



PAGINA ESCOLARE



AÑO XXIII
Núm. 247

REVISTA DE LOS ANTIGUOS Y ACTUALES ALUMNOS
DEL COLEGIO DE LA INMACULADA (GIJÓN)
CON LICENCIA ECLESIASTICA

MARZO
de 1926

SUMARIO

TEXTO: Te Deum Laudamus. — Las Horas del Colegio. — Boletín de la A. A. A. — Al «Plus Ultra», poesía de F. Díaz. — Los Colones del aire, P. Barrio.
GRABADOS: Familia del P. Iraizoz. — Misa de despedida de los aviadores. — Itinerario del raid Palos-Buenos Aires. El «Plus Ultra» entre nubes. — El «Plus Ultra» despegando. — La isla de Noronha. — El «Plus Ultra» y Rada. — Los aviadores.

TE DEUM LAUDAMUS

TAL es el cántico que resuena hoy, después del viaje triunfal de nuestros heroicos aviadores, en todos los ámbitos de España. — Te alabamos, Señor, *Te Deum laudamus*. — Porque la crisálida del espíritu español, tanto tiempo dormida en su capullo, dice el elocuente magistral de Valencia, ha roto al fin la envoltura y, convertida en mariposa, ha volado bajo el cielo y sobre el mar, para fundirse en un abrazo de amor con el espíritu de la América española, *Te Deum laudamus*. — Porque renovaste, Señor, en el corazón de los aviadores de España el heroísmo y el espíritu aventurero y generoso de los hijos de la vieja raza descubridora y viajera, y renovaste en su inteligencia y en sus manos la pericia de los navegantes y exploradores de los siglos de oro, *Te Deum laudamus*. — Porque las naciones de América han comprendido el infinito amor con que España ha volado hacia ellas, y porque esas naciones han manifestado públicamente su intenso regocijo y su correspondencia al cariño de la madre Patria que les dió el ser, *Te Deum laudamus*. — Porque los aviadores de España emprendieron el viaje en tu santo nombre, y a la sombra de la Virgen Santísima, purificando sus conciencias y fortaleciéndose con la Comunión, y porque al llegar a América se han postrado ante tu altar en los templos, llenos de cristianas muchedumbres, *Te Deum laudamus*. — Porque esta hora de luz, de poesía, de patriotismo, de catolicismo, de raza, de gloria, de amor, infunde en nuestros corazones la esperanza de días faustos para España y para el honor de tu santo nombre, *Te Deum laudamus*.

PÁGINAS ESCOLARES une su voz a este himno de júbilo y de alabanzas, que hoy resuena por ambas Españas y quiere que los nombres, ya nimbados de gloria, de *Franco*, *Ruiz de Alda*, *Durán* y *Rada* queden grabados en las modestas páginas de nuestra Revista, dedicando íntegro el número a celebrar su hazaña llena de fe, de patriotismo, de ciencia, de valor, de ideal y de pericia.

LAS HORAS DEL COLEGIO

Enero 18.—Llega procedente de Roma, el Exmo. Sr. Arzobispo de Guatemala, Reverendísimo P. Muñoz, S. J., a quien acompaña desde Comillas el antiguo inspector de la 1.^a, P. Desiderio Sánchez.

19.—*Martes.*—Atención... oído... al número... parece mentira... que, siendo hoy el Santo del brigadier del Colegio... nada menos que de D. Octavio Alvaré... y Cañedo... y que en virtud de los méritos de tan digna persona... con la agravante de la estancia en el Colegio de todo un Arzobispo jesuíta... y de... etc., etc... (que con párrafos castelanos se pierde uno fácilmente... y yo ya me perdí). Bueno, pues «ordeno y mando» y hago saber... que, o no saben pedir una vacación con todas las de la ley... o no concedieron «por distracción» más que un recreo «corto-largo...» Por amor de Santa Tecla... Señor Brigadier, dignidades, miembros parlamentarios... dónde tenéis lo que debierais tener...!

22.—*Viernes.*—Salen del puerto de Palos los «ases» de la aviación a hacer lo que nadie ha hecho hasta ahora. Empezando por los de Preparatoria, todo el mundo reza a la Virgen de Loreto para que no tengan ningún tropiezo en el camino.

23.—*Sábado.*—Santo de Su Majestad. A las ocho y media oímos la Misa, pidiendo por nuestro Rey, y el resto del día lo pasamos en alegre vacación y con un domingo detrás. ¡Qué felicidad! Los que se empiezan a alegrar desde el sábado por la tarde, esta vez lo pueden hacer desde la mañanita.

24.—*Domingo.*—A las cinco y media de la tarde se proyectó en nuestro Salón de actos una hermosísima película cinematográfica en tres partes, representando los varios aspectos de la Misión católica que, en territorio de *Shanghai*, tienen a su cargo jesuitas franceses y religiosas de la misma nacionalidad, misión que está en pleno florecimiento gracias al apoyo prestado por los católicos franceses con sus dádivas y generosidad, y en la cual no sólo se rescatan para Cristo las almas de los infieles, sino que se les da una instrucción completa y esmeradísima. Al Rvdo. P. Antonio López de Santa Anna, jesuíta muy querido y estimado en este Co-

legio, de donde fué Prefecto cuando las Bodas de Plata, debemos esta interesante sesión de cine. Dicho Padre, infatigable y entusiasta propagandista de la obra de las Misiones, explicó la película, y con este motivo puso de relieve con la unción de su palabra fácil, elocuente y persuasiva, ante la consideración de su numeroso auditorio la magnitud de esta empresa misional, empresa verdaderamente salvadora. ya que se encamina directamente a la salvación de los infieles, y en la que todos los cristianos pueden colaborar con sus oraciones y limosnas. Resultó una sesión muy amena, interesante y provechosa.

29.—*Viernes.*—Los dichosos exámenes nos traen a mal traer... y no nos dejan pensar ni en los aviadores...

31.—*Domingo.*—Lectura de notas... ¡qué catetos, señores...! ni en Geometría. Hubo de todo como en botica... las medicinas para «pencos» vendrán ahora en estos sabrosísimos meses, que faltan... Por la tarde fuimos al partido del Sporting-Stadium, del cual vinieron los carbayones, además de la pulpera que fué para todos, con la cabeza baja por la derrota aquí y en Oviedo, donde venció el Fortuna. Consolarse, que la Fortuna es tornadiza.

Febrero 1.—Estamos en el mes de Febrero. Los latinos le llaman *Februario*, sin duda por ser de los meses el más estrafalario, pues en lugar de 30 o 31 con 28 se tiene que contentar. Fuera de que falta un día menos para acabar el curso, nada de particular tenemos que señalar.

7.—*Domingo.*—Partido emocionadísimo entre el 1.^o de la 1.^a y el 1.^o de la 2.^a... que ganamos, dice el cronista de la 1.^a, ... porque trabajamos más... porque lo merecimos... es cierto que por vez primera... ¡no será la última! El cronista de la 2.^a les dice a los de la 1.^a: comprendan que los de la 2.^a no juegan en la playa... Después de mil variados incidentes terminó el match... con 6 la 1.^a y 5 la 2.^a.

10.—*Miércoles.*—A la cuatro y tres cuartos se sabe en Gijón que nuestros heroicos aviadores han llegado, por fin, a Buenos Aires. Tenemos vacación por la tarde, que

se prolongará a mañana todo el día, participando así de la ola de júbilo, que hoy inunda a toda España. ¡Viva España y vivan los aviadores.

13.—*Sábado*.—Mi corazón se dilata de

alegría. Veo en perspectiva cuatro días casi enteros, sin que tenga que pensar en *ceros*...
Y hasta el mes siguiente.

Francisco Díaz y Guillermo Rodríguez,
Cronistas de la 1.^a y de la 2.^a.

BOLETIN DE LA A. A. A.

Nuevo bufete

Acaba de abrirlo en el principal del 26 de la calle Capua el joven abogado y distinguido ex-alumno D. Manuel Parúas e Ibarra. No dudamos que en su nueva profesión ha de cosechar grandes triunfos, dadas las cualidades que le adornan.

Otro socio vitalicio

Desde Méjico, donde en la actualidad reside, nos ha remitido la cuota de socio vitalicio el antiguo y distinguido alumno D. Jenaro Riestra Díaz. La A. A. A. le agradece su generoso desprendimiento y las cariñosas frases, que en su carta tiene para los que fueron sus profesores y compañeros de Colegio.

De ejercicios en Celorio

Durante la semana de Carnaval y bajo la dirección del P. Ibero, han hecho los ejercicios en aquel agradable retiro un buen número de exalumnos, acompañados de otros caballeros; y durante la Cuaresma los harán algunos más; [pero especialmente invitamos a los antiguos alumnos para que ellos y algunos amigos suyos se agreguen al numeroso grupo, que formará una tanda especialísima durante la Semana Santa, para hacerlos, dirigidos por el R. P. Claudio García Herrero, de quien tan gratos recuerdos conservan los que le trataron como Rector

de este Colegio y no pocos carrioneses en el histórico Colegio de Carrión de los Condes.

Nuestros difuntos

El 6 de Febrero falleció en Infiesto el señor D. Francisco Cardín Torre, que gozaba de muchas simpatías en todo el concejo de Piloña. A su distinguida familia, y muy especialmente a su hijo D. Ramón, los acompañamos en su justa pena.

—En Oviedo, el 16 de Febrero pasó también a mejor vida otro respetabilísimo caballero, D. Pedro González-Quirós, persona de gran prestigio, y ejemplarísimo como caballero y como cristiano. A sus hijos, el antiguo alumno D. Pedro, y Rafael, que en la actualidad es aún colegial, y con ellos a toda su distinguida familia el más sentido pésame.

