



Centenario del vuelo del PLUS ULTRA

El Ejército del Aire y del Espacio celebra la efeméride con una expedición conmemorativa a Iberoamérica

EL pasado 24 de enero, el Ejército del Aire y del Espacio despegó de Sevilla rumbo a Iberoamérica para desarrollar el despliegue internacional que ha puesto en marcha para conmemorar el centenario del épico y singular vuelo del *Plus Ultra* (1926-2026), que cruzó por primera vez el Atlántico Sur, de Europa a Sudamérica, desde la localidad española de Palos de la Frontera, en Huelva, hasta Buenos Aires, capital de Argentina.

Con tal expedición, el EA ha querido compartir el 100° aniversario de la hazaña con Río de Janeiro (Brasil), Montevideo (Uruguay) y Buenos Aires (Argentina), capitales que, en su día, fueron testigo de la gesta y recibieron como héroes, rendidos a su pericia y valor, a sus protagonistas: el comandante Ramón Franco, el capitán Ruiz de Alda, el teniente de navío Durán y el mecánico Pablo Rada.

En coordinación con las autoridades aeronáuticas y militares locales, el Ejército del Aire y del Espacio ha organizado sendas exhibiciones de la patrulla



Fotografía del hidroavión *Plus Ultra*, amarrado, en la que se puede ver a tres miembros de su tripulación, incluida en un informe sobre el vuelo.

acrobática de helicópteros ASPA en otros tantos lugares emblemáticos de cada una de las ciudades mencionadas: la playa de Ipanema en Río, el montevideano parque de la Rambla y la Costanera bonaerense.

Las demostraciones aéreas, abiertas al público, han tenido lugar los días 28 de enero, y 1 y 4 de febrero, respectivamente, con gran éxito de espectadores. Algunos, incluso, han seguido con atención los ejercicios preparatorios realizados en la víspera de cada demostración.

Como curiosidad, cabe recordar que la exhibición de la capital carioca ha coincidido en fecha con la efeméride de la travesía del Atlántico, propiamente dicha. La luna llena del 28 de enero de 1926 facilitó el pilotaje nocturno entre Cabo Verde, frente a la costa africana, y las aguas americanas de Fernando de Noronha (Brasil).

HITO TECNOLÓGICO

El despliegue conmemorativo ha incluido diferentes actividades de representación y culturales relacionadas con el afamado raid. Estas recuperan su historia, pero

también ponen en valor la sobresaliente cualificación de su tripulación —y de la Aeronáutica española de la época en su conjunto— y la utilización durante la travesía de tecnología de vanguardia, como el radiogoniómetro, un sistema de navegación entonces muy novedoso.

Desde 1903, año del vuelo de los hermanos Wright y de su nacimiento, la aviación había avanzado con pasos de gigante, pero aún tenía un sinfín de límites que romper. Con su éxito, el *Plus Ultra* dio un nuevo paso en el



Ejército del Aire y del Espacio



Ejército del Aire y del Espacio

Embarque, en la Maestranza Aérea de Sevilla, de uno de los helicópteros de la patrulla ASPA dentro de uno de los dos A400M del Ala 31 de Zaragoza que han participado en el despliegue conmemorativo del EA; al lado, la citada unidad acrobática junto al conocido Cristo del Corcovado (Brasil).



El 10 de febrero de 1926, el hidroavión amerizó en el Río de la Plata frente a Buenos Aires, destino final de la travesía sobre el Atlántico Sur liderada por Ramón Franco.



Ángel de la Fuente

Alda en una conferencia sobre el viaje con Rada entre el público en el Teatro de la Princesa (Madrid).



Archivo General Militar de Madrid

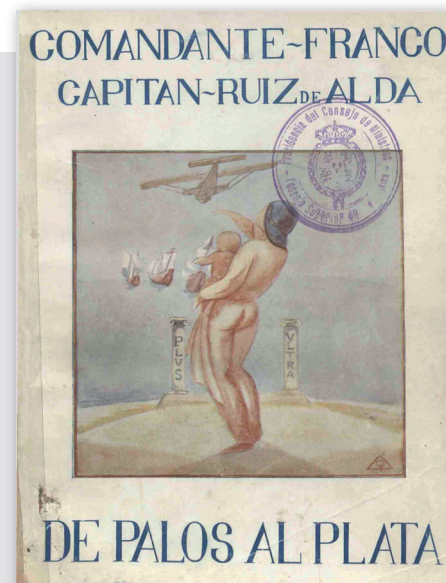
El comandante Franco y Ruiz de Alda en el *Plus Ultra*, fotografía tomada en 1925.



