ISSN 1510-6012

GACETA DE LA AVIACION

Nº 45 - Diciembre de 2019

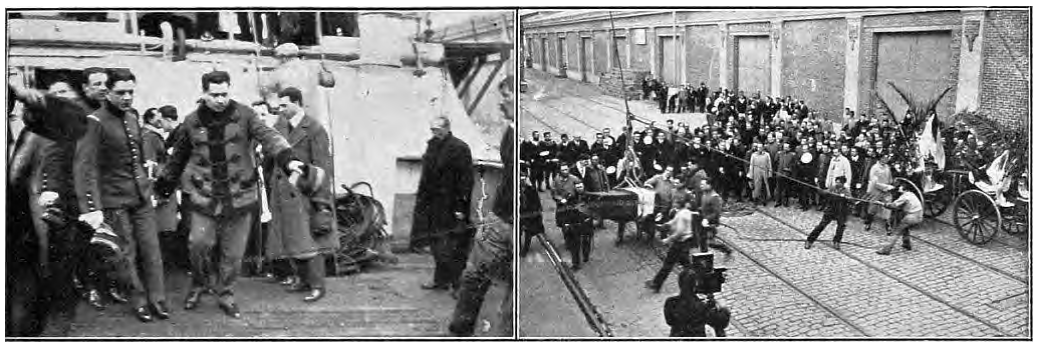
Centenario del inicio de servicios aéreos de pasajeros sobre el Río de la Plata

ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY

Llegada de los restos del Cap. Boiso Lanza a Montevideo

En el número anterior de la Gaceta se detalla la estadía del Cap. J.M. Boiso Lanza en Francia y su trágico deceso el 10 de agosto de 1918 en la escuela de Pau, Bajos Pirineos, Francia, durante un vuelo de entrenamiento. Casi un año después, el 13 de agosto 1919, sus restos llegan al puerto de Montevideo en el buque francés "Amiral Sallaudrouze de Lamoirnex", donde los reciben autoridades, camaradas aviadores y un numeroso público. Un cortejo los acompaña hasta a la Escuela Militar donde fueron velados. A la mañana del día siguiente fueron trasladados al Cementerio Central.

El Ministro de Guerra y Marina Gral. Ruprecht pronunciando una oración fúnebre a la llegada, el público en el Cementerio Central y el jefe del Estado Mayor Gral. Dufrechou



Sus camaradas aviadores recibiendo el ataúd

La cureña pasando por la plaza Constitución, plaza de bronce colocada en el panteón de Boiso Lanza por la Escuela Militar de Aviación y capilla ardiente.

El 10 de agosto de 1975 se trasladan al Panteón de la Fuerza Aérea en el Cementerio del Norte. Actualmente la urna con los restos del Cap. Boiso Lanza se atesora en instalaciones de la EMA en Pando. *(Imágenes: Mundo Uruguayo No 33, 21 de agosto 1919)*

Sumario

Llegada de los restos del Cap. Boiso Lanza a Montevideo: agosto de 1919 1
Sumario 2
Noticias de la Academia 3
Ceremonia del 65° aniversario de la "Creación de la Fuerza Aérea Uruguaya" 5
Relevo del Cdte. en Jefe de la FAU y Reconocimiento de Grado de Brigadieres Generales 5
94 años de la Aviación Naval 6
106° aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya 7
4° aniversario del Escuadrón de Vuelo Básico 8
"CRUZEX FLIGHT 2018" 8
Accidente fatal del Tte. 2° Alfredo Rinaldi 14
A un siglo del primer vuelo trasatlántico sin escalas de la historia 15
Charles Godefroy vuela por debajo del Arco de Triunfo en París 16
Centenario de las misiones y delegaciones aeronáuticas extranjeras en Uruguay 17
A 90 años de dos vuelos excepcionales 33
Pan Am - Una magnífica aventura (Tercera y última parte) 40
Efemérides 45
Reseña de libros 51
Conmemoración del 75º Aniversario de la Escuela de Aviación Naval (ESANA) 52
¡El "Charrúa" volverá! 53
Una similitud curiosa 58
Tragedia de Itacumbú. Adendum 59
Catorce años de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico 60
VIII Jornada de Amistad Aeronáutica Rioplatense 61
El hidroavión CANT-21 del Servicio Aeronáutico de la Armada 62

Portada: *A principios de junio de 1919 el mayor británico Shirley George Kingsley, representante de la empresa "Aircraft Manufacturing Co.", inicia un servicio aéreo con una serie de vuelos entre Montevideo (Paso de Mendoza) y Buenos Aires (El Palomar), completando un total de diez cruces del Río de la Plata hacia el día 26 del mismo mes. En el primero, el martes 10 de junio, en un Airco D.H.4A, modificado, lleva dos pasajeros a Buenos Aires: su amigo el industrial británico Carlos Bernhard y al capitán Mateo Tula Dufort, director de la Escuela Militar de Aeronáutica. En su tercer viaje, el sábado 13 de junio, llevó como pasajeros al concejal porteño Henry C. Thompson y a su señora Evelyn Plews. La imagen de la portada (Mundo Uruguayo, Nº 24) los muestra en el momento de su partida (ver pp. 24 - 25).*

Gaceta de la Aviación ISSN 1510-6012
Publicación Oficial de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay
Asociación Civil con Personería Jurídica
Montevideo, Diciembre de 2019 – Nº 45
Redactor Responsable: Gustavo V. Necco
E-mail: gustavo.necco@gmail.com - Tel 2711 – 9524
Consejo Editor: Julio Cavallaro, Cnel (Av.) (R) Ángel Hernández, Cnel (Av.) (R) Álvaro Quirós, Eduardo Luzardo, Gustavo V. Necco.