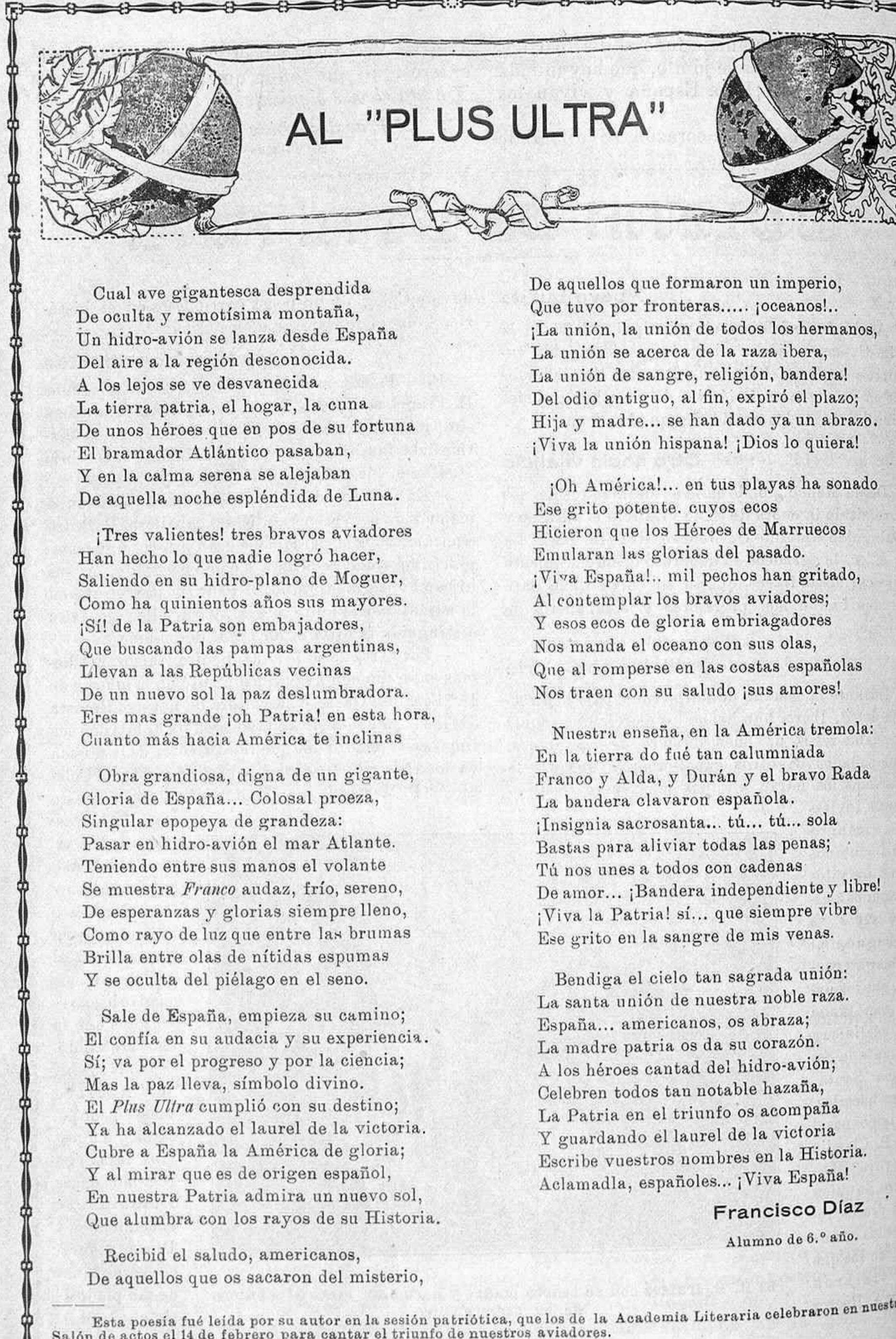
—Por carta de su hijo, D. Benito Iraíoz, nos hemos enterado con gran sentimiento de la muerte de D.^a Fermina Gastesi, suscritora de nuestra Revista desde su fundación, gran favorecedora de ella con sus limosnas y madre del que fué Director de la misma varios años y Padre espiritual muy querido del Colegio, el P. Martín Iraíoz (q. e. p. d). El 12 de Agosto

de 1925, después de una vida llena de merecimientos, abandonó este mundo para juntarse en el cielo con los cuatro hijos religiosos que le han precedido. A todos sus hijos nuestro más sentido pésame, y a nuestros lectores rogamos encarecidamente encomienden a Dios en sus oraciones el alma de tan piadosísima señora.



El R. P. Iraíoz con su señora madre y hermanos junto al sepulcro de su señor padre.

R. I. P.



AL "PLUS ULTRA"

Cual ave gigantesca desprendida
De oculta y remotísima montaña,
Un hidro-avión se lanza desde España
Del aire a la región desconocida.
A los lejos se ve desvanecida
La tierra patria, el hogar, la cuna
De unos héroes que en pos de su fortuna
El bramador Atlántico pasaban,
Y en la calma serena se alejaban
De aquella noche espléndida de Luna.

¡Tres valientes! tres bravos aviadores
Han hecho lo que nadie logró hacer,
Saliendo en su hidro-plano de Moguer,
Como ha quinientos años sus mayores.
¡Sí! de la Patria son embajadores,
Que buscando las pampas argentinas,
Llevan a las Repúblicas vecinas
De un nuevo sol la paz deslumbradora.
Eres mas grande ¡oh Patria! en esta hora,
Cuanto más hacia América te inclinas

Obra grandiosa, digna de un gigante,
Gloria de España... Colosal proeza,
Singular epopeya de grandeza:
Pasar en hidro-avión el mar Atlante.
Teniendo entre sus manos el volante
Se muestra *Franco* audaz, frío, sereno,
De esperanzas y glorias siempre lleno,
Como rayo de luz que entre las brumas
Brilla entre olas de nítidas espumas
Y se oculta del piélagos en el seno.

Sale de España, empieza su camino;
El confía en su audacia y su experiencia.
Sí; va por el progreso y por la ciencia;
Mas la paz lleva, símbolo divino.
El *Plus Ultra* cumplió con su destino;
Ya ha alcanzado el laurel de la victoria.
Cubre a España la América de gloria;
Y al mirar que es de origen español,
En nuestra Patria admira un nuevo sol,
Que alumbra con los rayos de su Historia.

Recibid el saludo, americanos,
De aquellos que os sacaron del misterio,

De aquellos que formaron un imperio,
Que tuvo por fronteras..... ¡océanos!..
¡La unión, la unión de todos los hermanos,
La unión se acerca de la raza ibera,
La unión de sangre, religión, bandera!
Del odio antiguo, al fin, expiró el plazo;
Hija y madre... se han dado ya un abrazo.
¡Viva la unión hispana! ¡Dios lo quiera!

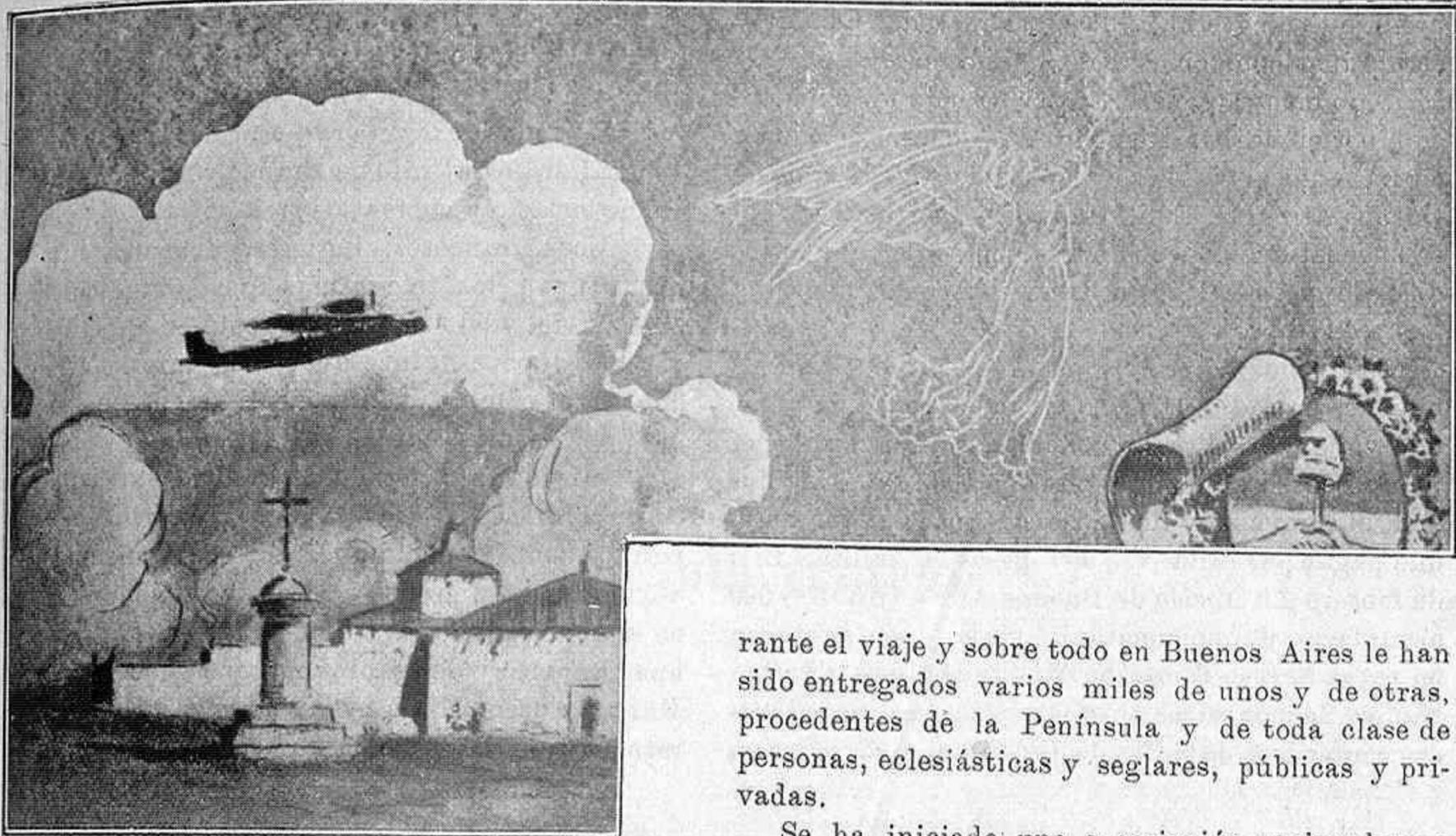
¡Oh América!... en tus playas ha sonado
Ese grito potente. cuyos ecos
Hicieron que los Héroes de Marruecos
Emularan las glorias del pasado.
¡Viva España!.. mil pechos han gritado,
Al contemplar los bravos aviadores;
Y esos ecos de gloria embriagadores
Nos manda el oceano con sus olas,
Que al romperse en las costas españolas
Nos traen con su saludo ¡sus amores!

Nuestra enseña, en la América tremola:
En la tierra do fué tan calumniada
Franco y Alda, y Durán y el bravo Rada
La bandera clavarón española.
¡Insignia sacrosanta... tú... tú... sola
Bastas para aliviar todas las penas;
Tú nos unes a todos con cadenas
De amor... ¡Bandera independiente y libre!
¡Viva la Patria! sí... que siempre vibre
Ese grito en la sangre de mis venas.

Bendiga el cielo tan sagrada unión:
La santa unión de nuestra noble raza.
España... americanos, os abraza;
La madre patria os da su corazón.
A los héroes cantad del hidro-avión;
Celebren todos tan notable hazaña,
La Patria en el triunfo os acompaña
Y guardando el laurel de la victoria
Escribe vuestros nombres en la Historia.
Aclamadla, españoles... ¡Viva España!

Francisco Díaz

Alumno de 6.º año.



Los Colones del aire

Ningún nombre tan popular hoy en España como el de Rada, Durán, Alda y sobre todo el de Franco. Periódicos y revistas publican todos los datos que se saben, no sólo referentes a los cuatro famosos aviadores, sino a sus familias.

Antes de salir de España había recibido ya Franco 700 telegramas y más de 500 cartas, y du-

rante el viaje y sobre todo en Buenos Aires le han sido entregados varios miles de unos y de otras, procedentes de la Península y de toda clase de personas, eclesiásticas y seglares, públicas y privadas.

Se ha iniciado una suscripción nacional para honrarles y recompensarles espléndidamente. Se proyectan monumentos en su honor, se les dedican calles, se fijan lápidas conmemorativas en las casas donde nacieron. En atención a ellos se perdona a un reo de muerte y se concede un indulto general. El rey otorga a los tres pilotos la llave de gentil hombre, y se pide para Franco el título de adelantado del aire y el marquesado de Palos. Se colma a las familias de los aviadores de felicitaciones, obsequios y homenajes, y de una infinidad de ciudades españolas se pide a Franco que en su vuelta a la patria las visite.

La popularidad del viaje

UÉ han hecho estos desconocidos de hace un mes? Pues un viaje aéreo que ha conmovido el alma española, de ansiedad primero y de júbilo después, como ningún otro acontecimiento de muchos años acá. Desde que se anunció el viaje a principios de enero, periódicos y

revistas comenzaron a ocuparse de él, y desde que se inició, en lugar preferente trajeron amplia información sobre todas las incidencias.