El *Heraldo de Madrid* anuncia la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires.



La Nación (Madrid) avanza la partida del raid con el plan de vuelo previsto.



Libro sobre el viaje del *Plus Ultra* escrito por Franco y Alda, publicado en 1926.

Ramón Franco y su tripulación protagonizaron el primer vuelo sobre el océano Atlántico Sur de Europa a América

crecimiento de la aeronáutica internacional al demostrar la posibilidad de utilizar hidroaviones en distancias transoceánicas, tanto en el ámbito militar, como en el civil. También sirvió de banco de pruebas para, por ejemplo, el citado radiogoniómetro.

UNA AERONÁUTICA DE VANGUARDIA

Por otra parte, en clave nacional, el raid ejerció de embajador de una España que quería proyectar al mundo una imagen de progreso, que apostaba por la modernidad y las tecnologías de vanguardia. Un legado que enlaza con el actual Ejército del Aire y del Espacio, y el programa diseñado para homenajear al que fue el primero de los Grandes Vuelos de la Aeronáutica hispana.

Su puesta en marcha y ejecución es reflejo de la capacidad operativa, tecnológica y humana del EA de nuestros días, que lo ha concebido como «un ejercicio de proyección exterior, diplomacia aérea y cooperación internacional», se subraya en la web oficial creada para el seguimiento de la efeméride.

Como el mismo *Plus Ultra* hace un siglo, antes de despegar el pasado 24 de enero rumbo al otro lado del océano Atlántico con dirección a Brasil, la misión conmemorativa preparó todo al detalle hasta la misma víspera del viaje.

Ese día, la Maestranza Aérea de Sevilla acogió una de las operaciones más sensibles: preparar para el viaje los seis helicópteros EC-120 *Colibrí* —cinco operativos y uno de reserva— de la patrulla ASPA, pertenecientes al Ala 78, con base en Armilla (Granada) y que iban a ser los grandes protagonistas de la agenda de la expedición.

COLIBRÍES, PREPARADOS

Después de desmontar las palas de sus rotores principales, entre otros trabajos, fueron embarcados y asegurados en dos grupos de tres en sendos A400M del Ala 31 (Zaragoza).

Una vez en las bodegas de estos gigantes de transporte, quedaron perfectamente protegidos para no sufrir daños en el vuelo, ni tampoco poner en riesgo su seguridad. Esta operación

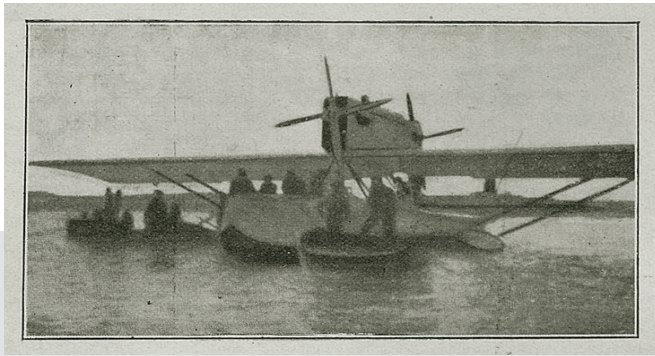
se ha tenido que repetir en cada escala del homenaje.

SESENTA PARTICIPANTES

Entre pilotos, tripulantes, mecánicos, personal de apoyo, titulares de jefaturas, etcétera, la expedición está formada por unos 60 hombres y mujeres.

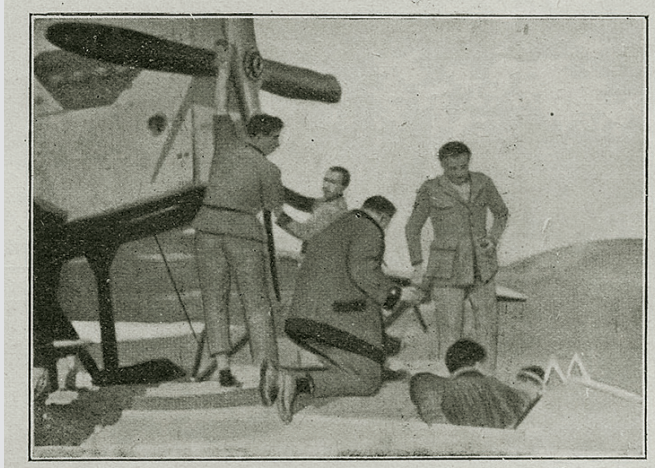
La mayor parte pertenecen a las alas 31 y 78, bases de las aeronaves implicadas en el viaje. A ellos se han sumado representantes del Servicio Histórico y Cultural del EA y del gabinete del jefe de su Estado Mayor (JEMA), entre otras unidades.