Autorizada la reproducción total o parcial de artículos de esta edición, previa solicitud al Consejo Editor.

Armado e impresión: Talleres Gráficos CREAGRAF
Depósito legal Nº 361902 / 300 ejemplares / Diciembre 2019
Este número se publica con el apoyo financiero de la Fuerza Aérea Uruguaya a través de DINACIA

Noticias de la Academia

El miércoles 14 de noviembre de 2018, la última sesión mensual del año, como acto académico el Presidente, Don Julio Cavallaro, disertó sobre el tema *"Desarrollo de las plataformas flotantes para aviación embarcada".*

La Federación de Entidades Histórico Aeronáuticas y del Espacio (FIDEHAE) celebró el XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, entre los días 12 y 17 de noviembre 2018 con el apoyo del recientemente reconocido Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica (INDOHA), con la asistencia de los paises miembros Argentina, Brasil, Colombia, Chile, España, Perú, Panamá, México, Uruguay y la República Dominicana, como países invitados Cuba y Venezuela y como observador Ecuador. La Academia estuvo representada por su Secretario General, quien expuso sobre el tema *"Escala rioplatense del vuelo panamericano "Pro-Faro de Colón": 30 de noviembre- 8 de diciembre 1937"*. El texto de la contribución de la Academia, que será incluida en una próxima publicación, se distribuyó a los Miembros en el Boletín Informativo Nº 74.

El 4 de diciembre de 2018 miembros del Consejo Directivo participaron de la ceremonia celebrando el 65º Aniversario de la "Creación de la Fuerza Aérea Uruguaya" que tuvo lugar en las instalaciones del Comando General de la Fuerza Aérea (ver nota en este número).

El miércoles 12 de diciembre de 2018 tuvo lugar la tradicional cena de despedida del año y camaradería en el Salón "Break Point" del Club Fuerza Aérea distribuyéndose, entre los numerosos asistentes, el último número de la "Gaceta de la Aviación" recientemente publicado.

El 1º de febrero de 2019, en las instalaciones del Comando General de la Fuerza Aérea, se llevó a cabo la ceremonia de relevo del Comandante en Jefe de la FAU y Reconocimiento de Grado de los señores Brigadieres Generales con la presencia de altas autoridades nacionales y representantes extranjeros. La Academia se hizo presente con la participación de varios miembros de su Consejo Directivo (ver nota en este número).

El viernes 7 de febrero de 2019 se conmemoraron los 94 años de la Aviación Naval de Uruguay en la Base Aeronaval Nº 2 "Capitán Carlos A. Curbelo" de Laguna del Sauce. Estuvieron presentes miembros del Consejo Directivo de la Academia (ver nota en este número).

El miércoles 13 de marzo de 2019 se efectúa la primera reunión del año de la Academia anunciándose que el Instituto Nacional Newberiano reinstala las Jornadas de Amistad Rioplatense hacia fines de setiembre próximo, en fecha a confirmar, con trabajos académicos de ambos lados del Plata y se invita a los Sres. Miembros a presentar propuestas de contribuciones. Se incorpora a la biblioteca el libro *"Volando por la historia"* de Aldo García Calvo, donado por el Miembro de Número Dr. Eduardo Mazzuchelli, a quien se le agradece su generosa contribución. Se presentan las Efemérides de los meses enero a marzo y, como acto académico, el Secretario General, Gustavo V. Necco, diserta sobre el tema *"Escala rioplatense del vuelo panamericano "Pro-Faro de Colón": 30 de noviembre- 8 de diciembre 1937"*, charla presentada en el pasado XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio que, como se menciona más arriba, fue celebrado en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, entre los días 12 y 17 de noviembre 2018, y organizado por la Federación de Entidades Histórico-Aeronáuticas y del Espacio (FIDEHAE). Se presentó, además , un video sobre ese vuelo realizado por un autor dominicano.

En la reunión del 10 de abril el Miembro de Número Fundador Cnel. (Av.) Ret. Álvaro Quirós informa que en el anexo Museo Berisso, instalado en el hall del AIC, se agregará el próximo viernes 12 una sección dedicada al Museo Aerónautico, que incluye vitrinas y una maqueta del DC-10 que operó PLUNA. Se presentan las Efemérides del mes de abril y, como acto académico el Miembro de Número

Fundador Lic. Alberto del Pino Menck presenta una muy bien documentada disertación sobre el tema *"Los uniformes de la Aeronáutica Militar - La etapa heroica: 1913-1928"*.

