

Dornier-Wal "Plus Ultra" primera travesía completa del Atlántico Sur

FELIPE E. EZQUERRO

MUY difícilmente podríamos descubrir a los lectores españoles algún aspecto inédito de la gloriosa epopeya del "Plus Ultra", éxito sensacional de nuestra aviación, felizmente consumado, va a hacer pronto 65 años. Pero quizá sea poco conocido para muchos un dato fundamental en la génesis y desarrollo del gran hidroavión Dornier Do J-Wal, protagonista de la hazaña.

En un pequeño e interesantísimo libro titulado "Breve Historia de la Compañía Dornier", publicado por la conocida casa constructora en 1983, la cual, amablemente, nos ha facilitado un ejemplar de su edición inglesa, puede leerse lo siguiente:

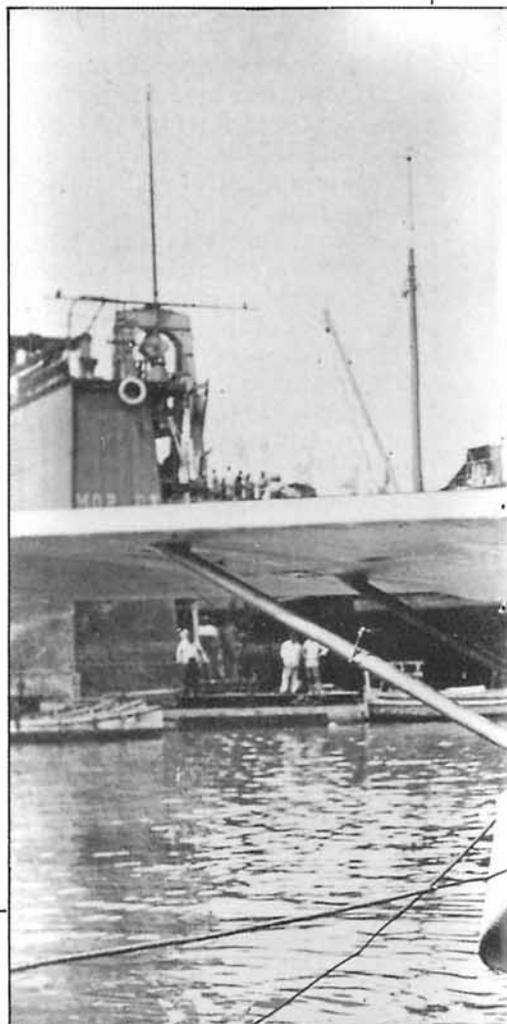
"En 1922 la fabricación de aviones nos fue prohibida de acuerdo con el tratado de Versalles. Había que buscar otros caminos para poder seguir. Claudio Dornier decide reanudar las actividades fuera de Alemania. En las oficinas de proyectos el

hidroavión "Wal" iba tomando forma. Dornier tomó entonces una decisión valiente: fundó la Compañía "Costruzioni Mechniche Aeronautiche, S.A." en Marina de Pisa, en la orilla izquierda del río Arno, en Italia. Corría un riesgo enorme y hacía frente a muchas dificultades económicas y técnicas. Pero la Administración del Ejército Español reconoció las especiales capacidades de este tipo de avión y, en 1922, sin haber visto nada más que unos dibujos, ordenó el pedido de una serie de seis hidroaviones Wal".

Así se decidió la suerte de un avión al que estaba reservada una brillante carrera. El primer Wal despegó para su vuelo inicial el 6 de noviembre de 1922 y pocas semanas después salió para Cartagena donde sería entregado.

Aquel primer pedido español de seis unidades del nuevo hidroavión Wal fue pronto ampliado hasta doce. El último de

la serie, el W-12, al que se adjudicó la matrícula civil M-MWAL, especialmente equipado con motores Napier Lion, de 450 CV, en vez de los Rolls Royce Eagle IX, de 360 CV que constituían la instalación motriz normal, fue destinado a la realización del gran proyecto de un vuelo España-Argentina, elaborado minuciosamente por los, a