Incluido el regreso a la base aérea de Morón (Sevilla), está previsto que cubran una distancia aproximada de 20.000 kilómetros, casi el doble de los 10.270 que recorrió el *Plus Ultra* en su aventura, ya que, una vez en la capital bonaerense, nunca volvió. El rey Alfonso XIII lo donó al pueblo argentino como gesto de hermandad hispanoamericana y hoy puede verse en el Museo de Luján, provincia de Buenos Aires, en una capilla construida para él.



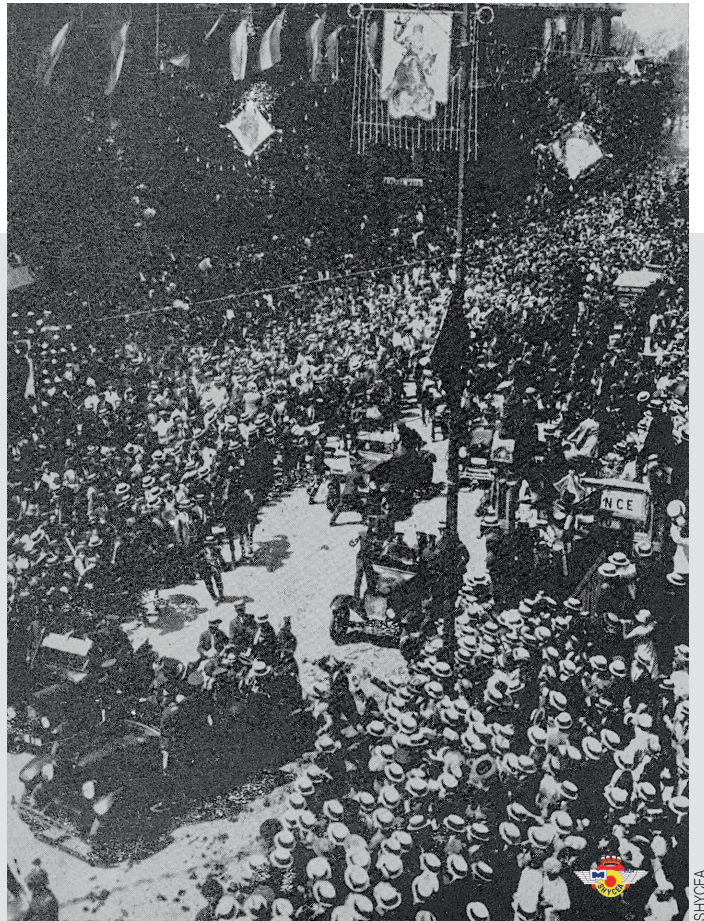
Biblioteca Central del Ejército del Aire y del Espacio

El hidroavión listo para partir de Palos de la Frontera (Huelva) en la madrugada del 22 de enero de 1926.



Biblioteca Central del Ejército del Aire y del Espacio

Franco y Alda realizan los preparativos necesarios para arrancar la segunda etapa del vuelo, de Canarias a Cabo Verde.



SHYCEA

Instantánea histórica que da idea del recibimiento que tuvieron Franco, Alda, Durán y Rada en Buenos Aires.

De esta manera, descansa uno de los hidroaviones *Dornier Wall* más famosos de todos los tiempos. De fabricación alemana, fue la aeronave elegida por el comandante Franco para un raid a la capital de Argentina que comenzó a preparar en 1924. Además, contó con algunas adaptaciones específicas para llevar a buen puerto dicha empresa, materializada dos años después en el marco de los grandes vuelos de los años 20 del siglo pasado.

CONTEXTO HISTÓRICO

Tras concluir la Primera Guerra Mundial (1914-1919), los aviadores apostaron por acometer vuelos que desafiaban una y otra vez los límites de sus aeronaves. En 1925, países como Francia, Inglaterra o Italia ya habían realizado sus propios raids. España, inmersa en el conflicto norteafricano del Rif, no había podido sumarse a tales retos.

Sin embargo, el exitoso desembarco de Alhucemas (1925) abrió un nuevo escenario y el proyecto de cruzar el Atlántico Sur hasta Argentina, país con

especial vinculación a España, enseguida ganó el respaldo necesario.

