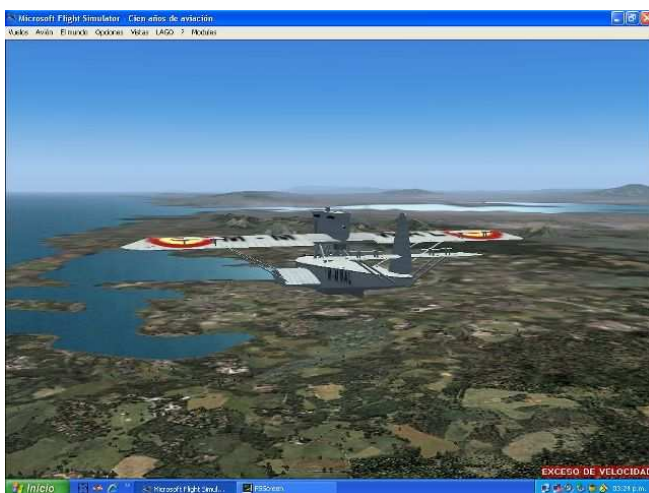
carta de vuelo



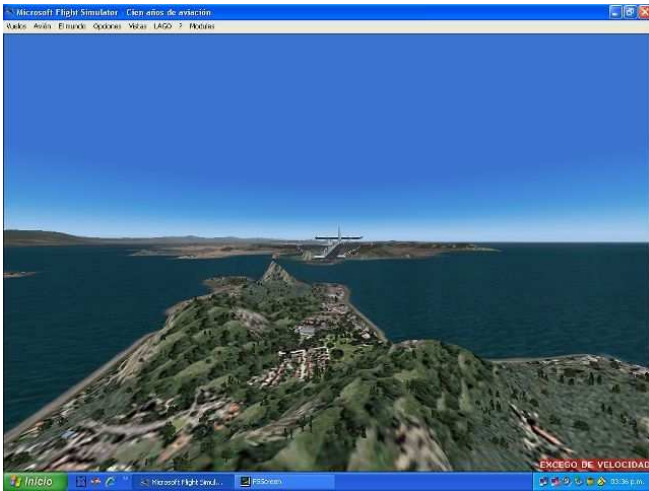
[Http://img115.imageshack.us/img115/7462/planvuelo6x10pernambucopi4.jpg](http://img115.imageshack.us/img115/7462/planvuelo6x10pernambucopi4.jpg)



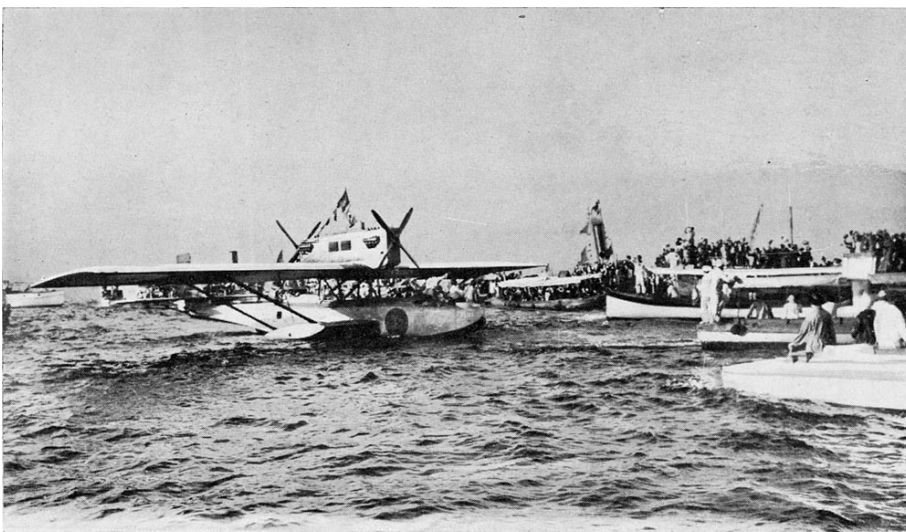
[Http://aycu21.webshots.com/image/21260/2000394408030794409\\_rs.jpg](http://aycu21.webshots.com/image/21260/2000394408030794409_rs.jpg)



[Http://aycu06.webshots.com/image/19605/2003583694515363708\\_rs.jpg](http://aycu06.webshots.com/image/19605/2003583694515363708_rs.jpg)



[http://aycu40.webshots.com/image/17759/2000636096386266741\\_rs.jpg](http://aycu40.webshots.com/image/17759/2000636096386266741_rs.jpg)