En los días de vuelo la expectación ha sido extraordinaria, la gente se agolpaba ante las pizarras de los periódicos y estaciones de telegrafía sin hilos, no ya para leer sino para devorar con la vista las noticias, que una infinidad de agencias telegráficas nacionales y extranjeras comunicaban

a cada momento. El sábado 30 y el domingo 31 fueron días de gran ansiedad en toda España, por ser los días decisivos y recibirse pocas noticias, y a la medida de la ansiedad fué el júbilo al saberse la llegada a Pernambuco. En muchas ciudades hubo campaneos generales, músicas por las calles, cohetes, vivas, aplausos, colgaduras, manifestaciones populares, improvisaciones patrióticas. En cines y teatros se suspendieron las funciones para dar la noticia que el público recibió con increíble alborozo. Pero cuando el júbilo general culminó fué en la tarde del 10 de febrero al saberse el feliz arribo del Plus Ultra a Buenos Aires. El repique general de todas las iglesias, el grito ensordecedor de las sirenas de fábricas y buques, los cohetes, los vivas, los aplausos, las lágrimas de emoción, las marchas de las bandas de música, fueron no

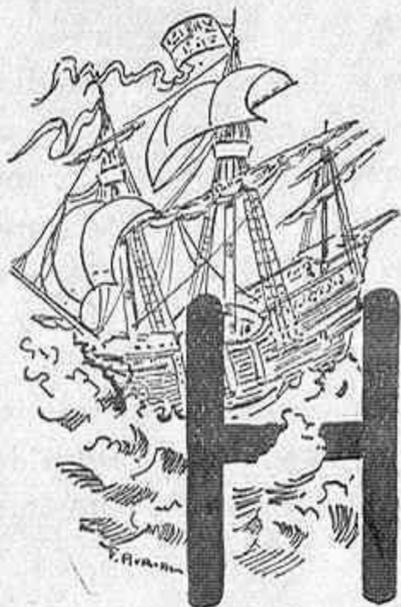
más que ligera muestra del alborozo que en Gijón produjo la alegre nueva, y así en toda España y en algunas poblaciones muchísimo más.

Y no menor que en España ha sido la expectación por el viaje en Hispano América, mayormente en La Argentina. El corresponsal de *La Nación* de Buenos Aires, D. Emilio Herrero, escribe: «Los corresponsales de Buenos Aires hemos llegado en los días de preparación a transmitir por cablegrama hasta 4.000 palabras.»

En Buenos Aires algunos diarios montaron estaciones de radio para recibir más pronto noticias del viaje. *La Prensa* bonaerense anunciaba con una potente sirena, que se oía en toda la gran ciudad, el comienzo y fin de cada etapa, aunque tenía que pagar por cada vez 300 pesos de multa. El 5 de febrero *La Nación* de Buenos Aires tiró 380.000 ejemplares, dando cuenta del viaje, y se agotaron en pocas horas. Todos los días de vuelo se agolpaban en Buenos Aires ante las pizarras periodísticas centenares de miles de personas, que acogían

cada avance en el vuelo del Plus Ultra con delirantes vivas a España, al Rey y a los aviadores.

Pero lo más extraño es el interés que en todo el mundo ha despertado el viaje de nuestros aviadores. «La prensa extranjera—escribe *El Debate*—en general dedica al raid de Franco y sus compañeros ancho espacio y comentarios admirativos. En los periódicos franceses, ingleses, alemanes e italianos ocupan los telegramas que dan noticia de la marcha del vuelo lugar preferente en el periódico. En los diarios franceses vienen informaciones a dos y tres columnas en primera plana, encabezadas por títulos entusiastas. El *Times* y el *Daily Mall* han ido informando del raid siempre en plana central, que es en esos periódicos el sitio que ocupan los asuntos más importantes. Lo mismo puede afirmarse de la prensa de Italia y Alemania. Quizá en el concierto de los elogios no se da más nota de apagamiento y de ignorancia que la de *Le Temps*. Hasta la prensa china y japonesa ha traído amplia información del viaje de nuestros aviadores.



Significado del viaje

Es aquí el secreto del extraordinario y universal interés que ha despertado. Los militares, como lo han declarado Kindelán y Herrera, pretendían en primer término con el viaje

demostrar a España y al mundo entero, que nuestra aviación de guerra lo mismo en material que en personal está a la altura de las mejores extranjeras. Pero Franco y sus compañeros llevaban además otra mira más alta, la de abrir una nueva ruta para América, demostrar que se puede ir de Europa a América por el aire en aeroplano, abreviando enormemente la duración del viaje, ambicionaban ser *los Colones del Aire*. Por eso siguieron en lo posible los pasos de Colón. Partieron del Puerto de Palos como Colón, después de visitar el convento de la Rábida y orar ante la imagen de la Virgen de los Milagros, que veneró Colón, y se dirigieron a Canarias como Colón, y como Colón oraron ante la Imagen de la Virgen, que en la ermita de San Antonio se venera.

Y así ha tomado también el viaje toda España, comenzando por los vecinos de Palos, que hicieron la guardia al Plus Ultra la

noche antes de partir, como sus antepasados se la hicieron en ocasión semejante a la Santa María, anclada en el mismo sitio del puerto, que ahora el



Misa de despedida de los aviadores, celebrada en el altar de la Virgen de los Milagros, de Palos.

hidro. Acercar al viejo solar de la familia el continente americano descubierto por España, conquistado por España, civilizado por España y en el que España tiene 20 naciones, pedazos de sus entrañas es el sentimiento que palpita en los mensajes del Rey y del Gobierno a los Presidentes del Brasil, Uruguay y Argentina, llevados por Franco, en la prensa de aquí y de allá al ocuparse del viaje y el que ha estremecido de ansiedad y de gozo a España y América tan profundamente, que el mundo entero lo ha advertido estupefacto.

Pero no es esto todo, España, y con ella Hispano América y el orbe entero, vieron en ese viaje

el intento generoso de unos hijos esforzados, de mostrar al mundo universo que la patria de los grandes descubridores y de los grandes conquistadores no ha muerto, como propalaron sus enemigos, sino que por la ciencia y el valor en el siglo XX se apresta a emular y aun superar las hazañas de sus mayores y las de las naciones actuales más emprendedoras.

¿Fracasarán los aviadores? ¿Triunfarán? Y España tuvo los ojos clavados en el hidro y el corazón palpitante de emoción durante todo el viaje, y se desbordó en el más clamoroso júbilo al llegar el triunfo final.

Un triunfo costoso

¿Pero es que un viaje en aeroplano de España a la Argentina constituye una empresa tan ardua, que realizada sea un verdadero triunfo nacional? Sí.

En este sentido se expresaron desde un principio los aviadores argentinos más expertos, el director en España de la compañía aérea Letacoere, el comandante Herrera y el coronel Kindelán, autoridades mundiales en aviación. Pero en el caso presente ningún testimonio más autorizado que el del almirante portugués Gago Coutinho que en abril de 1922 emprendió el mismo viaje. En respuesta a un saludo de nuestros aviadores les envió a Cabo Verde el siguiente telegrama: «Felicítandole (a Franco) por la victoria ya alcanzada, le envío mis más conmovidos votos por el éxito de su próxima formidable etapa, que es todavía inédita.»

Y el hecho es que los franceses, deseosísimos de suplantarnos en Hispano América y establecer de Europa a Buenos Aires una línea de aviones en vez de la de Zepelines proyectada en España, no se han atrevido ni a intentar siquiera el paso del Atlántico. El aviador italiano Casagrande, que comenzó el viaje a América en noviembre, no pasó de Casa Blanca, y Gago Coutinho y Sacadura Cabral, que se lanzaron al Atlántico desde Cabo Verde, perdieron el aparato al amarar en los Penedos, y al reanudar el viaje desde Noronha en otro aparato nuevo, éste cayó al agua y también se perdió.

¿Pero en qué está la dificultad de tal empresa?

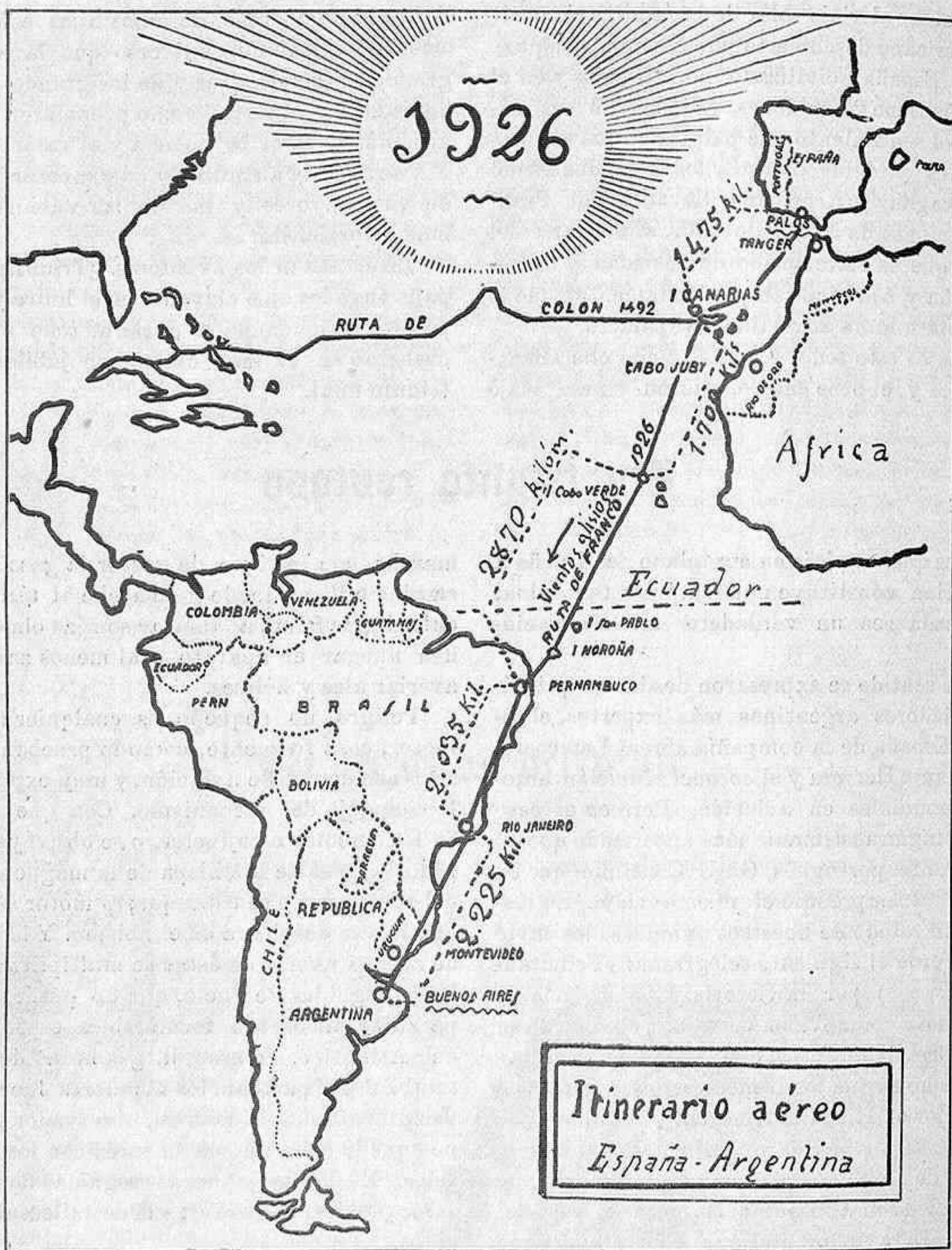
Está en las nieblas y nubes frecuentes entre España y Canarias, y Canarias y Cabo Verde, que no dejan ver si el aeroplano va por la ruta debida o se desvía y sobre todo impiden al amarar el distinguir los tropiezos. Dificultad es también la lluvia por lo que oscurece el horizonte y puede molestar a los aviadores y maltratar el aparato. Dificultad las tormentas y vientos que descarrían al aparato y le pueden envolver entre sus ráfagas y arrojarle contra el suelo o al menos retardar su

marcha con peligro de gastar la gasolina por el camino o llegar tarde y de noche al término. Dificultad gravísima al amarar son las olas, que pueden anegar el aparato o al menos zarandearle y averiar alas y hélices.