La aeronáutica militar española vio una oportunidad para reivindicarse en el contexto internacional y el Gobierno liderado por Miguel Primo de Rivera, una manera de lanzar al mundo la imagen de un país avanzado.

Era el momento del viaje ideado por Ramón Franco y su hidro, bautizado como *Plus Ultra* evocando el lema del rey Carlos I y que significa «más allá».

Cabe señalar que el también pionero de la Aviación Española Mario Barbe-

**El raid español,
muy seguido por
la prensa de la
época, se ganó el
reconocimiento
internacional**

rán fue colaborador de Franco en el proyecto, aunque terminó por lo dejarlo aludiendo motivos personales.

Finalmente, sus compañeros de aventura fueron el capitán Ruiz de Alda, sustituto de Barberán como navegante; el teniente de navío Durán y el mecánico Pablo Rada. El raid gestó un vínculo entre ellos que se mantuvo en el tiempo.

EL «FOTÓGRAFO DE CUATRO VIENTOS»

También estaba llamado a participar en la gesta Leopoldo Alonso, conocido por el sobrenombre de «el fotógrafo de Cuatro Vientos» por su vinculación al aeródromo madrileño cuna de la Aviación española.

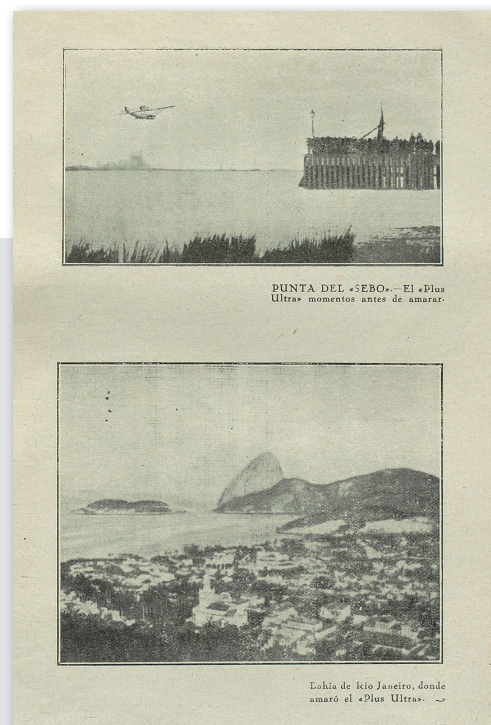
Hubo de abandonar por «exceso de peso» en Las Palmas de Gran Canaria, antes de arrancar la segunda etapa del viaje. Aún así, lo siguió. Además, velaron por su seguridad el destructor *Alcedo* y el crucero ligero *Blas de Lezo*.

Para subrayar los vínculos histórico-culturales con Sudamérica y Buenos Aires, su meta, el punto de partida del viaje fue Palos de la Frontera (Huelva)



Museo del Aire

Acuarela que plasma el acuatizaje de la expedición liderada por R. Franco en Montevideo (Uruguay) el 9 de febrero de 1926, obra de Carlos R. Mercader, como muestra el propio cuadro.



Biblioteca Central del Ejército del Aire y del Espacio

El Plus Ultra en punta del Sebo (Palos) y la bahía de Río de Janeiro, fotos incluidas en *El vuelo España-América*, una de las varias obras publicadas.

y los tripulantes emularon el ceremonial seguido por Cristóbal Colón y sus hombres cuando levaron anclas rumbo a las Indias por occidente y descubrieron América en 1492.

Partieron el 22 de enero de 1926. Las fotografías y la prensa de la época acreditan ese momento. Su primera parada fue, asimismo, en Canarias, aunque después la expedición liderada por Ramón Franco se dirigió a las islas de Cabo Verde, frente a las costas africanas pero más al sur, buscando referencias al uno y otro lado del Atlántico accesibles para su propósito.

LUNA LLENA SOBRE EL OCÉANO

Despegaron de este archipiélago el 28 de enero para que su luna llena les permitiera pilotar con la máxima visibilidad posible durante su etapa más larga, hasta Fernando de Noronha (Brasil), tramo en el que batieron el récord en navegación aérea transoceánica.

Continuaron a Pernambuco, donde repararon una grieta en una hélice, para dirigirse directamente a Río de Janeiro, donde fueron recibidos como héroes.

El vuelo, seguido con detalle por la prensa de la época, ganó expectación en cada escala, incluso en la de Montevideo (capital de Uruguay), que no

estaba prevista y se llevó a cabo por problemas técnicos.