En la reunión efectuada el 15 de mayo se informa sobre la invitación del Instituto Newberiano para participar en las próximas "Jornadas de Amistad Aeronáutica Rioplatense", a realizarse en la residencia del Sr. Embajador del Uruguay en Buenos Aires, hacia fines del mes de setiembre próximo. Se presentan las Efemérides del mes de mayo y, como acto académico, el Miembro de Número Dr. Eduardo Mazzucchelli presenta una disertación sobre el tema *"Historia de la DINACIA"*, seguida de una prolongada sesión de preguntas al expositor por parte del público y, particularmente, por varios jóvenes Cadetes de Primer Año de la EMA que asistieron por invitación del Miembro de Número Dr. Eduardo Mazzucchelli..

En la sesión mensual del miércoles 12 de junio se informa sobre la visita protocolar efectuada el anterior lunes 10 a las autoridades de la Escuela Militar de Aeronáutica, Cnel. (Av.) Walter Pérez y Tte. Cnel. (Av.) Gerardo Tajes, por parte del Presidente y del Tesorero de la AHAU, acompañados por el Presidente de la Cámara Uruguaya de Industria Aeronáutica (CUIA), Cnel. (Met.) (R) Diego Ravera. Se presentan las Efemérides del mes de junio y, como acto académico, el Miembro de Número José Luis Hernández presenta una disertación sobre el tema "*Su Majestad 747, la Reina del Aire, cumple 50 años"*, seguida de una sesión de preguntas por parte del público y, particularmente, por varios entusiastas Cadetes de Primer Año de la EMA que nuevamente se sumaron a los asistentes, por invitación.

En la reunión mensual del 17 de julio se aprueba la incorporación del Sr. Freddy Colla como Miembro de Número y, como acto académico, el Secretario General diserta sobre el tema *"A cien años del inicio de servicios aéreos de pasajeros sobre el Río de la Plata"* .

El 14 de agosto los Cadetes de Primer Año de la Escuela Militar de Aeronáutica, camada "Helios", presentan un trabajo colectivo de título *"50 y 20 años: los T-41 y los T-260 en la E.M.Aer."* completo y bien elaborado, que fue gratamente apreciado por los Miembros presentes. La presentación estuvo a cargo del Cadete Donato Camejo.

El lunes 19 de agosto de 2019 varios miembros del Consejo Directivo, de Número y amigos de la Academia visitaron el Centro y la Torre de Control del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Cesáreo L. Berisso" bajo la amable guía del Dr. Eduardo Mazzucchelli. Recibidos por el Cnel. Gabriel Falco, Director interino de Navegación Aérea, los visitantes pudieron luego observar en forma directa las importantes tareas operativas de estas unidades.

En la reunión mensual del 11 de setiembre al no presentarse listas de candidatos para el próximo Consejo Directivo, estatutariamente se mantiene el mismo CD proponiéndose el miércoles 9 de octubre como fecha para la Asamblea General Ordinaria, que considerará la Memoria y Balance correspondiente al año 2019, así como el informe de la Comisión Fiscal, y nombrará la Comisión Electoral, para realizarse a continuación el Actor Eleccionario. Como acto académico el reciente Miembro de Número Cdte. Freddy Colla disertó sobre el tema *"Mi experiencia como Piloto Corporativo"*. La presentación fue muy apreciada por los Miembros asistentes y fue seguida de una sesión de preguntas.

El 9 de octubre tuvo lugar la Asamblea Ordinaria donde se consideró y aprobó la Memoria y Balance correspondiente al año 2018 y se nombró la Comisión Electoral. El Acto Eleccionario se realizó inmediatamente despues de terminada la Asamblea. Con trece votos válidos el nuevo Consejo Directivo electo quedó integrado por el Sr. Julio A. Cavallaro, Presidente, y los Miembros C/C (Av. Naval) Ret. Luis N. Rivero, Dr. Gustavo V. Necco, Mayor (Av.) Ret. Edward Rode, Señor José Luis Hernández, Cnel. (Av.) Ret. Álvaro Quirós, Dr. Ricardo Méndez, Av. Civil Mirta Vanni, Dr. Eduardo Mazzucchelli y Sra. Sarina Franzini. El CD electo toma posesión de sus cargos en la reunión del 13 de noviembre, donde como Acto Académico el Dr. Gustavo V. Necco Carlomagno disertó sobre el tema *"A cien años de los vuelos de la Misión Aeronáutica Militar Italiana en Uruguay"*.

Ceremonia del 65º aniversario de la "Creación de la Fuerza Aérea Uruguaya"

El 4 de diciembre 2018 en las instalaciones del Comando General de la Fuerza Aérea, a los pies del monumento "Aviación Vanguardia de la Patria", se llevó a cabo la ceremonia del 65° aniversario de la "Creación de la Fuerza Aérea Uruguaya", presidida por el comandante en jefe de la FAU, Gral. del Aire Alberto Zanelli.