Peligro no pequeño es cualquier avería en el motor, cosa frecuente, como lo prueban los continuos accidentes de aviación, y muy explicable dado lo complejo del mecanismo. Con que falte aceite en los émbolos o cojinetes, o se obstruya el carburador o no salte la chispa de la magneto o el agua del refrigerante se estanque; el motor se para y el aparato se desploma en el abismo. Y la posibilidad de alguna avería de éstas se multiplica con tantas horas seguidas de vuelo, que no pueden ser pocas para dar saltos tan formidables especialmente el del Atlántico. Y esas largas horas de vuelo son también por parte de los aviadores fuente de nuevas dificultades. Mecánico, observador y piloto tienen que ir cada uno en su tarea con los cinco sentidos. En horas y horas seguidas de esa tensión atroz ¿no desfallecerán?; y si desfallecen, están perdidos.

Además el aeroplano avanza con un ángulo de un par de grados sobre el horizonte, si por un descuido ese ángulo disminuye en tres grados y se convierte en negativo, la presión del aire precipita el aparato.

Por eso el anuncio del viaje, y sobre todo su comienzo, despertó tanta expectación no sólo en España y América, sino en todo el mundo, a que contribuyó no poco una circunstancia especialísima y es que nuestros aviadores, contra lo que han hecho en ocasiones semejantes todos los aviadores extranjeros y con una audacia, que pasma, anunciaron de antemano las etapas del viaje ¡y qué etapas! y emprendieron el vuelo dando grandísima publicidad a su empresa y declarando a todo el mundo en público y en privado que tenían por descontado el éxito del viaje. Y el mundo ente-



Mapa en que se indica la ruta del primer viaje de Colón y la del primer vuelo España-Argentina, con las distancias de cada etapa

ro y en especial América los miró con curiosidad expectante al principio, después de los primeros saltos felices con simpatía, y finalmente con admiración y entusiasmo por el magnífico triunfo.

Porque todo el viaje ha sido un continuo triunfo sobre la naturaleza y sus elementos más formidables, el viento y el mar.

De Palos a Canarias

A las 7 h 45 m del 22 de enero, despedido por los infantes D. Carlos y D. Alfonso y entre las aclamaciones de inmensa muchedumbre emprendió el vuelo hacia Canarias el Plus Ultra, en que iban

Franco, Alda, Durán, Rada y Alonso. A las 16 h. amaraba en el Puerto de la Luz después de recorrer en 9 h. 15 m. 1.475 klm. con una velocidad media de 160 klm. por hora. Sobre las incidencias

del viaje nada más interesante ni auténtico que la siguiente carta de Alda:

Las Palmas 25 de enero de 1926.

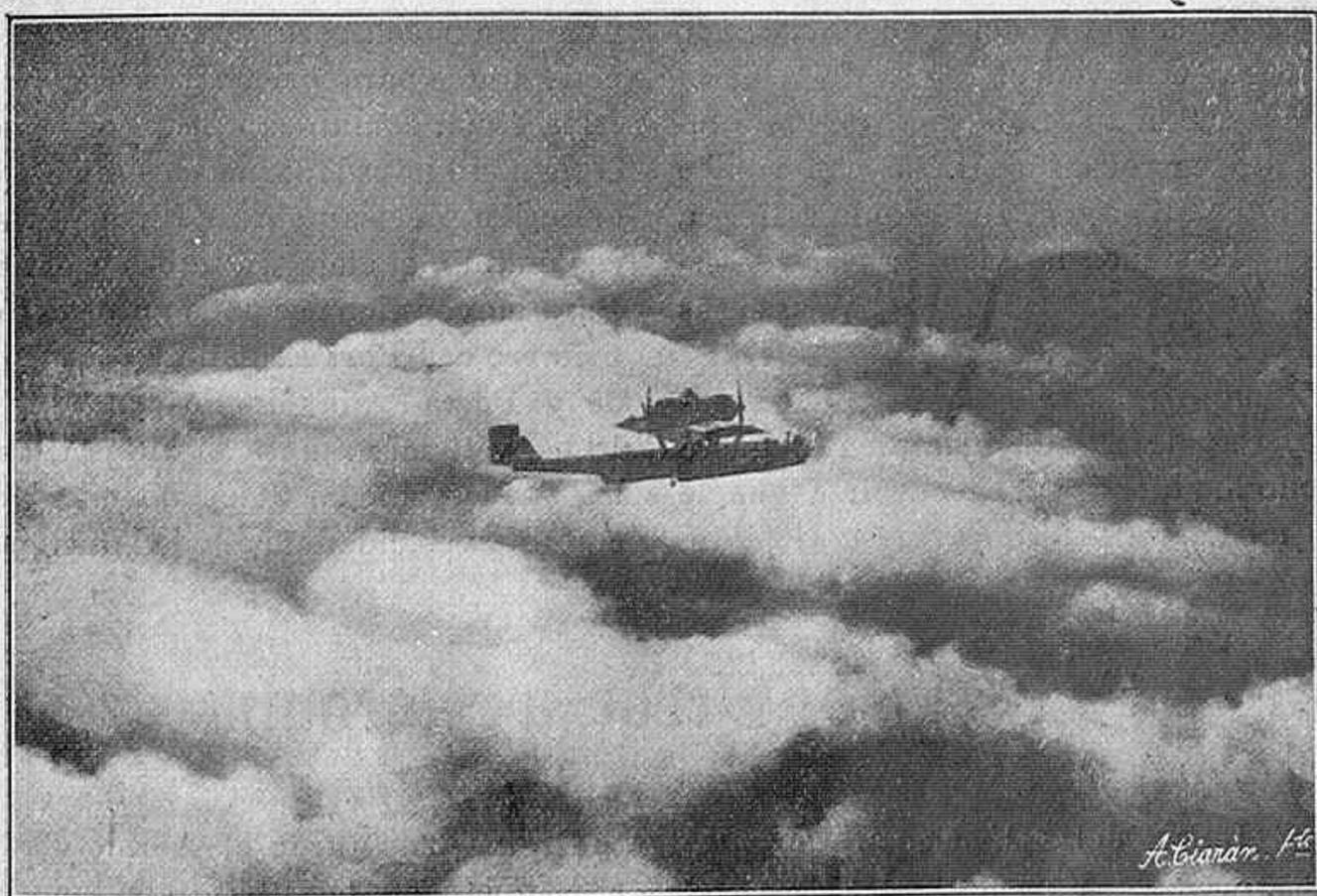
Amigo Escolano: Te escribo con gusto esta carta, pues sé que te va a causar un gran placer lo que te voy a decir. La etapa Huelva Las Palmas ha sido un gran éxito del radiogoniómetro, como lo vas a ver.

A 50 klm. de la costa española empezaban las nubes, que estaban a 200 metros de altura y que sin interrupción llegaban hasta Canarias. Por lo tanto, si se iba por debajo de las nubes, no se podían hacer observaciones astronómicas y si se iba por encima, no se podía ver la deriva nuestra producida por el viento. En ambos casos verás que es una cosa casi imposible el poder orientarse bien, máxi-

mento la comunicación con vuestras dos estaciones.

Ahora vamos con el radiogoniómetro. Desde la primera marcación que nos dió, marcándonos Las Palmas a siete grados a estribor, hasta el final fué una cosa matemática; nos daba la diferencia en ángulos de Las Palmas y Tenerife como ya lo habíamos hablado los dos. Total, que a partir de las once de la mañana fuimos guiados únicamente por el radiogoniómetro; puse en la carta, obteniéndolos por intersección de las dos marcaciones, varios puntos, y ninguno de éstos se separaba más de cinco millas de la ruta ideal.

Conforme nos íbamos acercando oíamos a todos los barcos que estaban por Canarias, y todos me daban una dirección casi única en globo, como pue-



EL PLUS ULTRA volando sobre un mar de nubes

me cuando la visibilidad era malísima encima y debajo de las nubes. Con este prólogo empiezo a contarte peripecias radio; al salir, y después de preparar los datos que iba a necesitar durante el viaje, descolgué la antena y quise transmitir, y me encontré con la desagradable sorpresa que el manipulador no sonaba y que el amperímetro no marcaba en onda de 900. Arreglé el manipulador, y como hacía ya una hora y media que había salido, busqué la onda de 600 metros, la cual conseguí que me diese 0,8 amperios; después pasé al radiogoniómetro el cual pitaba a maravilla; a las 11 horas oí a las Palmas la letra C (750 klm.) A las 11 horas y media, en una onda mucho más corta, cogí a Tenerife un telegrama que me enviaba, dándome el tiempo e inmediatamente la letra C.

Yo empecé a transmitir, y un barco noruego retransmitíalos a las Palmas, y ya no perdí un mo-

des suponer; pues estaban los barcos distribuidos por todas las islas. A las tres horas vimos a babor y muy lejos una isla. Franco quiso irse para allá. Yo le dije que era Lanzarote, y como no se conveniese, le dí las nuevas marcaciones que daba el radiogoniómetro y éstas iban marcando matemáticamente todos los grados que nos íbamos separando de nuestra ruta. Total, que convencido Franco, rectificó y seguimos sin ver tierra, hasta que a los 10 kilómetros vimos encima nuestra una isla; por un agujero nos metimos, y el Puerto de la Luz (Palmas) estaba a nuestra vista. Tomamos tierra, y aquí estamos detenidos por el maldito mar, que nos impide salir, aunque creo que mañana seguiremos.

El último cuarto de hora no pude hacer ninguna marcación, pues no tenía mínimo a pesar de quitar de circuito dos válvulas. En fin, que como ves, soy

un creyente del radiogoniómetro.

Como en telegrama te he manifestado, todo el servicio de radio de las dos estaciones, ha funcionado maravillosamente, por lo cual lee esta carta al Sr. Hontoria y dale las gracias de nuestra parte. El ingeniero como los encargados de las estaciones han puesto toda clase de facilidades. A Smit le di-

ces también lo satisfechos que estamos y que esperamos bebernos con él unos whiskys en Londres, festejando el éxito radiogoniómetro. Total, que termina esta larga y deshinchada carta mandándote un abrazo muy fuerte tu amigo que te quiere.
—Julio R. de Alda.

De Canarias a Cabo Verde

Después de descansar los aviadores y de limpiar y probar el motor, estaban dispuestos para lanzarse de nuevo al aire el 24; pero ante el fuerte viento nordeste y mucha mar que dificultan el despegue, no salen ni el 24 ni el 25. Trasladado el aparato a la bahía de Gando y con la noticia de ir mejorando el tiempo, dejado en Canarias el fotógrafo Alonso, el 26 de Enero a las 8 h. 20 m., después de 10 minutos de carrera, despegue el «Plus Ultra» con rumbo a Cabo Verde. Por radio avisa Tenerife la salida a todos los barcos que siguen la misma ruta, a la estación francesa de Port Etienne y a las portuguesas de Cabo Verde y Porto Praia.