De aquí despegó el 10 de febrero de 1926 para, en poco más de una hora, acuatizar al otro lado del río de la Plata, donde, cuentan las crónicas, les esperaban más de 300.000 personas.

RECIBIMIENTO APOTEÓSIKO

Amerizaron frente a Buenos Aires. Resonaron las sirenas de los barcos en señal de saludo, la tripulación protagonizó un desfile multitudinario, fue recibida por el presidente Marcelo T. de Alvear y se les otorgó la Orden del Libertador San Martín.

La estancia en la capital argentina se prolongó un tiempo en el que se cumplieron desde actividades de

**El vuelo mostró
la cualificación
de la Aviación
Militar española,
que pronto afrontó
nuevos retos**

representación hasta conferencias en ambas orillas del río de la Plata.

Ya en el mes de marzo, la tripulación del *Plus Ultra* partió hacia España a bordo del crucero argentino *Buenos Aires* y, el 5 de abril de 1926, llegó a Palos, lugar donde se había iniciado el histórico viaje, siendo recibida por Alfonso XIII y miles de personas.

Se cerró así un proyecto que, en realidad, era más ambicioso. Su éxito internacional, con la donación del hidro a Argentina, entre otras causas, desbarató el plan de continuar viaje por el flanco pacífico sudamericano para cruzar hacia Cuba y regresar por el Atlántico Norte.

Para la mayoría, poco importó. El *Plus Ultra* y su tripulación habían escrito una brillante página más en la historia de España, de la aviación internacional y de la aplicación de las mejores técnicas de vanguardia.

El propio hidro —que, por ejemplo, permitía acceder a sus motores en vuelo— fue reflejo de la sobresaliente planificación del viaje por parte de unos hombres preparados para operar, navegar, reparar y decidir en condiciones de máxima dificultad, mostrando la capacidad de una Aviación Militar española que pronto ejecutó nuevos retos.