Posteriormente la Banda de Músicos de la FAU, "Coronel (Reserva) Walter Miños", ejecutó el Himno Nacional y , a continuación, el Comandante en Jefe realizó la entrega del Reconocimiento al Sobresaliente Desempeño Operacional "General Cesáreo L. Berisso" a ventiseis integrantes en actividad y retiro de la Fuerza Aérea. También realizó un reconocimiento a Oficiales de la Armada Nacional (un Almirante, dos Oficiales Superiores y un Oficial Jefe), así como a un integrante de la Dirección Nacional de Bomberos. Seguidamente entregó quince distintivos de reconocimiento a Personal Subalterno, mientras que se leyó un reconocimiento en carácter de felicitaciones a un Oficial Subalterno de la Fuerza Aérea.

La ceremonia finalizó con el Premio SICOFAA de Seguridad de Vuelo 2018 al Escuadrón Aéreo Nº 3 (Transporte). *(Imágenes: RRPP FAU)*

Relevo del Comandante en Jefe de la FAU y Reconocimiento de Grado de Brigadieres Generales

El 1 de febrero, en las instalaciones del Comando General de la Fuerza Aérea, se llevó a cabo la ceremonia de relevo del Comandante en Jefe de la FAU y Reconocimiento de Grado de los señores Brigadieres Generales, con la presencia del Presidente de la República, Dr. Tabaré Vázquez y el Ministro de Defensa Nacional, Dr. Jorge Menéndez, entre las autoridades nacionales y extranjeras que se encontraban presentes.

La Banda de Músicos "Cnel. (Rva.) Walter Miños" ejecutó el Himno Nacional, para posteriormente realizarse la lectura de la Orden Nº 9405 de fecha 28 de enero de 2019 por el Oficial Ayudante del CJFA, Tte. Cnel. (Av.) William Lucas.

El ministro de Defensa Nacional fue el encargado de la colocación del distintivo al General del Aire (Av.) Hugo Marenco como nuevo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, quedando relevado del cargo el Gral. del Aire (Av.) Alberto Zanelli quien, por imperio de la ley y luego de haber finalizado su mandato al frente de la Institución, pasa a retiro obligatorio.

Luego de la lectura de la Resolución del Poder Ejecutivo por parte del ayudante aéreo del Ministro de Defensa Nacional, Cnel. (Av.) Luis Fernández, se entregaron los despachos y bastones de mando a los Brigadieres Generales (Aviadores) Alejandro Vilche, José Medina y Rodolfo Pereyra, recientemente ascendidos, por parte del Presidente de la República y del Ministro de Defensa Nacional.

Acto seguido, el Gral. del Aire Hugo Marenco dirigió unas palabras al público presente.

Finalizada la alocución el comandante de los efectivos terrestres y subdirector de la Escuela Militar de Aeronáutica, Tte. Cnel. (Av.) Shandelaio González, inició el desfile terrestre, al tiempo que una escuadrilla de aeronaves compuestas por el T-6 FAU 366 y tres A-37 sobrevolaron la ceremonia.

(Imágenes: RRPP FAU)

94 años de la Aviación Naval

El viernes 7 de Febrero de 2019 se conmemoraron los 94 años de la Aviación Naval de Uruguay. La ceremonia se realizó en la Base Aeronaval Nº 2 “Capitán Carlos A. Curbelo” de Laguna del Sauce, con la concurrencia de autoridades y numerosos invitados. Estuvieron presentes miembros del Consejo Directivo de la Academia.

Durante la misma se destacó la llegada de los tres aviones Cessna O-2 “Skymaster” y se informó sobre la incorporación de dos helicópteros italianos Agusta 412, prevista para Octubre próximo.

(Imágenes: Antonio Bilhoto)

106º aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya

En la mañana del 18 de marzo, en las instalaciones del Comando General de la Fuerza Aérea, se desarrolló la ceremonia en conmemoración del centésimo sexto aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya, coincidente con el quincuagésimo séptimo aniversario de la creación de la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea.

Los actos contaron con la presencia del presidente de la República, Dr. Tabaré Vázquez, del ministro (interino) de Defensa Nacional, Daniel Montiel, así como también de autoridades nacionales, militares, miembros de asociaciones ligadas al quehacer aeronáutico (entre las que se encontraba nuestra Academia) y público en general.

Luego del arribo y saludo por parte del Presidente de la República y la lectura a la Orden de Comando correspondiente al día de la fecha se realizó la entrega del Premio Seguridad de Vuelo y al Mérito. El primero, por disposición del Comando General, a la Operación Aérea “Cruzex Flight 2018” (ver nota en este número). Asimismo se otorgó por unanimidad el Premio “Al Mérito” al Profesor Heber Outeiro. El profesor, docente de la Escuela Militar de Aeronáutica (EMA) fue seleccionado por su contribución a la Seguridad de Vuelo, brindando un constante entrenamiento y adiestramiento a las tripulaciones en lo referente a la supervivencia en el medio acuático.

Oportunamente esta formación demostró ser una poderosa herramienta ante la adversidad, permitiendo que los tripulantes del T-41 matrícula FAU 603 que ante una falla debiera acuatizar en la playa de Punta del Este, pudieran autoevacuarse y asistir al pasajero durante el escape de cabina, sobreponiéndose ante esta situación con auto control, resistencia y profesionalismo.

Posteriormente hizo uso de la palabra el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, finalizando la ceremonia, con un desfile aéreo y terrestre en honor a las autoridades presentes.