Rada activísimo, incansable va ojo y oído atento al motor: temperatura, funcionamiento, gasto de gasolina, todo lo observa, puede decirse que le pulsa como un médico al enfermo y avisa al piloto

de sus impresiones. Alda escucha y trasmite y marca constantemente el rumbo. Durán va de huésped y sólo por algunos momentos manda el aparato, que con las manos en el volante guía Franco.

En un principio las estaciones de Las Palmas y Tenerife hacen periódica y frecuentemente señales convenidas para orientar a los aviadores. A las 12 h. 45 m. comunican al vapor «San Carlos», que siguen sin novedad; pues los alisios del nordeste los empujan precisamente de popa y el tiempo está espléndido, el cielo sin nubes y el mar en calma. Para mayor dicha se ponen pronto en comunicación primero con Port Etienne y después con Cabo Verde y Porto Praia, donde con toda felicidad a las 18 hs. y 10 ms. amara el «Plus Ultra», después de haber recorrido en 9 hs. 50 ms. 1.700 kilómetros con una velocidad media de 173 kilómetros por hora.

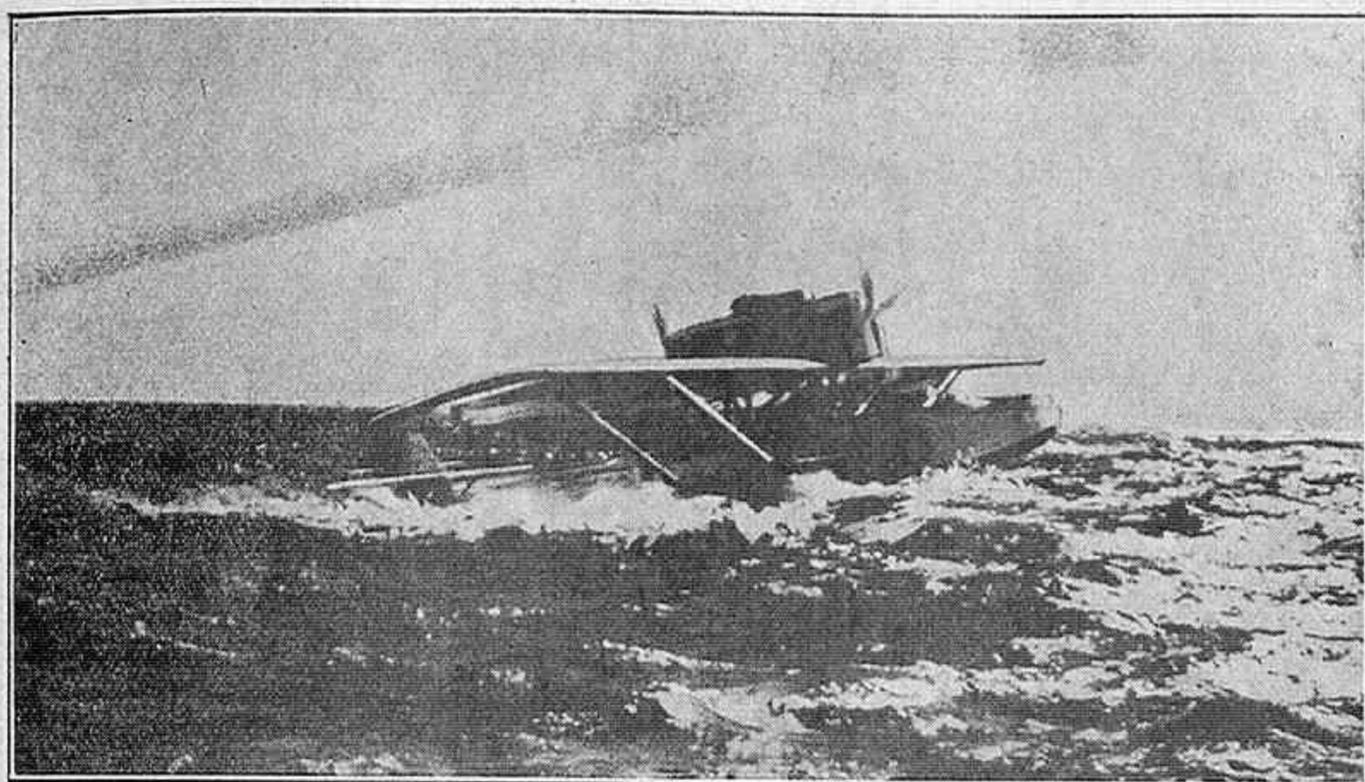


De Cabo Verde a Noronha

El paso del Atlántico era el salto decisivo, y pocas, todas las precauciones. Desde luego limpiaron el motor, le reconocieron detenidamente y le probaron despacio. El día 28 a las 21 h. 15 m. salió el Alcedo de Porto Praia camino de Noronha. La dirección del servicio meteorológico del Brasil comunica el mismo día que en Noronha el tiempo era bueno con mar tranquilo, por el contrario en Pernambuco inestable, y como Franco había resuelto saltar de un solo vuelo de Cabo Verde a Pernambuco, no salió el 29. Las noticias de este día fueron que lo mismo en Recife que en Noronha el mar estaba tranquilo y las nubes altas. En Porto Praia el mar estaba muy movido, por lo cual trasladaron el hidro a Punta Preta. A las 8 h. 9 m. del siguiente día 30 lograron despegar, no sin grandes dificultades y teniendo que forzar los motores, aún habiendo pasado Durán al Alcedo. Detrás del hidro parte el Blas de Lezo. En un principio con señales radiogoniométricas orientan al Plus Ultra Cabo Verde y Por-

to Praia, más tarde el Alcedo y el Blas de Lezo a los que hacia las 13 h. 10 m. avisa sigue sin novedad y a 180 klm. por hora. Ya para entonces se había metido en la zona de Pernambuco. A las 17 comunica a un barco alemán que todo va bien. A las 17 h. 30 m. avisa a Fernando Noronha que está a 500 millas de la isla, donde probablemente amarará.

El día en Noronha es caluroso en demasía y el tiempo bueno, pero inestable. En Pernambuco las observaciones meteorológicas transmitidas al Plus Ultra eran: Viento. N. E., con velocidad de 2,6. Nubes, bastante bajas. Mar, con pequeña marejada. Al declinar el día, poco a poco fué empeorando el tiempo, llegando a ser el viento tan fuerte algunas veces que el hidro dió varias vueltas y zigzagueó, aunque siempre recobró su posición normal. Con tan mal tiempo y ante la imposibilidad de llegar de día a Pernambuco, se dirigieron a Noronha, donde posaron a las 20 h. 55 m. Habían recorrido en 12 h. 46 m. 2.395 klm. a una velocidad media de 181 klm. por hora. Aun les quedaban 900 litros de gasolina de los 3.800, que sacaron de



EL PLUS ULTRA deslizándose sobre el mar antes de elevarse en Porto Praia (Cabo Verde)

Punta Preta. La orientación en la travesía fué tan perfecta, que el desvío apreciado en la ruta no llegó a 40 millas.

Por estar anocheciendo y el mar muy movido amararon fuera de la barra y navegando se metie-

ron en el puerto de San Antonio, aunque por la marejada no pudieron desembarcar y pasaron la noche en el hidro. A la mañana saltaron a tierra, se repostaron de gasolina y aceite y reconocieron el aparato.

De Noronha a Pernambuco

A las 18 h. 30 m. del mismo día 31 de enero salieron de Noronha y tras de ellos el Alcedo, llegado media hora antes. La distancia a Pernambuco es sólo de 540 klm; pero tardaron en recorrerla 4 h. 29 m; pues la velocidad fué sólo de 125 klm. por hora. Por desgracia a unas 100 millas de la costa brasileña con los fuertes chubascos se rompió una pala de la hélice trasera y tuvieron que parar el motor correspondiente y seguir el vuelo con solo el delantero. Para aligerar el hidro

—iba ya otra vez Durán—arrojaron al mar herramientas y equipajes.

A las 16 h. 40 m. apareció el Plus Ultra en el horizonte de Pernambuco y a las 16 h. 45 m. se posaba en el puerto interior. En los días que aquí se detuvieron, además de sustituir la hélice rota por una nueva, que llevaba el Alcedo, Alda y Rada limpiaron y probaron el aparato, mientras Franco pedía y recibía noticias sobre el tiempo a lo largo de la costa brasileña.

De Pernambuco a Rio Janeiro

Fué un viaje, al decir de Franco, felicísimo. El día 4 de febrero a las 5 h. 10 m. se remontó el hidro con muy buen tiempo, que les acompañó todo el camino. A las 9 h. pasa por Bahía tan bajo que pareció rozar la torre del gran hotel, sobre cuya azotea arroja flores. Siguiendo la costa y después de recorrer 2.035 klm. en 12 h. 5 m. a razón de 168 klm. por hora, a las 17 h. 5 m., vuela sobre Rio Janeiro y riza el rizo varias veces y por fin se posa majestuosamente en la isla Enxada. Una lancha que se atraviesa en aquel instante le produce un ligero desperfecto en el timón.

El 6 evoluciona de nuevo sobre la ciudad en arriesgados vuelos, arrojando millares de hojas con afectuosos saludos al pueblo brasileño, y al amarar, se le rompe un tubo conductor de gasolina, que se inflama y quema una magneto. Con sus ropas apagó Rada el fuego, no sin un ligero chamuscón. Como el Alcedo, que le siguió a Rio Janeiro, llevaba una magneto de repuesto, el aparato después de limpiado cuidadosamente y minuciosamente revisado, quedó listo, en sentir de los aviadores, para dar el último salto.



La Isla de Fernando Noronha, donde realizaron nuestros aviadores un accidentado «amaraje». Está situada a unos 350 klm. del Cabo de San Roque, Brasil. Tiene una longitud de 10 kilómetros y anchura media de 2 klm. En el lado Norte hay un monte de 190 m. de altura llamado «El Pico,» el cual presenta desde alta mar cierta semejanza con un templo gigantesco flanqueado por su torre. El Brasil utiliza la isla para presidio de deportados. Hay en ella una sola aldea de 2.000 habitantes.

De Río Janeiro a Montevideo

A las 5 h. 15 m. del día 9 de febrero se remonta el «Plus Ultra», mas a poco rato advierten que el motor funciona con intermitencias y vuelven la proa a Río Janeiro, donde a las 5 h. 35 m. amaran junto a la isla de Bon Jesús. Reconocido y probado el motor, se eleva el avión nuevamente a las 7 horas 19 m. El tiempo espléndido en un principio, se torna luego nublado y lluvioso. A las 8 hs. 55 mi-

nutos saluda Franco por radio a la colonia española de Sao Paulo. A las 17 h. 5 m. pasa la frontera entre el Brasil y el Uruguay. Ante la imposibilidad de llegar de día a Buenos Aires, por las dos horas perdidas a la mañana, Franco se dirige a Montevideo, donde amara sin novedad a las 18 h. 34 m. En 12 h. 15 m. habían cubierto 2.025 kilómetros con una velocidad media de 165 kilómetros por hora.

De Montevideo a Buenos Aires

A las 11 h. del día 10 de febrero alza su vuelo hacia Buenos Aires el «Plus Ultra», mas a los siete minutos amara en Punta Espinillos, para tapar una fuga de agua. A los dos minutos estaba de nuevo en el aire. Una bandada de aeroplanos argentinos le sale a recibir y le escolta hasta Buenos Aires, donde después de trazar magníficas espirales sobre la ciudad, se posa felizmente a las 12 horas 10 m. El trayecto fué de 200 kilómetros, en que sólo gastó 1 h. 10 m. con una velocidad media de 172 kilómetros por hora.