Esther P. Martínez

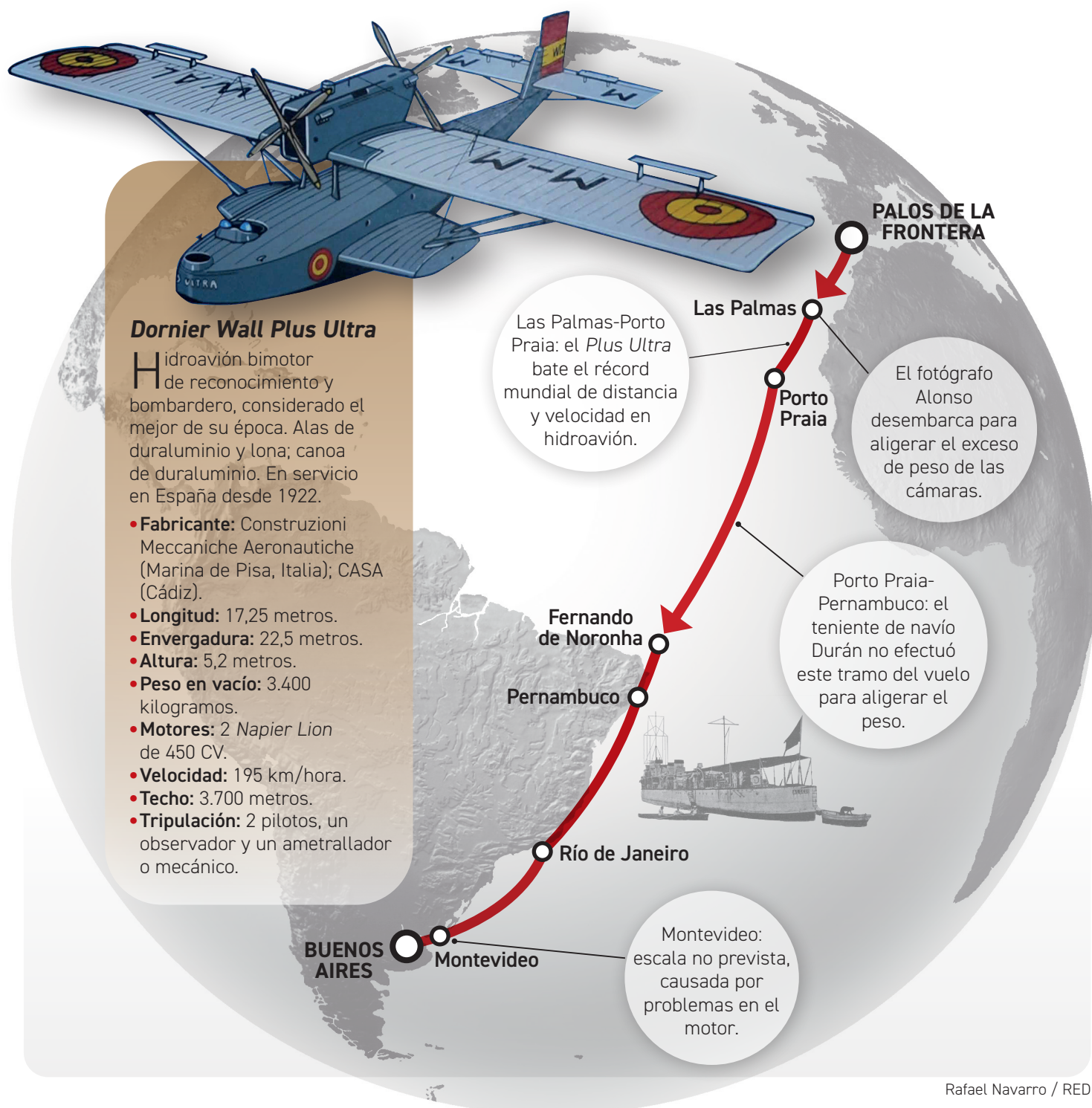
EL VUELO DEL PLUS ULTRA

► Palos de la Frontera (Huelva)-Buenos Aires (Argentina)

Del 22 de enero al 10 de febrero de 1926

El *Dornier Wall Plus Ultra*, con capacidad para 3.900 litros de combustible, tardó 18 días en realizar el viaje, totalizando una travesía de 10.270 kilómetros en 59 horas de vuelo. El hidroavión recibió el apoyo del destructor *Alsedo* y el crucero ligero *Blas de Lezo*. Su piloto y jefe de la expedición fue el comandante Ramón Franco Bahamonde; completaban la tripulación: el observador, capitán Julio Ruiz de Alda; el mecánico,

Pablo Rada Usturroz; el observador de la Armada, teniente de navío Juan Manuel Durán González, y, hasta las islas Canarias, el fotógrafo Leopoldo Alonso. Inicialmente estaba previsto que el avión continuara su viaje (desde Buenos Aires a Chile, luego subiría por la costa pacífica hasta México y de ahí a Cuba para regresar a España por las Azores), pero los problemas de motor se lo impidieron.





Una tripulación de leyenda

Cuatro hombres singulares —militares, aviadores y técnicos— que supieron conjugar sus capacidades para realizar un vuelo histórico

> Comandante Ramón Franco Bahamonde (1896-1938)

- Piloto principal y líder de la expedición.
- Formado como piloto naval y destacado por su pericia y audacia.



FERROLANO, con lazos familiares en la Armada y el Ejército, Franco estudió en la Academia de Infantería (Toledo) entre 1911 y 1914. En el lustro siguiente y antes de ingresar en el Servicio de Aviación, sirvió en Alcazarquivir y Larache, hoy, Marruecos.

A primeros de 1921 ya era piloto y el 8 de marzo batió el récord de altura de España.

Como aviador, fue destinado a Tetuán, Los Alcázares (Murcia) y El Atalayón (Melilla). Efectuó misiones de todo tipo, desde reconocimientos hasta transporte sanitario. Incluso, superó la marca nacional de distancia en hidroavión al recorrer 817 kilómetros entre Arrecife y Casablanca (1922).

En 1924 regresó al madrileño aeródromo de Cuatro Vientos, donde se había formado como piloto, y comenzó a gestar el vuelo a Buenos Aires que materializó dos años después y fue el primer gran raid de la aviación española.

Organizó una vuelta al mundo a bordo del hidroavión *Numancia* que no tuvo éxito. Tampoco lo tuvo su siguiente aventura.

Efímero jefe Superior de Aeronáutica de la II República (1931) y agregado aéreo a la embajada española en Washington (EEUU) de 1933 a 1936. Renunció y, ya en España, recibió el mando de la Base Aérea de Baleares. Murió pilotando en un accidente aéreo.

> Capitán Julio Ruiz de Alda Miqueleiz (1897-1936)

- Copiloto y navegante.
- Sus conocimientos matemáticos contribuyeron al éxito del raid.



DE familia acomodada y nacido en Estella (Navarra), con 16 años, Alda ingresó en la Academia de Artillería (Segovia), tras lo que fue destinado a Vitoria, Ceuta y Tetuán, donde diseñó el salto de agua del río Lucus.