(Imágenes: RRPP FAU)

4º aniversario del Escuadrón de Vuelo Básico

El 8 de mayo de 2019, se conmemoró el 4° aniversario del Escuadrón de Vuelo Básico con asiento en la Escuela Militar de Aeronáutica, el cual tiene como cometido fundamental la capacitación teórica y práctica de Cadetes en las jerarquías de Primer, Segundo y Tercer Año en materia de vuelo. A través de esta capacitación logran alcanzar el brevet como Aviadores y Navegantes Militares, al momento de su egreso del Instituto.

La plataforma de vuelo es el Aermacchi SF 260, con el que se realizan las fases de Selección, Transición Acrobacia, Navegación, Instrumento Básico y Formación, demostrando ser en estas dos décadas una aeronave con alta performance, para los efectos de la instrucción básica.

Este año se celebran veinte años desde la adquisición de los trece aviones Aermacchi SF 260, denominados por la Fuerza Aérea Uruguaya como T-260 EU. Al día de hoy se considera un muy buen avión de entrenamiento básico e intermedio, que sustituyó hace años atrás a los T-34 Mentor y T-41 Mescalero.

Se han realizado más de 35 000 horas de vuelo y 40 000 aterrizajes, cumpliendo de manera exitosa todas las misiones requeridas. Celebrando este hecho y en recuerdo de la gran mayoría de los Pilotos de la Fuerza que han sido formados en esta aeronave, el 8 de mayo se realizó un vuelo en formación de los T-260 FAU 610, 614, 621 y 622 en en varios lugares de Montevideo, Boiso Lanza y Adami, siendo el guía el UB-58 "Baron" FAU 790. En Canelones hicieron el pasaje por las distintas unidades de la FAU sobre Carrasco, E.T.A. y E.M.A. El FAU 610 lució la leyenda de 35 mil horas de vuelo.

(Fuentes: RRPP FAU y Foro "Ratones de Hangar")

"CRUZEX FLIGHT 2018"

El ejercicio "CRUZEX FLIGHT 2018" se llevó a cabo en el estado de Río Grande del Norte (RN), República Federativa del Brasil, en el período comprendido entre el 17 de noviembre y el 1° de diciembre de 2018. La participación de la Fuerza Aérea Uruguaya, con un contingente integrado por treinta efectivos y tres aeronaves A37B del Escuadrón Aéreo N° 2 (Caza), redundó en un mejor desempeño de la función propia, así como el cumplimiento de los objetivos y metas de la institución, fortaleciendo además los lazos de cooperación existentes entre esta Fuerza y las similares de la región.

CRUZEX es un Ejercicio Operativo multinacional promovido por la Fuerza Aérea Brasileña (FAB) desde 2002, que apunta al entrenamiento conjunto de escenarios de conflicto, promoviendo intercambios de experiencias entre los países participantes. La edición 2018 se realizó en el Ala 10, en la Base Aérea de Natal (RN). Durante el ejercicio los países participantes con medios aéreos fueron Chile, Perú, Estados Unidos, Canadá, Francia, Brasil y Uruguay. En tanto países como Alemania, India, Bolivia, Portugal, Suecia y Venezuela también participaron como observadores, sin el desplazamiento de aeronaves. A último momento Gran Bretaña canceló su participación.

El despliegue inicial de la Fuerza Aérea Uruguaya, además de las tres aeronaves de combate A-37 incluyó, con logística, cuatro aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 3 (Transporte).

El 14 de noviembre, en horas de la tarde, el entonces comandante del Comando Aéreo de Operaciones, Brig. Gral. (Av.) Hugo Marenco, fue recibido en la Base Aérea "Tte. 2° Mario W. Parallada" por el comandante de la Brigada Aérea II, Cnel. (Av.) Hugo Parentini, realizándose el saludo oficial protocolar de despedida a los efectivos que se desplegaron en las siguientes dos semanas.

El Ejercicio "CRUZEX 2018" se abrió el domingo 18 de noviembre, con un *briefing* general, donde se tomó la fotografía corporativa, reuniendo a casi dos mil militares brasileños y extranjeros, junto a una aeronave de cada país. El Director del Ejercicio, Brigadier del Aire Luiz Guilherme Silveira de Medeiros, resaltó que la prioridad era mantener la seguridad durante las operaciones, destacando la importancia del intercambio de conocimientos: "Este intercambio de experiencias es esencial para que la Fuerza alcance un nivel de entrenamiento adecuado. La CRUZEX también es importante por la interoperabilidad que proporciona…".

El Ejercicio, comprendió una fase de entrenamiento convencional, y otra de guerra no convencional contra fuerzas insurgentes o paramilitares - un perfil de conflicto que se encuentra en las misiones de paz de Naciones Unidas.

Los efectivos de la Fuerza Aérea Uruguaya arribaron a la Base Aérea el 15 de noviembre, en horas nocturnas, en su última pierna desde San Salvador. Los tres A-37B, junto a los treinta efectivos y aviones de logística, fueron encabezados por el Comandante de la Misión, Cnel. (Av.) Hugo Parentini. El 19 de noviembre, comenzaron los vuelos de familiarización con el área de operaciones, donde las aeronaves del Escuadrón Aéreo 2 (Caza) volaron por la mañana y en la tarde, integrando vuelos con aeronaves de otros países, a fines de realizar el reconocimiento del área donde se desarrolló el ejercicio.