El gran viaje aéreo estaba terminado y escrita

con letras de oro la página más brillante de la aviación mundial. En 62 h. 31 m. de vuelo cubrió el «Plus Ultra» 10.100 kilómetros con la regularidad de un viaje de recreo y sin más peripecias que las que ocurren a cualquier auto en un viaje de 100 kilómetros. Además en su viaje el «Plus Ultra» ha ganado todos los records de hidroavión: el de duración que sólo era de 11 h. 16 m. 59 s.; el de recorrido estacionado en 1.600 kilómetros y el de velocidad, que sobre 1.500 kilómetros, no pasaba de 119,360 kilómetros por hora.

EDITORIAL

VOLVNTAD

VOLVNTAD

TELÉFONO 62-61 M.

APARTADO 8.037

M A D R I D



LIBRERÍAS:

Madrid: Alcalá, 28*Marqués de Urquijo, 32 y 34**Barcelona:* Bruch, 35*Valencia:* Mar, 17*Cádiz:* Duque de Tetuán, 14*Ariodas:* (Estación)

EXPOSICION DE MATERIAL ESCOLAR, Serrano, 48

Los mejores libros de enseñanza y de amena literatura previamente seleccionados, se encuentran en VOLVNTAD. — Pida usted catálogos de Religión, Filosofía, Literatura, de Novelas Blancas, de libros para niños, de Pedagogía, etc., etc. — Bibliotecas Infantiles, Material Escolar; mapas, aparatos, etc., etc. — Pídanse catálogos.

ALGUNAS OBRAS PUBLICADAS POR "VOLVNTAD"

«Vida de Pío X», por Forbes. 4 pesetas.

«Gramática Elemental de la Lengua Castellana»
por F. Robles Dégano. 3 pesetas.

COLECCIÓN HESPERIA:

«CORENTINA», por René Bazin.

«EL ASESINO DE LA MUÑECA», por Tirso Medina.

«LA VOZ DE LA SANGRE», por René Bazin.

COLECCIÓN MARIPOSA:

«LA NUEVA CRUZADA INFANTIL», por Bordeaux.

«LA VENDEDORA DE ENCAJES», por Vertiol.

«FAUSTULA», por Ayscough.

«GUERRA SIN CUARTEL», por Suárez Bravo.

CADA TOMO: 3,50 PESETAS.

GRANDES ALMACENES

"EL ÁGUILA"

San Bernardo, 31**GIJON**

SUCURSALES:

Madrid, Alicante, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Granada, Málaga, Palma de Mallorca, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid, Zaragoza y Almería.

Ropas confeccionadas para caballero, señora, niño y niña

Peletería, Gorras, Sombreros, Mantas de viaje, Paraguas, Leggings, Calcetines, Corbatas. Pañuelos, Fajas, Tirantes, etc., etc.

EQUIPOS PARA FOOT-BALL

Jersey en clase superior en colores lisos y todas las combinaciones listados a Ptas.....	5,25 a 6,50
Rodilleras inglesas de...	9,00 a 15,00
Defensas de.....	1,25 a 3,10
Medias con pie.....	3,50
Id. sin pie.....	1,90 a 3,25
Borcegués cuero cromado	12,10 a 15,00
Id. ternera engrasada	15,00 a 22,00

Balones, Vejigas, Bombas, Guantes para Portero, Chaquetas lisadas para Arbitros, Silbatos, Maletines de lona etc., etc.

ARTICULOS PARA TENNIS

CASA PREDILECTA PARA EL COLEGIAL

Trajes confeccionados para niños de 10 a 15 años, de Vicuña Cheviot o Estambre azul, negro y colores de Pesetas..... 32 a 79

Gabanes superiores de gamuza, méltón, cheviot etc., etc.; gran variedad de formas y clases para jovencitos de 10 a 15 años, de Pesetas..... 20 a 64

Trajes a medida en variedad de clases. Hechura irrepochable. Precios económicos.

Chalecos punto lana a 9,50.

Delantales, Guardapolvos, Jerseys, Cinturones, Calcetines, Tirantes, etc., etc.

PRECIO FIJO

VENTAS AL CONTADO

España de enhorabuena



CIEN victorias en los campos de batalla equivale el triunfo del «Plus Ultra».

Nuestra aviación militar, al decir de la prensa de casa, se ha revelado la primera del mundo; en

sentir de los extraños figura por lo menos en primera fila entre las mejores.

Lo indudable es que lo mismo la aviación civil que la militar van a recibir en España un empuje extraordinario. Se abren nuevas líneas aéreas en la Península, se activa la línea de Zepelines entre Sevilla y Buenos Aires, se decide montar una gran fábrica de aeroplanos y se convoca para otoño en Madrid un congreso ibero americano de aviación.

El sentimiento de la unidad de la raza se ha avivado por modo extraordinario, no sólo en la Península, sino en los españoles residentes en América, que han hecho verdaderas locuras de entusiasmo. Con ellos han rivalizado los hispanoamericanos en agasajos a los aviadores y en calurosas felicitaciones al Rey y al Gobierno españoles. ¡Jamás se ha conocido en Buenos Aires recibimiento como el dispensado a nuestros aviadores, ni manifestación como la del día siguiente, en que tomaron parte más de medio millón de personas, poseídas del más loco entusiasmo!

Pero no sólo Hispano América sino Portugal y el Brasil han mirado el triunfo como propio y se han sentido más que nunca hermanos de España. Los besos, flores y pétalos con que recibieron a Franco en Pernambuco son todo un símbolo. «O Dia», de Lisboa, escribe el 2 de febrero: «Una vez más el sur del Atlántico es dominado por portugueses y españoles; una vez más la Península sojuzga lo desconocido. En esta hora en que toda España consagra a sus héroes, nos es muy grato señalar esta nota fraternal e histórica, asociándonos al júbilo que tan notable acontecimiento despierta.»

Y hay que advertir una circunstancia muy notable, y es que en esta ocasión, ni en España, ni en Hispano América, ni en Portugal, ni en Brasil,

hemos esperado a que los extranjeros nos diesen ejemplo, para entusiasmarnos con la hazaña de nuestros aviadores. Desde el primer momento todos hemos comprendido la magnitud de la empresa y la grandeza del triunfo; aunque hay que confesar que también la han comprendido esta vez los extranjeros. En el mundo entero ha resonado un himno de gloria a nuestros aviadores, a España y a la raza hispánica. He aquí algunas muestras:

El embajador de Inglaterra en Madrid recibió del Ministro de Estado inglés, Austín Chamberlain, el siguiente telegrama: «Londres, 2 febrero 1926. — Ruego haga presente al gobierno español la felicitación del gobierno de Su Majestad británica por magnífico éxito de los aviadores españoles, brillante testimonio del valor e iniciativa, que siempre ha distinguido a la raza hispana.»

Nuestra embajada en Washington recibió la siguiente comunicación: «La Dirección Aeronáutica de la Marina de Guerra de los Estados Unidos felicita sinceramente al comandante Franco y sus acompañantes, por haber culminado felizmente la

gran empresa de unir España con Suramérica por el aire. No se nos ocultan las dificultades, peligros y obstáculos que han tenido que vencer, por lo que admiramos el valor agresivo de los aviadores españoles, que con tanta pericia como éxito han completado su arriesgada misión.»

Su Majestad el Rey ha recibido felicitaciones de los soberanos de Inglaterra, Bélgica Italia y de muchos otros jefes de Estado.

Cuanto a la prensa, que mejor que las comunicaciones oficiales, refleja el común sentir, véanse algunas muestras. *L'*

Echo de Paris titula su información «La admirable hazaña de los aviadores españoles,» y en el texto dice: «Es una hazaña magnífica, sobre todo una hazaña de hombres y de aviadores inteligentes y prácticos, deseosos de preparar a su país una gran línea de navegación aérea. De *Le Matin* son estas líneas: «Acaban de llevar a cabo (Franco y sus compañeros) una maravillosa travesía del Atlántico en cuatro etapas. Esta hazaña hace esperar que no tardarán en establecerse las relaciones postales entre Europa y la América del Sur. Para el hispanismo de los dos continentes se ha producido



un acontecimiento de alcance considerable, que augura para el porvenir los más fecundos resultados.»

La prensa italiana es aún más entusiasta que la francesa. Dice *Il Corriere d' Italia*:—Nosotros enviamos nuestro saludo fraternal al comandante Franco y sus colaboradores. Había que salvar la larga distancia, que separa el mar enteramente libre, sin posibilidades de refugio, siendo una empresa de vencer o morir, y el valeroso español ha vencido. Esta es una victoria de la raza latina.» En el *Popolo d' Italia* con la firma de su director Arnaldo Mussolini, se lee: «¡El Atlántico atravesado a vuelo! La noticia ha maravillado al mundo. Los aviadores españoles han dado prueba de una gran pericia, y su éxito es hoy tanto más grande, cuanto menos anunciado fué el viaje. España se entusiasma y tiene buena razón para ello. No hay que asombrarse si América latina hace fantásticas demostraciones de regocijo a la llegada de los aviadores. Hay en la vida de los pueblos elementos imponderables que proporcionan una sensibilidad de extraordinario alcance a las multitudes. Este retorno imprevisto de España a la América latina por vía aérea tiene algo de prodigioso y levanta mil codos el prestigio de la vieja y caballeresca nación española... Cuando extrae de su seno prodigios tan ejemplares, la raza no está agotada, sino que presenta los mayores caracteres de vitalidad.»

He aquí apuntado el máximo fruto del viaje aéreo a Buenos Aires, mostrar al mundo y sobre todo a nosotros mismos que España conserva in-

tegras sus energías de los tiempos heroicos. Y el mundo y España se han convencido de ello plenamente. En los innumerables artículos escritos con motivo del viaje, en los centenares de discursos pronunciados, en los infinitos telegramas de felicitación cursados al Rey y al gobierno, a los aviadores y a sus familias, en todos palpita un sentimiento vivísimo, el del alto valer e inmortales destinos de la raza. Véase por vía de muestra el telegrama enviado por el gobernador civil de Asturias a los aviadores: «Buenos Aires. Comandante Franco y compañeros. Como representante del Gobierno de Su Magestad en la histórica Asturias, en cuya agreste Covadonga nació la España que vive y cada día renace en América, saludo y felicito con admiración y entusiasmo a tan gloriosos y heroicos aereonautas, que al surcar por vez primera los aires oceánicos en épica y triunfal travesía han reafirmado la vitalidad inmortal y fecunda de la raza hispana. Por España, Plus Ultra.—Santiago Fuentes Pila.»

El gran pensamiento del coronel Ignotus en sus novelas científicas de que España e Hispano América por la ciencia y por la técnica se pondrán muy pronto a la cabeza del mundo y eclipsarán los hechos heroicos de sus antepasados, comienza ya a verificarse. El porvenir, fatalmente, no, providencialmente es de nuestra raza y nuestro porvenir está en la ciencia. Que fruto de la ciencia sobre todo ha sido el colosal triunfo de nuestros aviadores.

El Plus Ultra



NO de los principales factores del triunfo es sin disputa el hidro, verdadera maravilla técnica. Es un monoplaneo, del tipo llamado parasol, es decir con el ala dispuesta encima del cuerpo

central o fuselaje, y todo él está hecho de duraluminio, aleación de aluminio, cobre magnesio y manganeso, muy dura y muy resistente. El ala está construida por dos largueros de tubo de acero, que sirven de sostén a una serie de costillas de duraluminio. El forro del ala está formado por chapas del mismo metal cosidas entre sí con remaches de duraluminio también. El ala va unida al fuselaje por su centro con una serie de montantes, y queda además reforzada por dos tirantes a cada lado, que partiendo de la parte inferior del fuselaje, van a unirse por su parte superior a los dos largueros que proporcionan al ala su resistencia.