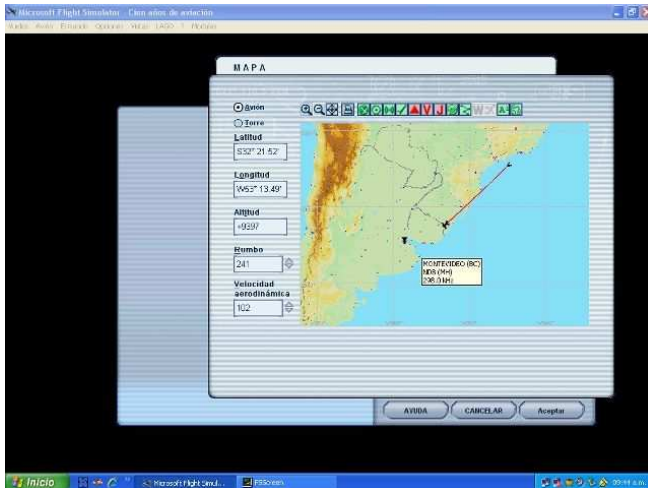
Río Janeiro.—Momento de peligro para el *Plus Ultra*, que va a remolque de una canoa de la Marina. En ella se ve a Franco soltando el remolque para evitar la rotura de un ala.

<http://img116.imageshack.us/img116/2068/riodejaneiromomentodepeyo8.jpg>

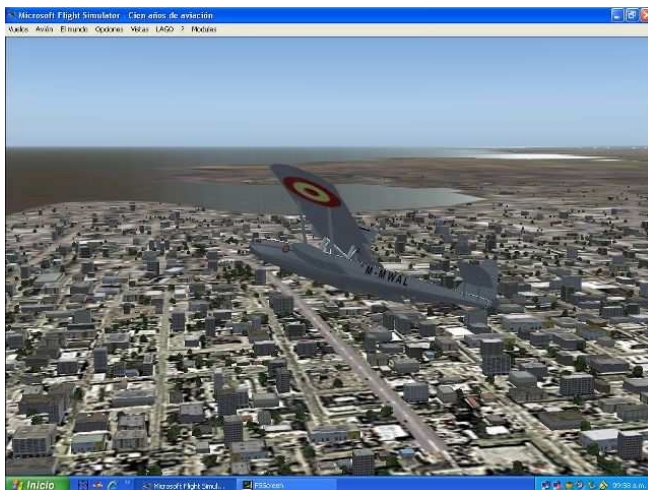
Al atardecer del 9 de febrero, en la sexta etapa que, según se había proyectado debía concluir en la capital argentina, tras algo más de nueve horas de vuelo, mientras el Plus Ultra volaba sobre la vertical de Maldonado, en el este uruguayo, cambió el rumbo hacia Montevideo, acuatizando en la rada de la capital oriental, provocando la algarabía de los vecinos montevidianos que, por unas horas, agasajaron a los tripulantes del hidroavión .-

La última etapa del vuelo del plus ultra se cumplió el 10 de febrero de 1926, distancia 220 kmts. Fue un total de 10.270 kmts en un tiempo de vuelo de 59,30 horas.-



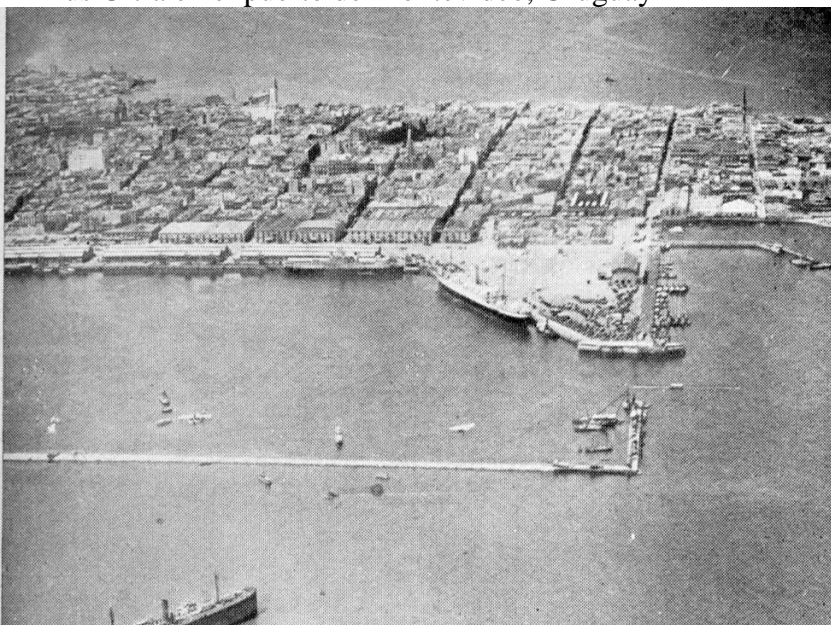


[Http://aycu12.webshots.com/image/19531/2004277504463807600\\_rs.jpg](http://aycu12.webshots.com/image/19531/2004277504463807600_rs.jpg)