En la mañana del 19 de noviembre se iniciaron los vuelos del ejercicio, en el escenario FAM-FIT, siglas para *Familiarization Flight* (FAM) y *Forces Integration Training* (FIT). Esta etapa inicial es imprescindible para que los escenarios principales, de guerra regular, que sean entrenados a través de los *Compite Air Operations* (COMAO). Las misiones COMAO son el enfoque clásico de la compresión de espacio y tiempo en las actividades modernas del Poder Aéreo. El COMAO consiste en una serie de aeronaves diferentes que cumplen una tarea común al complementar el papel táctico de cada uno mientras ejecutan funciones de gestión táctica cooperativa. “Los primeros dos días del ejercicio son para que todos los pilotos que no operan aquí en Natal, incluso los brasileños, puedan adaptarse al aeródromo y a la región”, dijo el Jefe de la División de Control de la CRUZEX, Coronel Aviador Francisco Bento Antunes Neto.

El FIT es una preparación para el COMAO, también conocido como *vuelo de paquete* (LFE), algo que nuestras tripulaciones dependientes principalmente de la Brigada Aérea II (pero también de otras unidades) practican constantemente y en donde, varias aeronaves de diferentes tipos, despegan en secuencia para en un espacio-tiempo limitado, para realizar una acción de sinergia dirigidas a un objetivo principal . En el FIT de Natal, hay un desmembramiento de lo que, en el COMAO, se realiza de forma integrada. Las aeronaves de caza y transporte, por ejemplo, realizan sus misiones de forma aislada, para que estén listos para actuar en conjunto en los vuelos de paquete, que empezaron el día 20. A diferencia del FAM, que ocurre sólo en los dos primeros días, el FIT sigue a lo largo de los ejercicios siendo realizado en la tarde.

El 20 de noviembre se realizó un vuelo especial para captación de imágenes por profesionales de comunicación, denominado en la jerga del ejercicio como *media flight.* A bordo de un C-105 Amazonas y de un helicóptero H-36 Caracal, alrededor de cuarenta fotógrafos y camarógrafos pudieron captar imágenes del vuelo de las aeronaves del Ala 10 de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB) y de un escuadrón formado por siete cazas de los países participantes con medios aéreos, incluido el país norteño.

Los aviones que participaron en el ejercicio de imágenes, fueron un A-1M y un F-5M de la FAB, un A-4 de la Marina de Guerra brasileña, dos F-16, uno perteneciente a Chile y otro a Estados Unidos, mientras que por Uruguay participó un A-37 y por Perú un Mirage 2000. Luego de ese ejercicio fotográfico todas las tripulaciones y efectivos terrestres, estuvieron en condiciones de comenzar el mayor ejercicio aéreo de América del Sur.

Los aviones A-37B de la Fuerza Aérea Uruguaya también participaron en simulaciones reales de vuelo en integración de elementos de combate combinados con otros países, interactuando con aviones de combate F-16, Mirage, A-29 y A-1 entre otros. Este tipo de ejercicios de combate permite a nuestras tripulaciones obtener un alto entrenamiento entre los más altos estándares internacionales. Jornada a jornada nuestros pilotos, e incluso sus técnicos en tierra, se enfrentaron a escenarios exigentes, donde aprenden y comparten entre ellos la experiencia vivida.

En todas las misiones participaron distintos países con diferentes roles. A grandes rasgos se recibe un ATO *(Air Tasking Order)* donde se establece la misión que debe cumplirse. Este documento se basa en un ciclo de planeamiento, donde nuestras tripulaciones realizan lo que tanto han practicado y que no difiere mucho a lo que diariamente nuestro Centro de Operaciones Aéreas realiza día a día en nuestra Institución. En este caso, la ATO está enfocado a una misión de entrenamiento bélico con aeronaves de otras fuerzas aéreas.

Una vez recibido la ATO, se da comienzo al proceso de planificación de la misión dirigida por el *"Mission Commander"*, que cada día es de un país diferente. La selección es en base a la experiencia, y aplicación de conocimientos y doctrina. Es un proceso complejo y que necesita un gran esfuerzo de planificación de las tripulaciones y del *staff* de cada país participante.

El día 22 de noviembre, se despegaron 66 aeronaves para cumplir una misión planificada en el ciclo antes mencionado. Nuestros A-37B, junto a los A-1 y A-29 de Brasil, tuvieron la tarea de *"strikers"*, o sea atacar al suelo objetivos determinados. Estas aeronaves eran parte de una COMAO que también estaba integrada (entre otros) por los cazas F-16 de Chile y Estados Unidos, que en su función de defensa aérea, protegían al paquete de los "agresores". Estos últimos, fueron los F-5 de la FAB que intentaron, sin buenos resultados, impedir el "ataque". Otras aeronaves participaron en el ejercicio, como son los KC-130 y KC-135 de reabastecimiento en vuelo. Las tripulaciones uruguayas dejaron en alto su profesionalidad, alcanzando junto a sus pares el 100 % de efectividad en el abatimiento de los blancos asignados.