En 1922, realizó el curso de observador de aeroplano en Los Alcázares (Murcia), lo que le llevó al aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid). Ascendido a capitán, fue comisionado al Servicio de Aeronáutica y, de vuelta en Tetuán, estrenó su nueva especialidad.

En 1924, reforzó su carrera con el curso de piloto y su perfil técnico-innovador al participar en la comisión española enviada al Salón Internacional de la Aeronáutica (París).

Al año siguiente, Ramón Franco le eligió como navegante de su vuelo a Sudamérica. Para ello, se especializó en el radiogoniómetro, un sistema de navegación entonces muy novedoso. Unida al éxito del viaje, su labor técnica fue muy reconocida.

Tomó parte en los dos raids fallidos de Franco. Al poco, pidió su pase a supernumerario (1929). Aún así, fue el representante español en el Congreso Internacional de Aviadores Transoceánicos de Roma (1932). Dejó el Ejército en 1933.

Con la empresa de fotogrametría de la que era cofundador, hizo trabajos pioneros en el campo de la cartografía aérea.

EN el año 1926, el comandante Ramón Franco, el capitán Julio Ruiz de Alda, el teniente de navío Juan Manuel Durán y el mecánico Pablo Rada cruzaron por primera vez el Atlántico Sur —desde Palos de la Frontera (Huelva) hasta Buenos Aires (Argentina)— a bordo del hidroavión *Dornier Wall Plus Ultra*.

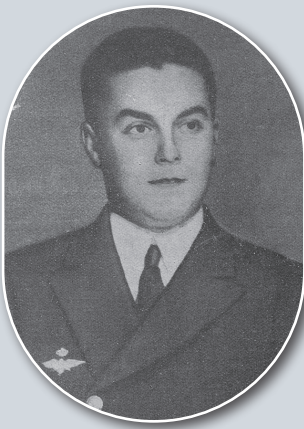
El hidro fue bautizado con el lema empleado por el rey Carlos I de España y emperador de Alemania que significa «más allá» y, más allá de los límites de la época, fueron estos cuatro hombres: militares y de la Armada, aviadores y técnicos reconocidos. También estaba llamado a tal aventura Leopoldo Alonso, conocido

como «el fotógrafo de Cuatro Vientos». El exceso de peso le bajó de la nave en Canarias, pero siguió ligado al viaje.

Tras su éxito, recibieron honores y reconocimiento internacional. Además, abrieron la puerta a los viajes transoceánicos en hidroavión y mostraron al mundo la imagen de una España de progreso.

> Teniente de navío Juan Manuel Durán González (1899-1926)

- Oficial de enlace y radiotelegrafista.
- Su dominio de la radio Marconi garantizó la seguridad y el seguimiento de la misión.



NATURAL de la ciudad gaditana de Jerez de la Frontera e hijo de un cirujano, Durán se decantó por la mar y la vida castrense y, en 1916, ingresó en la Escuela Naval Militar de San Fernando.

En diciembre de 1920, recibió el despacho de alférez de navío y, antes de llegar a su nuevo destino, el aviso *Giralda*, pasó reconocimiento médico en Madrid para ingresar como alumno en la Escuela de Aeronáutica Naval. Todavía en el *Giralda*, pidió el traslado al nuevo servicio de la Armada que conjugaba cielos y mares.

Durante su formación, embarcó en el portaaviones *Dédalo*, buque insignia de la

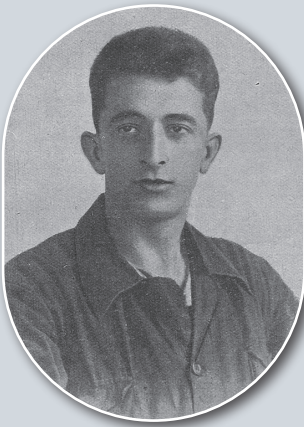
División Naval de Aeronáutica, participando en el verano de 1922 en el primer cruce de prácticas de la unidad.

Tras dos comisiones de servicio en Italia (1925), fue destinado a la base de hidroaviones El Atalayón (Melilla), desde donde participó en el Desembarco de Alhucemas, lo que le llevaría a ser integrante del *Plus Ultra*, del que solo se perdió la etapa entre Cabo Verde y Fernando de Noronha para aligerar el peso del avión.

A su regreso, se reincorporó a la Escuela de Aeronáutica Naval de Barcelona y, unos meses después, en julio, perdió la vida durante una exhibición aérea.