[Http://aycu07.webshots.com/image/20206/2004231093491435478\\_rs.jpg](http://aycu07.webshots.com/image/20206/2004231093491435478_rs.jpg)

El Plus Ultra en el puerto de Montevideo, Uruguay



[Http://img356.imageshack.us/img356/1034/puertodemontevideofi8.jpg](http://img356.imageshack.us/img356/1034/puertodemontevideofi8.jpg)

El 10 de febrero, tras un vuelo de 44 minutos el Plus Ultra cumplió la séptima etapa, para llegar a la ciudad de Buenos Aires donde, desde el día 9, una multitud esperaba la llegada del Plus Ultra a orillas del Río de la Plata.

La emisora de radio L.Z.O. comunicaba las novedades del viaje, recibidas por medio de los entonces escasos y elementales receptores y, también, por medio de los altavoces instalados en camiones del periódico "La Nación", estacionados en varios lugares de la avenida Costanera y su balneario municipal. Por este medio la multitud que esperaba a los intrépidos españoles, se enteró que la llegada sería el 10 de febrero.

Muchas personas retornaron el día 9 a sus hogares o fueron a seguir las noticias a la calle Florida, frente a la sede de los periódicos La Nación, o La Prensa, en la Avenida de Mayo; aunque muchos otros decidieron pasar la noche veraniega en la Costanera Norte, para no perder sus lugares.

El día 10, hacia el mediodía, en el horizonte, sobre las aguas del Río de la Plata, por el sudeste, en dirección a Montevideo, apareció un punto oscuro que fue agrandándose, arrancando una ovación continua en la muchedumbre que solo era superada, por momentos, por bombas de estruendo y las sirenas de barcos anclados en el puerto metropolitano y de los diarios capitalinos. Las personas ubicadas en la zona norte del puerto metropolitano fueron quienes mejor avistaron el hidroavión Plus Ultra, cuya silueta se veía minuto a minuto con mayor claridad, en un cielo límpido.

El Plus Ultra se acercó a la costa bonaerense y evolucionó sobre la ciudad, en medio de manifestaciones de júbilo de la multitud.

Todos, salvo los enfermos, salieron a las calles. Entre ellos, Esteban Araiz Rodrigo, que aquél 10 de febrero dejó su trabajo en hotel Apolo para dirigirse a la Costanera, donde dio rienda suelta a su emoción ya que aunque nadie le creía, era tío del joven mecánico procedente de un hogar de artesanos de Catarroso, Navarra -entonces de 23 años- Pablo Rada Ustarroz.

El comercio callejero incrementó considerablemente las ventas, ya que los típicos vendedores ambulantes se acercaron a la zona norte del puerto metropolitano, agotaron sus existencias de bocadillos, limonada, barquillos y confituras. Dos aviones de la Armada Argentina se sumaron a otros que evolucionaban sobre el puerto.

El 9 de febrero, el presidente argentino, Marcelo T. De Alvear, y su esposa Regina Paccini, interrumpieron sus vacaciones veraniegas en Mar del Plata, retornando a Buenos Aires, para llegar a la recepción oficial que se dio a los pilotos. El 10, desde un balcón de la Casa Rosada, el presidente Alvear, con binoculares, observaba detenidamente el cielo, sobre el Río de la Plata, siguiendo el acercamiento de la aeronave española.

A las 12.27 horas, acuatizaba en aguas del Río de la Plata el Plus Ultra, aclamado por miles de argentinos, españoles y residentes de otras nacionalidades, que vitoreaban a España y a los aeronautas. La llegada de la aeronave hispana se recordó durante mucho tiempo, siendo exaltada la hazaña de Franco y sus acompañantes, por todos los periódicos bonaerenses como motivo de orgullo para toda la estirpe Iberoamericana.

Desde Málaga, el Rey Alfonso XIII siguió atentamente el desarrollo de la última etapa del viaje, a través de la Compañía Italiana de Cables Telegráficos Submarinos (Italcable). Por medio de esta empresa el rey hizo saber al comandante Franco su intención de mantener una conferencia cablegráfica, poco después del arribo a Buenos Aires, que se llevó a cabo a partir de las 15.05 horas del mismo día 10.