Las operaciones aéreas comenzaron a ganar en complejidad en forma gradual. El 25 de noviembre, tuvo lugar el "VIP DAY" del ejercicio. El evento se realizó para las autoridades brasileñas así como extranjeras que acudieron al evento, donde asistieron aproximadamente 60 personas. Se destaca la presencia de Embajadores, Comandantes en Jefe, Agregados Militares, Brigadieres, Almirantes y Generales de las FF.AA. de Brasil y funcionarios del gobierno brasileño. La jornada comenzó con un *briefing* del Ejercicio CRUZEX, una recorrida por la plataforma de vuelo y posteriormente una comida de camaradería, donde se realizaron los clásicos intercambios de presentes entre las Fuerzas Aéreas (la FAU fue representada por el comandante de la Misión, Cnel. (Av.) Hugo Parentini).

A primera hora del día 27 de noviembre se emitió la ATO (Orden de Tarea Aérea) donde se establecían las acciones a ser ejecutadas por cada integrante de la COMAO. A partir de este momento el *Mission Commander* con su célula de planificación (integrada por todos los pilotos del EA 2), tuvieron 24 horas para realizar las coordinaciones y planificaciones a efectos de que todos los elementos lleguen a cumplir con la misión en forma eficiente y segura. Es así que se realizaron dos reuniones, la *"Initial Coordination Meeting"* y la *"Final Coordination Meeting"*. Finalmente, el último *briefing* denominado *"Mass Briefing"* fue realizado el propio 28 de noviembre, previo al decolaje de las aeronaves.

El 28 de noviembre le correspondió a Uruguay cumplir la función de *Mission Commander*, o sea el piloto responsable de planificar y coordinar toda la misión. El comandante del Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza) de la FAU, Mayor (Av.) Richard Bruno comandó una COMAO *(Composite Air Operation)* compuesta por 62 aeronaves de Brasil, Chile, Estados Unidos, Perú, Canadá, Francia y los A-37 de nuestro país. En esta misión participaron los A-1 y A-29 de Brasil y A-37 de Perú y Uruguay, cumpliendo la misión de ataque al suelo (aeronaves "rojas" o "bandidos"), mientras que los cazas F-16 (USA), F-5 (Brasil) y Mirage 2000 (Perú) realizaron la misión de defensa aérea (aeronaves "azules"). Las fuerzas "azules" (donde participaba Uruguay) derribaron al menos 6 "bandidos", al tiempo que 3 de los aviones defensores fueron abatidos, en forma simulada naturalmente. En tanto una aeronave R-99 cumplió funciones de control, alerta en vuelo y comunicaciones; mientras que los reabastecedores KC-130 y

KC-135 (Chile, EEUU y Brasil) realizaron recargas de combustible en vuelo. Aeronaves de transporte C-130, C-105 y C-235 (Brasil, Canadá y Francia) realizaron lanzamientos de 40 paracaidistas. El reconocimiento aéreo estuvo a cargo de los RA-1M pertenecientes a Brasil, utilizados para analizar los daños causados por los ataques. El *debriefing* de la misión, determinó un excelente desempeño de nuestras tripulaciones en cuanto a la planificación de la misión. Todas las aeronaves de ataque, alcanzaron los blancos previstos, al tiempo que las aeronaves de defensa aérea protegían al paquete de las aeronaves agresoras.

En términos generales, la operación "CRUZEX FLIGHT 2018" fue exitosa y demostró una vez más, que la Fuerza Aérea Uruguaya se encuentra profesionalmente bien posicionada, gracias al recurso más importante: el humano. El Estado Mayor del Ejercicio, también integrado diariamente por efectivos de la FAU, fue una importante tarea para el logro de los efectos deseados del Comandante. El desempeño de todos ellos, son el resultado de la doctrina de todos los integrantes de la Institución, proceso por el cual los recursos militares fueron ensamblados, entrenados y desplegados para cumplir con la misión del Ejercicio, que no es tan diferente a la utilizada para defender nuestra soberanía.