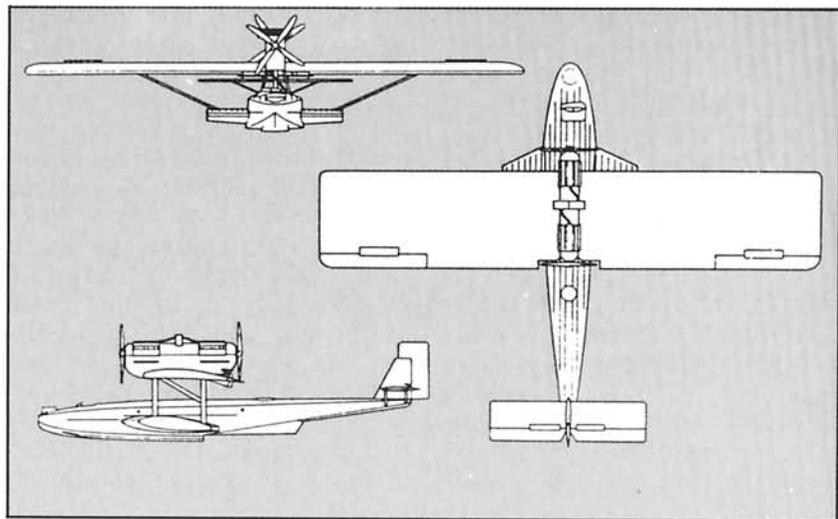


	Distancia	Horas	Velocidad
1926			
Enero 22.—Palos-Las Palmas	1.300 kms.	08.00	162 k.p.h.
Enero 26.—Las Palmas-Porto Praia . . .	1.745 kms.	09.50	178 k.p.h.
Enero 30.—Porto Praia-Fdo. Noronha . .	2.305 kms.	12.40	182 k.p.h.
Enero 31.—Fdo. Noronha-Pernambuco . .	540 kms.	03.38	149 k.p.h.
Febr. 4.—Pernambuco-Río de Janeiro . .	2.100 kms.	12.15	171 k.p.h.
Febr. 9.—Río de Janeiro-Montevideo . .	2.060 kms.	12.05	171 k.p.h.
Febr. 10.—Montevideo-Buenos Aires . . .	220 kms.	01.11	183 k.p.h.
Total	10.270 kms.	59.39	172 k.p.h.

la sazón, capitanes de Aviación, Ramón Franco y Mariano Barberán. Para esta audaz empresa, de la que quedó apartado Barberán —llamado luego a otros muy altos destinos— y a la que se incorporaron los nombres prestigiosos de Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y Pablo Rada, el avión recibió un nombre muy acertado: "Plus Ultra". Los objetivos del vuelo iban, en efecto, "Más Allá" de lo realizado hasta entonces por la aviación.

Aunque sobradamente conocidos los pormenores del gran raid, es obligado recoger, en resumen, el itinerario seguido por el "Plus Ultra" (Cuadro).

Imposible seguir al detalle cada una de las etapas, pero sí merece, al menos, nuestra particular atención la que denominaríamos "etapa reina", es decir, el enlace entre Porto Praia (en las Islas de Cabo Verde) y la ciudad brasileña de Pernambu-



Plano tres vistas del avión.

co, con una escala intermedia en la isla de Fernando de Noronha. La razón es que este salto prodigioso constituye, en realidad, la primera travesía completa, sin solución de continuidad, del Atlántico Sur, llevada a cabo por un sólo avión.

Nuestro subrayado obedece a que dos aviadores portugueses, el Almirante Gago Coutinho, prestigioso navegante, inventor del sextante que lleva su nombre, y el piloto Sacadura Cabral, efectuaron con anterioridad, en ochenta días, el meritorio raid Lisboa-Río de Janeiro en ocho etapas, que comprende el salto del océano, pero para completarlo necesitaron del uso de tres hidroaviones de flotadores Fairey F-3 (motor Rolls Royce de 360 CV), por haberse inutilizado los dos primeros en sendos accidentes en torno a la isla de Fernando de Noronha. Queremos dejar constancia, sin embargo, del gran valor histórico de este vuelo.

Para despegar de la "Bahia do Inferno" en Porto Praia, el "Plus Ultra" tuvo que llevar al máximo su carga de combustible, sacrificando todo el peso restante a bordo hasta reducir equipaje y alimentos a lo estrictamente indispensable, viéndose obligado el Teniente Durán de la Marina a abandonar el hidroavión, pasando al crucero "Blas de Lezo" que, junto al contratorpedero "Alsedo" había

Franco y el "Plus Ultra", protagonistas de la primera travesía completa, sin solución de continuidad, del Atlántico Sur.

FOTO (FELIPE E. EZQUERRO)



sido designado para auxiliar al hidroavión en este largo trayecto. El peso del aparato, con una carga máxima de 3.625 kg., alcanzó la cifra de 7.125 kg.

La salida se efectuó a las seis de la mañana. "Desde las nueve hasta la una de la tarde —cuenta el heroico Ruiz de Alda— estuvimos incomunicados con el mundo. No oíamos nada. Volábamos entre nubes, a 300 metros sobre un mar muy movido y peligroso." Y añade: "A las dos de la tarde empezamos a oír por la proa estaciones de barcos. La visibilidad era muy mala. Sólo

horas y 38 minutos, sufrieron la rotura de la hélice trasera, cuyo motor hubo de ser parado. No dando el otro motor el rendimiento suficiente, el aparato descendió hasta cuatro metros sobre el nivel del mar. "Al llegar a Pernambuco —continúa el mismo relato— un hermoso espectáculo nos compensó del disgusto pasado. Llevábamos una altura inferior a los cocoteros de la costa. En más de cien kilómetros de playa, los naturales del país, negros en su mayoría, esperaban al "Plus Ultra" poseídos de gran entusiasmo."