> Mecánico Pablo Rada Ugarte (1892-1969)

- Mecánico de a bordo.
- Conocido por su precisión técnica y serenidad ante situaciones críticas.



RADA vino al mundo en Caparroso, Navarra. Con su padre aprendió carpintería y mostró facilidad en el mundo de la mecánica. Trabajó en diversas ciudades españolas hasta ser llamado a filas en 1924.

Opositó al Servicio de Aviación Militar, logrando el número uno de su promoción. Fue a la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos de Los Alcázares (Murcia) y luego a la base de hidroaviones de El Atalayón (Melilla). Allí conoció al capitán R. Franco, principio de su relación profesional y personal.

Tras servir juntos, por su lealtad y capacidad técnica, Franco lo eligió como mecánico de su proyecto a Buenos Aires. En

su última etapa, sufrió quemaduras leves al tapar una fuga de combustible.

Durante su estancia en Argentina fue el tripulante más popular. La colonia española y la clase trabajadora le vieron como el representante del pueblo en la inédita gesta.

En 1928, participó en la fallida vuelta al mundo que Ramón Franco proyectó con el hidroavión *Numancia* (1928).

Después abandonó el Ejército, aunque pidió su reingreso como piloto de complemento cuando se proclamó la II República (1931), pero fue rehusado. Se exilió tras la Guerra Civil. En 1969, enfermo, regresó a España y falleció ese mismo año.



Exposición conmemorativa en el Ayuntamiento de Palos



En el centro de la foto, el comisario de la muestra el día de su inauguración en el Patio de Columnas de Palos.



Arriba, niño con disfraz de *Plus Ultra*, cartel de la exposición; a la izquierda, postal dedicada al histórico vuelo y su líder.

EL Patio de Columnas del Ayuntamiento de Palos de la Frontera (Huelva), punto de partida —y de regreso— del vuelo del *Plus Ultra*, primera travesía sobre el Atlántico Sur, con llegada a Buenos Aires (Argentina), acoge una exposición dedicada a la singular gesta hasta el próximo 5 de abril, fecha del retorno de los ya héroes de la hazaña transatlántica.

Bajo el título *El vuelo del Plus Ultra y sus protagonistas (1926-2026)*, transporta a sus visitantes al siglo pasado con, fundamentalmente, prensa, fotografías, publicaciones y artículos comercializados para celebrar el éxito del primer raid de la Aviación española.

PIEZAS ORIGINALES

La práctica totalidad de los documentos y objetos que dan vida a la exposición son originales y forman parte de la colección particular de su comisario, Juan Manuel Fernández, académico correspondiente de la Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba.

Con su proyecto, Fernández y el propio Ayuntamiento de Palos buscan

poner en valor la importancia del vuelo liderado por el comandante Ramón Franco, desde su complejidad técnica, hasta la repercusión que tuvo en España y más allá de nuestras fronteras, especialmente, en Argentina; así como dar a conocer a sus protagonistas.

Ellos fueron el capitán Julio Ruiz de Alda, el teniente de navío Juan M. Durán, el mecánico Pablo Rada y el ya citado jefe de la expedición.

Como refleja la prensa de la época expuesta y aún con las limitaciones de entonces, las etapas del vuelo contaron con una amplia cobertura mediática y

Abierta hasta el próximo 5 de abril, reúne decenas de fotos, prensa y objetos de la época

su éxito final se vivió como una «auténtica locura», apunta Fernández, dejando imágenes similares a las vividas en nuestros días tras los últimos éxitos de la selección española de fútbol.

RECUERDOS DE TODO TIPO

El impacto del logro fue tal, que se comercializaron un sinfín de artículos de recuerdo. Ejemplo de ello es el cartel de la muestra: un niño disfrazado de *Plus Ultra*, también, el pañuelo dedicado a Ramón Franco; así como las postales y colecciones de cromos, entre otros objetos, que exhibe de la muestra.

«Fueron muchos los negocios que lanzaron sus propios álbumes, se diseñaron vitolas de puros, sellos de correos... y hasta, últimamente, he localizado una botella de anís que ya está en la exposición», comenta Fernández.

Además, la muestra recoge libros sobre el vuelo, obras escritas por alguno de sus protagonistas y hasta canciones dedicadas a la gesta, entre las que destaca *La gloria del águila*, del inmortal tanguista Carlos Gardel.

Esther P. Martínez

Fotos: J. Fernández/Exposición