El cronista del diario "La Nación" describía los hechos en la edición del jueves 11 de febrero, en los siguientes términos: "Estas calles adyacentes, a poco, quedaron materialmente obstruidas: tal era la afluencia de vehículos que pretendían pasar. Y como otra avalancha de vehículos venía del Sur, el tráfico en muchos sitios se paralizó completamente. Los agentes de Policía agitaban inútilmente su varita blanca. Por entre los automóviles y los tranvías la multitud se deslizaba, se corría hacia el puerto, con el temor de llegar demasiado tarde...". Los títulos de la portada de esta edición estuvieron exclusivamente dedicados al acontecimiento.

Este vuelo tuvo, asimismo, trascendencia aerofilatélica, por cuanto se transportó un paquete de correspondencia integrado por catorce piezas solamente, todas con la firma autógrafa del comandante Franco.

El Plus Ultra recorrió 10.270 Km. Empleando 61 horas y 44 minutos de vuelo, en siete etapas, desarrolladas durante 19 días, con 7 jornadas de vuelo, a velocidad media de 172

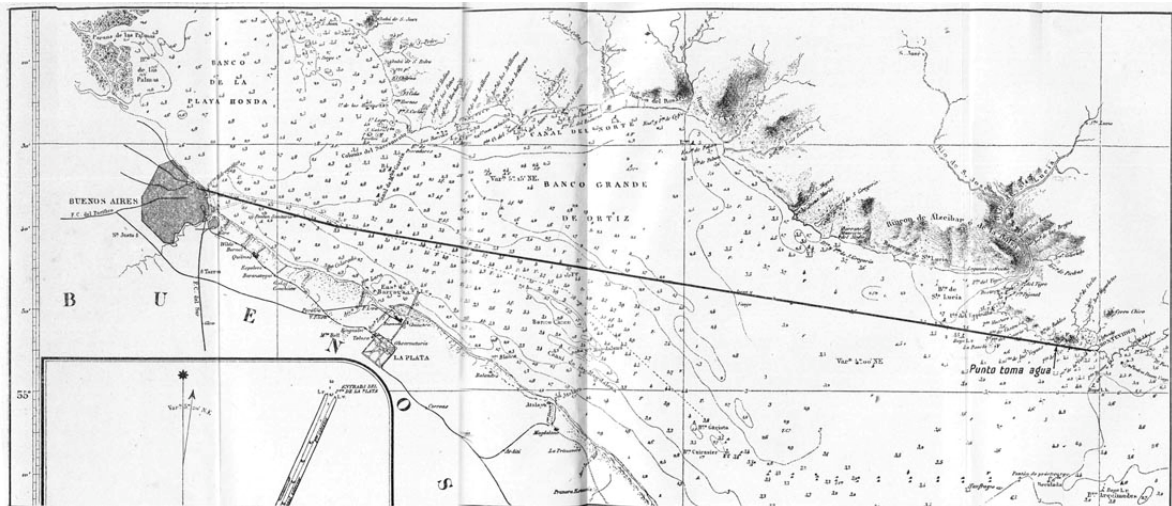
Desde el punto de vista técnico fue un éxito rotundo.

El Rey Alfonso XVIII de España, dono a la Armada Argentina el Plus Ultra, que fue usado como correo, hasta que fue dado de baja.-

El gobierno argentino, dono entonces una estatua de Icaro, que fue puesto en el muelle de la Reina en el Entorno de la Rábida, España.-

Hoy el Plus Ultra esta en el museo de Luján, Buenos Aires

carta de vuelo



[Http://img126.imageshack.us/img126/1091/montevideobsasxu5.jpg](http://img126.imageshack.us/img126/1091/montevideobsasxu5.jpg)



<http://img129.imageshack.us/img129/2610/800pxhydroavionplusultrol5.jpg>



[Http://aycu13.webshots.com/image/18212/2004205106717700647\\_rs.jpg](Http://aycu13.webshots.com/image/18212/2004205106717700647_rs.jpg)

A las doce divisamos la atmósfera negra que se extiende como un manto sobre la población de Buenos Aires y se eleva hasta cerca de 500 metros.

A las doce y catorce nos encontramos en vuelo sobre la ciudad, permaneciendo sobre ella algunos minutos, comprendiendo la intensa emoción del pueblo que nos contempla, que no es mayor que la nuestra. Reduciendo un poco los motores, oímos la inmensa algarabía y el intenso clamoreo que escapa de pechos y bocinas, atronando el espacio en tal forma que difícilmente recordará Buenos Aires un momento parecido.