Este hidroavión pertenece a la clase de los de

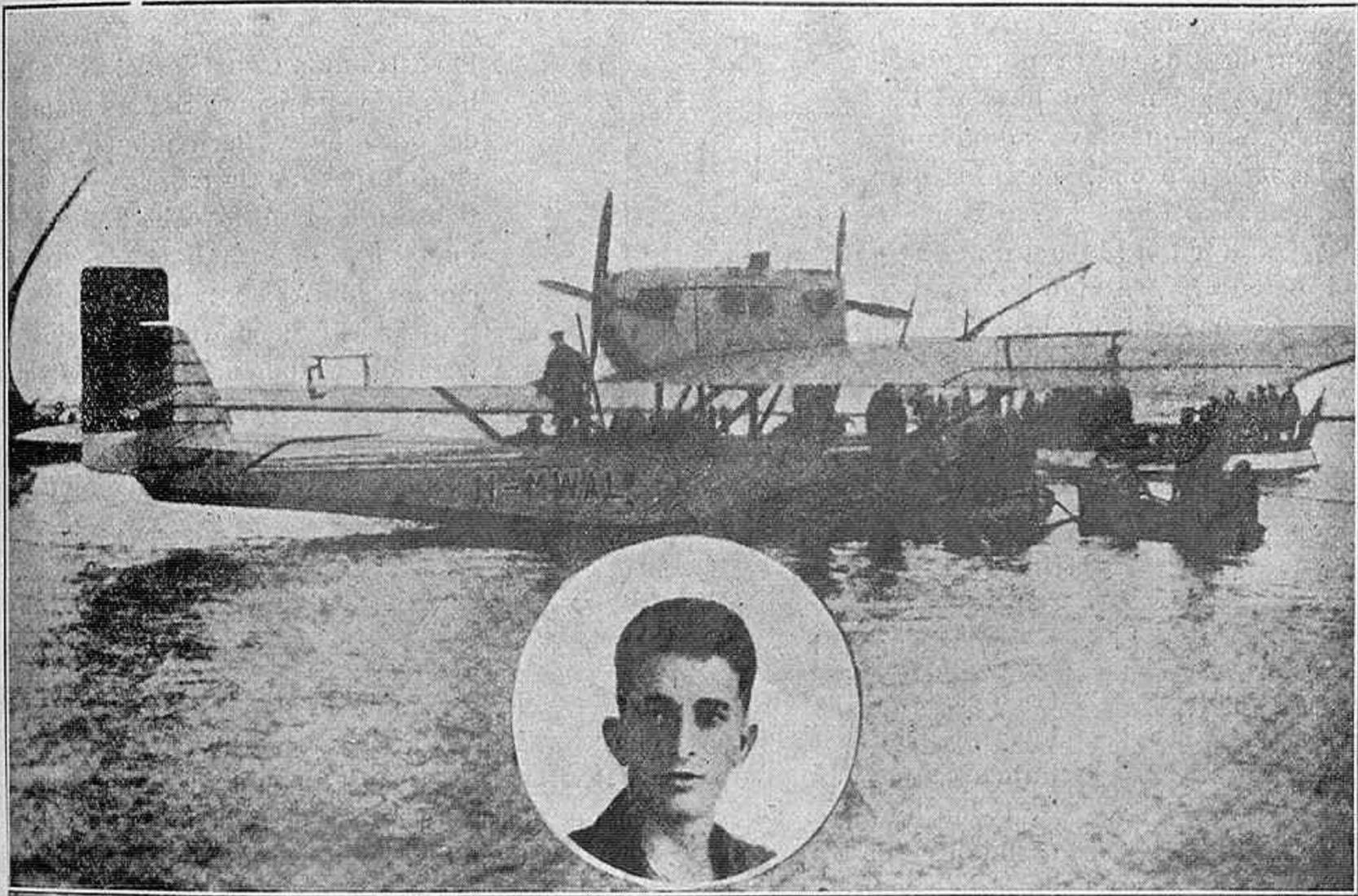
fuselaje flotante, llamados también *botes voladores* por los ingleses, a diferencia de otros tipos que descansan sobre el agua por medio de flotadores. La estabilidad longitudinal en el agua está asegurada por las largas líneas del casco, y la transversal por dos flotadores, especie de aletas que salen de la parte inferior del mismo. En el cuerpo central se encuentra en primer lugar a proa un puesto para un observador, que por sus excelentes condiciones de visibilidad se emplea para la obtención de fotografías o la instalación de una ametralladora. A continuación se encuentran los asientos del piloto y el observador uno junto a otro, más atrás un puesto auxiliar para el mecánico, que puede también acomodarse sobre el ala junto a los motores. Lleva también por fin un cuarto de derrota.

Todos los timones están provistos de superficies auxiliares de compensación, a fin de reducir el esfuerzo del piloto para accionarlos. Sobre el ala van colocados uno detrás del otro, dos motores que

voltean sendas hélices de cuatro palas cada una. Los motores son del tipo Napier Lyon, y a pleno gas desarrollan cada uno una potencia de 450 caballos de vapor. Estos motores son de doce cilindros, en V, provistos de dobles bujías para el encendido, alimentadas independientemente. Cada motor lleva cuatro magnetos. Es la vez primera que un hidroavión de este tipo va provisto de motores de tan gran potencia, lo que ha obligado a

rumbo que lleva hay que corregir la desviación dicha del rumbo que marca la brújula.

Para esto sirve otro aparato el derivómetro, que por el movimiento aparente, con que se ve pasar el suelo por debajo del avión, permite conocer la deriva. El derivómetro del Plus Ultra es del tipo Wimperis. Cuando el mar está cubierto por la noche o por la niebla y el cielo despejado, se determina mediante el sextante la altura de dos astros



La gloriosa nave aérea que simboliza el vuelo de la raza y el inteligente mecánico Pablo Rada

introducir algunas modificaciones en su estructura. Los dos motores consumen en vuelo normal unos 230 litros de esencia por hora, que está formada por una mezcla de gasolina y benzol, de la cual caben en el hidro 4.000 litros.

El aparato puede levantar una carga de unos 3.500 kilogramos (tripulación y combustible incluidos) y puede desarrollar una velocidad de 160 kilómetros por hora, si va completamente cargado y de más de 180 cuando vuela aligerado. Su radio de acción es de 3.300 kilómetros.

Pero no basta avanzar, es menester hacerlo en la dirección debida; para ello lleva el Plus Ultra diversos aparatos de orientación.

Es el primero una brújula aperiódica, que da con bastante exactitud la dirección en que está la proa del hidro respecto del Norte; pero si hay viento de costado, el aparato no se mueve en la dirección de su proa, y para obtener el verdadero

sobre el horizonte y con ayuda del almanaque náutico y unas tablas se trazan sobre el mapa los círculos de altura, que tienen por centro los puntos en cuyo cenit, se hallan dichos astros en aquel momento, y por radio los grados que faltan a las respectivas alturas para 90 grados. El punto de intersección de los dos círculos es el que ocupa el hidro.

Pero el aparato de orientación que más ha servido al Plus Ultra es el radiogoniómetro. Imaginaos un receptor radiotelefónico de varias lámparas con los auriculares correspondientes, cuya antena es un hilo de cobre arrollado sobre un rectángulo de madera movable alrededor de un eje vertical encima de un círculo graduado. Es cosa averiguada que las ondas de una estación se reciben mas fuertes cuando el cuadro del radiogoniómetro está en la misma dirección en que llegan las ondas, y más débiles cuanto de esa dirección más

se aparta. Si el hidro se dirige precisamente al lugar de la estación, no tiene más que seguir siempre en la dirección en que más fuertes llegan las ondas. Cuando son dos las estaciones que transmiten señales al avión, se puede determinar el punto donde se halla, y determinados varios puntos seguidos, la ruta que lleva. ¿Cómo? Pues determinando la intersección de las dos marcaciones y comparándola con los puntos marcados en la carta náutica. El radiogonómetro Marconi que lleva el Plus Ultra no es el corriente, cuyo alcance no pasa de 150 kilómetros, sino que lleva además un amplificador especial, con lo que su radio alcanza a más de 740 km.

Lleva también el hidro un aparato de radiotelegrafía, servido por cuatro antenas, dos de cuadro y dos lineales, arrollables, una para el vuelo normal y otra para caso de amaraje forzoso.

Así del avión, como de los aparatos auxiliares escribió ya al principio del viaje persona tan bien enterada

como D. Emilio Herrera, que no creía existiese en el mundo mejor material de aviación. Sólo así es posible triunfar de la naturaleza, que no entiende de halagos!

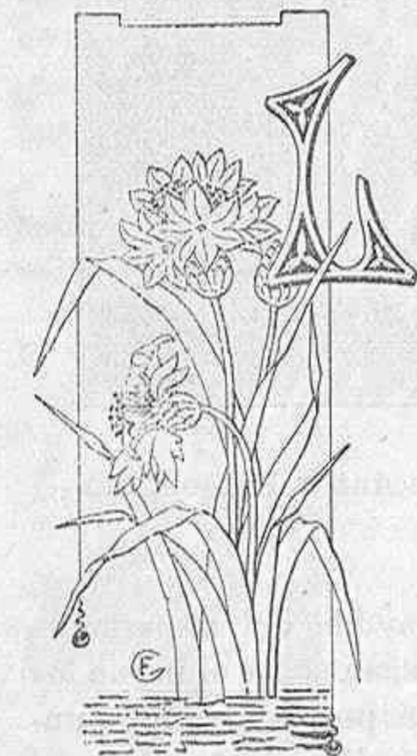
Factores importantes en el éxito han sido también los servicios meteorológicos, en especial el de Canarias y del Brasil, suministrando a los aviadores minuciosas y frecuentes noticias sobre el estado del tiempo. La cooperación de las estaciones radiotelegráficas de Tenerife, Las Palmas, Port Etienne, Cabo Verde, Porto Praia ha sido valiosísima. Sin los radiofaros de Noronha y Pernambuco hubiera sido imposible la travesía del Atlántico. En el triunfo cabe también una buena parte a las abnegadas tripulaciones del Alcedo y Blas de Lezo, supeditadas a la marcha del avión, navegando a toda máquina días y días, para orientarle con sus señales, estar prontas a socorrerle si lo necesitaba, y suministrarle material de repuesto.



Los Aviadores

OS aviadores fueron, no hay que decirlo, el factor humano más influyente.