Todavía, a principios de 1985, hubo una nueva y extraña reparación. Carcomido por la corrosión del paso de los años, llegó la venerable reliquia a los talleres sevillanos de CASA para su reparación y puesta a punto, con la intención inaudita de una presunta repetición del glorioso vuelo. El fantástico proyecto se evaporó. Todo ha quedado en la profunda restauración del aparato que ya fue devuelto a la Argentina. El Museo de Luján ha salido ganando con la recuperación de la valiosísima pieza histórica en condiciones magníficas que aseguran su supervivencia para muchos más años.

Breve descripción del avión

El Dornier DO J-Wal es un hidroavión de canoa, monoplano bimotor, con dos aletas a los costados del casco que contribuían a su estabilidad en el agua y aumentaban la sustentación en vuelo. En la versión "Plus Ultra" la instalación motriz estaba constituida, como hemos dicho al principio, por dos motores Napier Lion, de 450 CV. Tenía las siguientes dimensiones, pesos y performances: envergadura, 22,50 m; longitud, 17,25 m; superficie alar, 96 m²; peso en vacío, 3.500 kg; peso total máximo, 6.900 kg; velocidad máxima aprox., 195 kph; velocidad de crucero, 180 kph; autonomía teórica, 15 horas; radio de acción (alcance), 3.000 kilómetros.

El precio del avión sin motores fue de 200.000 ptas.; los dos motores, incluidos derechos de aduanas y transporte, 140.784; equipo de radio e instrumentos de navegación, 22.468. El costo del carburante y aceite utilizados en el raid ascendió a 12.980 ptas.; dos hélices de repuesto, 17.000. Sumadas las dietas del personal auxiliar, transporte del avión de Pisa a España y otros gastos menores, arrojaron un costo total de 415.138 pesetas. ■

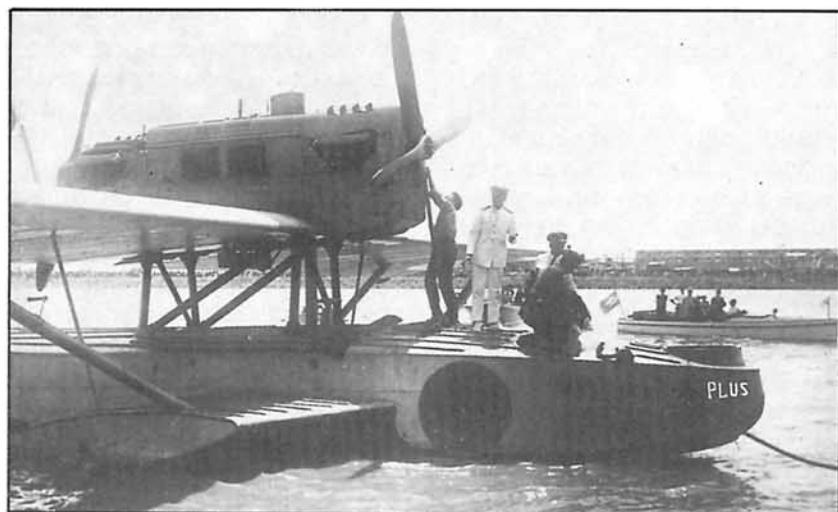


FOTO: FELIPE E. EZQUERRO

veíamos en un radio de cuatro o cinco millas. Pasamos por encima del barco "Arthur", que nos dio su situación y comprobamos que íbamos admirablemente. Cuando el sol se ponía divisamos la isla de Noronha y con poquísima luz tomamos agua junto a un barco inglés".

Se pensó en suprimir la escala de Fernando de Noronha si las circunstancias lo permitían, pero el amaraje en la pequeña isla se hizo absolutamente necesario. Franco se dio cuenta de que era imprudente seguir adelante porque la noche se echaba encima y había empezado a levantarse mar gruesa. Al día siguiente alcanzaron tierras brasileñas. En el corto trayecto de 560 kilómetros, que tardaron en recorrer 3

Así concluyó la primera travesía completa del Atlántico Sur, lograda por un solo avión.

El "Plus Ultra" fue donado por el gobierno español a la nación argentina, que lo depositó en el Complejo Museográfico Enrique Uraondo, de Luján, en la provincia de Buenos Aires. En el verano de 1968 el famoso avión volvió a España para ser exhibido en el recinto madrileño de la Feria del Campo, donde los ojos de este cronista se quedaron extasiados contemplándolo, cuarenta y dos años después de que hubieran seguido atónitos, en su remota juventud cubana, el desarrollo de la proeza, día a día, frente a las pizarras de los periódicos de La Habana.