[Http://aycu18.webshots.com/image/20657/2002310256520311003\\_rs.jpg](http://aycu18.webshots.com/image/20657/2002310256520311003_rs.jpg)

Una bandada de aves aéreas sale al encuentro de la gran ave histórica, que llega portadora de tantas esperanzas, de tantos recuerdos, de tantas realidades y de tantas ilusiones. Es portadora del más allá de la historia, del plus ultra del porvenir.

A las doce y veintisiete descendemos sobre las aguas del antepuerto, y el avión se posa en su superficie, deteniéndose un momento para marcarlos en la historia.

Navegando rápidamente para no ser alcanzado por las canoas, entra con sus motores en marcha por la boca del puerto y se dirige a la boya marcada para su anclaje.



[Http://aycu12.webshots.com/image/19451/2000031972716597560\\_rs.jpg](http://aycu12.webshots.com/image/19451/2000031972716597560_rs.jpg)



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

<http://img379.imageshack.us/img379/7463/enelriodelaplatarx1.jpg>

## Resumen

Las etapas del raid fueron cubiertas en los tiempos y con las distancias siguientes:

Ciudad/Distancia/Tiempo/Velocidad

Palos-Las Palmas/1.300 Km./8.00/163

Las Palmas-Porto Praia/1.745 "/9.50/178

Porto Praia-Noronha/2.305 "/12.40/181

Noronha-Pernambuco/540 "/3.38/150

Pernambuco-Río Janeiro/2.100 "/12.15/171

Río Janeiro-Montevideo/2.060 "/12.05/171

Montevideo-Buenos Aires/220/1.11/188

Distancia total/10.270/59.30/172

Artículo en el diario La Nación de la época



<http://img353.imageshack.us/img353/8715/lanacic3b3nportadaplusuko0.png>

Al regresar Ramón Franco a España fue recibido en El Ferrol como un héroe nacional, se le dedicó una placa en su casa natal, el rey lo nombró gentilhombre de Cámara y recibió la medalla "Plus Ultra".

Posteriormente intentó otro cruce del Atlántico, con destino a Nueva York, fracasando en el intento, siendo rescatado en el mar. Escribió un libro, "Águilas y garras", que fue prohibido por la monarquía a fines de los años 20. Políticamente se declaró republicano de izquierda, aunque no comunista. Perdió los honores y el grado militar. Estuvo con el sector republicano, arengó desde las tribunas, sufriendo un accidente que, en su momento, se vinculó con un atentado. Fue encarcelado y logró fugar en un coche que llevó el mecánico Pablo Rada, con quien proyectó instalarse en la República Argentina.

Estuvo exiliado, y tras la llegada de la República, Azaña le concedió la jefatura de la Aeronáutica. Destituido posteriormente, dio un vuelco ideológico, enfrentando a los republicanos. Se alistó con el movimiento nacional que encabezaba su hermano Francisco. A fines de octubre, falleció en un accidente aéreo, cerca de las islas Baleares

El Comandante Franco es paseado por la Av. De Mayo en Bs. As



[Http://img530.imageshack.us/img530/5643/ramonfrancoespaseadopormw0.jpg](http://img530.imageshack.us/img530/5643/ramonfrancoespaseadopormw0.jpg)

Monumento el viaje del Plus Ultra, subvencionado por Argentina, en La Rabida, España



[Http://img46.imageshack.us/img46/496/180pxmonumentoalplusulttg6.jpg](http://img46.imageshack.us/img46/496/180pxmonumentoalplusulttg6.jpg)



El Plus Ultra en la actualidad en el Museo de Lujan (Bs. As.)



<http://img509.imageshack.us/img509/3527/plusultraqp4.jpg>

Vista de la cabina



[Http://img516.imageshack.us/img516/8002/pluscomandolujanetcombd8.jpg](http://img516.imageshack.us/img516/8002/pluscomandolujanetcombd8.jpg)

**Fuentes:**

[Http://www.lujanargentina.com/html/thmuseoplusultra.htm](http://www.lujanargentina.com/html/thmuseoplusultra.htm)

[http://es.wikipedia.org/wiki/Vuelo\\_del\\_Plus\\_Ultra](http://es.wikipedia.org/wiki/Vuelo_del_Plus_Ultra)

<http://www.lujanet.com.ar/Imagenes/lujanet.gif>

<http://es.geocities.com/julioil/plusultr.html>

<http://www.histarmar.com.ar/infgral/plusultra.htm>

<http://www.histarmar.com.ar/infgral/plusultra-Fotos.htm>

<http://www.histarmar.com.ar/infgral/plusultra-planvuelos.htm>

<http://www.nuestromar.org/noticias>