Pablo Rada, el mecánico del «Plus Ultra», nació en Caparros (Navarra), el segundo de nueve hermanos. Fueron sus padres Juan de Dios Rada y Raimunda Urtanoz Alvarez, ya fallecidos. De Pablo dicen sus maestros que siempre fué muy aficionado a la mecánica y



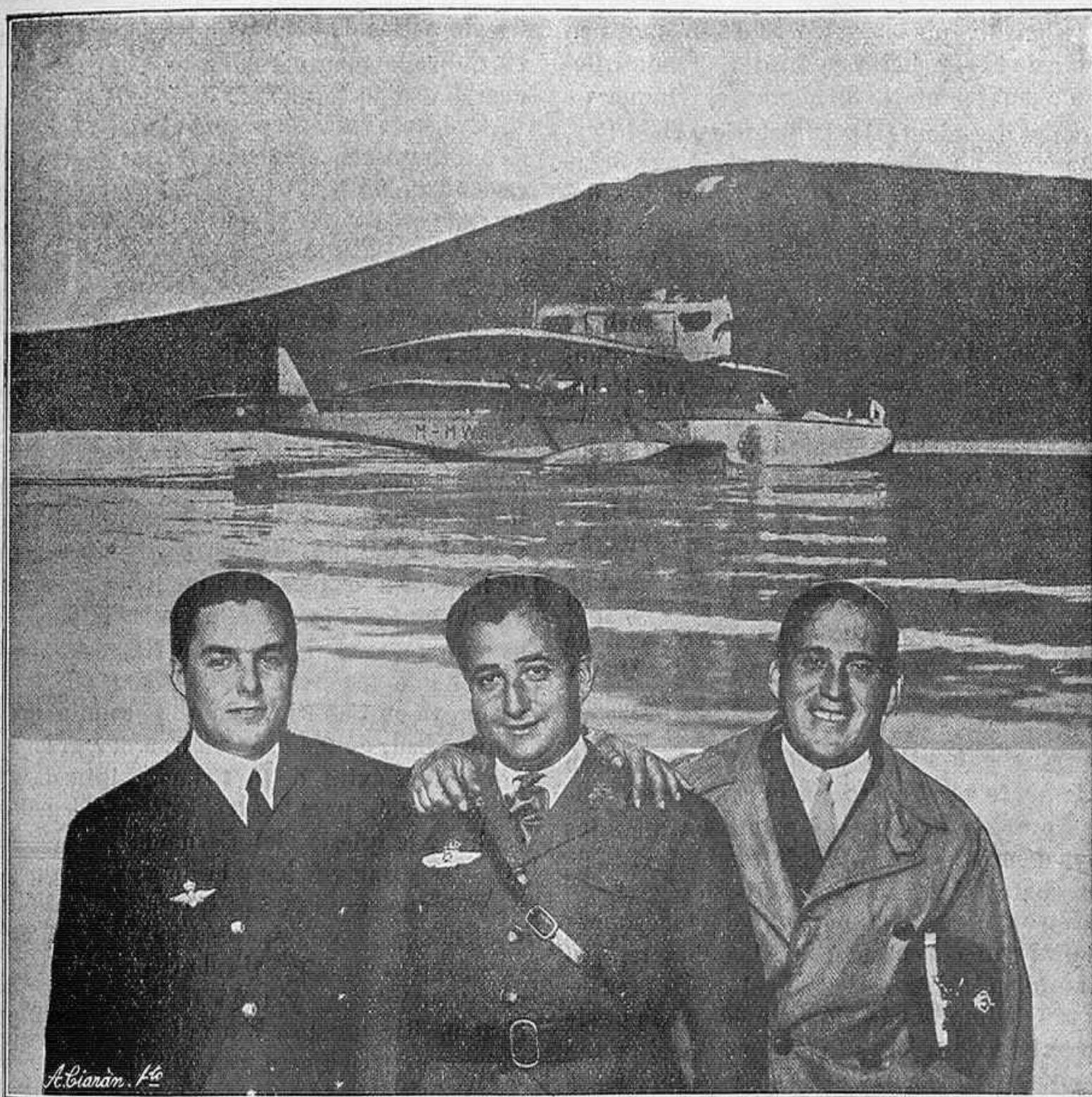
a las matemáticas. Trabajó pronto en varias fábricas y en Valencia estudió el peritaje mecánico y entró en una compañía de transportes marítimos. A su ingreso en filas a fines de 1923 fué destinado a artillería, desde donde solicitó pasar a aviación. Hizo oposiciones a mecánico y obtuvo el número uno; poco después era destinado a Melilla. Lleva dieciséis meses al lado de Franco, al que idolatra y de quien es sumamente querido. Rada es un muchacho delgado, moreno, modesto en su trato y que habla con gran corrección. Pudiendo ascender por méritos propios y ostentar los galones de sargento, se ha negado a sufrir el examen que se exige, asegurando que su mayor gloria era hacer el viaje a Buenos Aires de soldado raso, como re-

presentación genuina de las clases modestas del ejército. Es muy resistente, sereno y animoso.

D. Juan Manuel Durán vale mucho; pero en esta ocasión ocupa un lugar secundario y no ha podido mostrar sus dotes. Es jerezano y teniente de navío, tiene 26 años e ingresó en la aeronáutica naval en 1921.

D. Julio Ruíz de Alda nació en Estella, el primogénito de trece hermanos, de los cuales viven ocho, así como sus padres D. Silvio Ruíz de Alda y D.^a Francisca Miqueleiz, hermana del P. Eustaquio Miqueleiz, S. J. Julio tiene 29 años, es capitán de artillería y lleva cuatro años en la aviación. También ha servido en Marruecos. El comandante Pérez Seoane, que le conoce de cerca, le ha encomiado como hombre inteligente y muy trabajador, que no sabiendo antes nada de radiotelegrafía, en tres meses ha salido maestro consumado.

La principal figura en el equipo del «Plus Ultra» es D. Ramón Franco Bahamonde, comandante de infantería. Nació en El Ferrol el 2 de febrero de 1896. Su padre D. Nicolás Franco es general del cuerpo de administración de la Armada y su madre D.^a Pilar Bahamonde, es hija de D. Wenceslao Bahamonde, decano de los generales de Marina. Son hermanos del comandante Franco: D.^a Pilar, D. Nicolás y D. Francisco, el célebre jefe del Tercio hasta hace poco, y hoy el general más joven del ejército.



Los protagonistas de la epopeya trasatlántica.—De izquierda a derecha: el teniente de navío Juan Durán; el comandante de infantería Ramón Franco y el capitán de artillería Julio Ruiz de Alda

El 21 de junio de 1924 contrajo matrimonio en Hendaya con D.^a Carmen Díaz Guisasola, nacida en Irún, y que tenía a la sazón 19 años.

Aunque se inclinaba a la marina, Franco entró en la Academia de Infantería de Toledo, donde fué excelente estudiante así en conducta como en aplicación. Desde niño se distinguió por su serenidad, reflexión y valentía. Es muy cariñoso con su familia y muy llano y jovial con sus compañeros. Hace seis años ingresó en la aviación y ha tomado parte en la campaña de Marruecos, donde en diver-

sas ocasiones ha visto la muerte a dos pasos. Se distinguió en Tizzi Azza, y por sus méritos ascendió a comandante antes de los 30 años. Franco es también escritor brillante y castizo.

Las dotes que más sobresalen en Franco son la fuerza de voluntad y la prudencia. De ello son fehaciente testimonio el viaje y no menos su preparación. El famoso viaje no ha sido una temeridad afortunada, sino el fruto natural, poco menos que obligado, de un plan científicamente trazado y con férreo tesón seguido.

Preparación del viaje

La idea del viaje a la Argentina, se le ocurrió a Franco, ha dicho su esposa, en 1922, cuando Sacadura y Coutinho llegaron a Río Janeiro. Estudió el viaje de los intrépidos portugueses y en 24 de noviembre de 1924 en el aeródromo de los Alcázares consultó su proyecto

con el coronel Kindelán. Juntos los dos, más el capitán Barberán, le estudiaron detenidamente y convinieron en que el viaje era factible y merecía intentarse. También acudió Franco a D. Emilio Herrera, que estudió a fondo toda la parte geográfica y climatológica del viaje, de importancia capital para el éxito. El 22 de julio de 1925 Franco y Barberán presentaron a la superioridad el proyec-

to bien razonado, que encontró caluroso apoyo en el director de la aeronáutica militar, general Soriano, en el subsecretario de la guerra, Duque de Tetuán, en el presidente del Directorio y en el Rey.

El hallarse entonces en el período agudo las operaciones de Africa impidió la realización del proyecto por el momento, y los aviadores se fueron a Marruecos. Barberán se retiró de la aviación; pero no Franco que siguió cada vez más encariñado con su plan. Mientras los demás descansaban, después de los vuelos, ha dicho en Sevilla el infante Don Alfonso, Franco seguía con tesón admirable y entre la indiferencia de sus colegas trabajando en su proyecto favorito. Escogió el aparato y los motores, y una vez montado fué por él a Pisa, donde le probó. Le trajo con su esposa tocando en Barcelona. En el aeródromo de los Alcázares tuvo ocasión Franco de saludar y hablar al aviador italiano Casagrande, que iba camino de la Argentina. El «Plus Ultra» siguió a Mar Chica. Idea de Franco fué y felicísima por cierto el instalar en el «Plus Ultra» el radiogoniómetro, cosa completamente desusada en los aeroplanos.

Desde Noviembre Franco, Alda y Rada volaron constantemente en el hidro hasta conocerle y dominarle completamente; así como los aparatos auxiliares de orientación. Solicitaron el auxilio de la marina para orientación, suministro y socorro, y el ministro del ramo, almirante Cornejo, después de consultar con sus compañeros de gabinete, puso a disposición de los aviadores el cazatorpedero Alcedo, rapidísimo, y pareciéndole aún poco envió también al Blas de Lezo. ¡Cuánto van mejorando nuestros hábitos de sociabilidad y qué lejos de la miope zelotipia de antaño!

En ello a no dudarlo cabe no pequeño mérito a Franco, que no sólo escogió tan acertadamente el aparato y los colaboradores, sino que supo ganar las simpatías de la marina de guerra ofreciéndola un puesto en el hidro, que ocupa Durán, y consiguió para su empresa la cooperación entusiasta de nacionales y extranjeros y lo que es más aún, logró convertir su viaje en una empresa nacional y hasta racial. El seguir las pisadas de Colón le atrajo

las simpatías de los españoles de ambos mundos y su delicado mensaje a Gago Coutinho ganó por completo a portugueses y brasileños.

Creyente sincero, como buen español, Franco no se contentó con recabar para su empresa la protección de los hombres, buscó y obtuvo también la de Dios y su Madre, la Santísima Virgen, el factor más decisivo en el éxito del viaje. Antes de embarcar, Franco y sus compañeros oyeron devotamente la Santa Misa. Y en medio del silencio más profundo de una inmensa muchedumbre, Franco, sin poder dominar la emoción que inmutaba su rostro y velaba su voz, hizo a la Sma. Virgen en voz alta la siguiente oración: «Vengo a pedirte, Santa Virgen de los Milagros, que nos protejas para que podamos llegar felizmente a Buenos Aires, término de nuestro viaje.» Después los cuatro aviadores se postraron de hinojos a los pies de la imagen y oraron por breves instantes. A todos ellos se les impuso también solemnemente la medalla de Ntra. Sra. de Loreto, patrona de los aviadores. Después de la primera etapa, ya en Canarias van a la ermita de San Antonio Abad, donde oró Colón, a dar gracias a Dios por el feliz éxito de la primera jornada y pedirle su protección para las restantes. Y llegados a Noronha, a la iglesia del Carmen se encaminan para oír misa y dar gracias a la Sma. Virgen por la protección dispensada en la travesía del Atlántico y a pedirle siga protegiéndolos en adelante. Y la escena se repite en la iglesia de Ntra. Sra. del Carmen en Pernambuco, y más tarde en la iglesia de la Cruz en Río Janeiro. Y al día siguiente de llegar a Buenos Aires, entre una muchedumbre enloquecida por el entusiasmo, lejos de avergonzarse de sus creencias, hacen honra de acudir a la catedral para en un solemne Te Deum agradecer a Dios y a su Madre triunfo tan espléndido, oyendo sus oraciones y las de tantos como en España durante el viaje día y noche rogábamos por los aviadores.

El camino de la grandeza patria está abierto; bajo la protección de Dios, ciencia, mucha ciencia y tesón inquebrantable!

Jaime María del Barrio, S. J.



ARGENTINA.—Mar del Plata: Vista general de la Rambla.