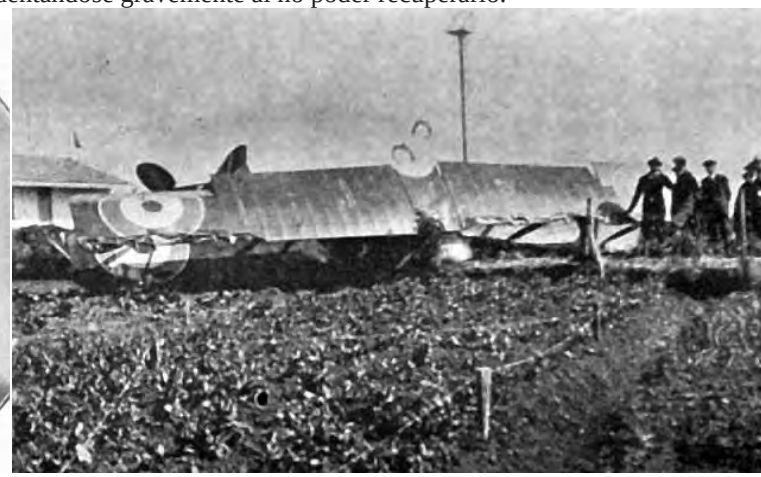
Si bien no es parte propiamente del Ejercicio el repliegue de las aeronaves es, sin dudas, parte de la misión. El 3 de diciembre las aeronaves de combate, en conjunto con la logística y tropas a cargo de los aviones de transporte realizaron la primera pierna de Natal a Salvador Bahía, desde Natal. Debido a condiciones meteorológicas adversas se debió pernoctar dos noches. El día 5 de diciembre se dirigieron a Porto Seguro, debiendo pernoctar una vez más por meteorología. La pierna del día 6 de diciembre, se realizó sin problemas, hasta Río de Janeiro y luego Curitiba, pernoctando. Finalmente el 7 de diciembre las aeronaves compatriotas y los 30 efectivos de la FAU, arribaron a la Base Aérea "Tte. 2° Mario W. Parallada", con la satisfacción de haber cumplido una vez más con la misión encomendada.

En la ceremonia de celebración del 106º aniversario de la Aviación Militar (ver nota en este número) se otorgó a la operación "CRUZEX FLIGHT 2018" el premio a la Seguridad de Vuelo, como la operación de mayor porte del año 2018, al lograr desplegar medios de la FAU a más de 3800 km de distancia, en condiciones de apresto, para operar en misiones de elevada complejidad táctica y volando más de 400 horas. Se destacó que las operaciones se realizaron en un contexto de planeamiento y conducción combinado, en un medioambiente operacional complejo y exigente, con un muy bajo índice de fallas y respetando las más estrictas normas de seguridad. Además, durante la fase de repliegue, la misión fue afectada por fenómenos meteorológicos adversos extremos, que causaron daños mayores a la infraestructura de importantes ciudades brasileñas, obligando a las aeronaves a realizar varias escalas y pernoctes, instancias estas que fueran enfrentadas con alto profesionalismo y precisión para cumplirla sin inconvenientes y de acuerdo a lo ordenado.

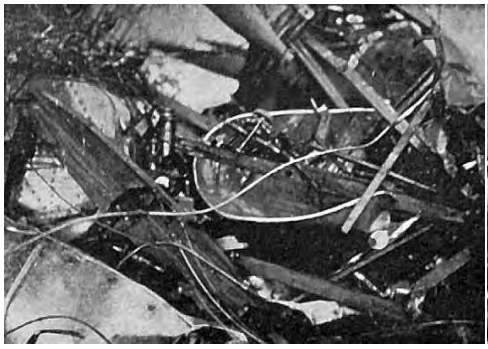
(Fuente: texto RRPP FAU, imágenes RRPP FAU y foro "Ratones de hangar")

Accidente fatal del Tte. 2º Alfredo Rinaldi

El 2 de octubre de 1919, se realizaba un vuelo de entrenamiento en un Avro 504K en el que el Cap. Sáenz Lacueva impartía instrucción al Tte. 2° Alfredo Rinaldi. Se desarrollaba con toda normalidad en las cercanías del campo de vuelo, habiendo llegado hasta la Unión por la calle 8 de octubre pero al regreso, luego de una tentativa frustrada de aterrizaje, entran en pérdida a unos 30 metros de altura, accidentándose gravemente al no poder recuperarlo.



El Tte. 2° Alfredo Rinaldi y el Avro accidentado



El estado de la cabina luego del accidente y el sepelio del Tte. 2° Rinaldi

En este trágico accidente queda gravemente herido el Cap. Sáenz Lacueva y pierde la vida el Tte. 2° Rinaldi quien, como hemos visto en la Gaceta N° 44 previa, había obtenido el año anterior, el día 18 de julio, el Brevet N° 6 de Piloto Aviador. Su desempeño como aviador duró solamente poco más de quince meses. Como dato algo curioso el Avro accidentado todavía conservaba la matrícula (H-2476) y cocardas originales de la R.A. F. y había sido adquirido unos meses antes al aviador británico Frank Pilkington Scott. Esta aeronave fue la primera "moderna" de la Aviación Militar, luego de los Castaibert y Farman, recomenzando con ella la instrucción de vuelo de los alumnos del "Curso Superior". La pérdida del Avro llegó en un muy mal momento para la Escuela pues se había abandonado el uso de los otros aviones de escuela, más antiguos.

Respecto al accidente Pilkington Scott, en el diario "El Plata" del sábado 4 de octubre, critica la decisión de Sáenz Lacueva de ubicar a Rinaldi en el asiento delantero, diciendo: *"Si él no comandaba el aparato no debería haber ocupado el asiento del piloto. Todo pasajero o alumno debe ocupar el asiento de atrás. Del accidente, el que vuela es el responsable, y debe anteponerse en caso de peligro y no su alumno"*.

(Imágenes: Mundo Uruguayo N° 40)

A un siglo del primer vuelo trasatlántico sin escalas de la historia

Tras sufrir todo tipo de problemas técnicos con su avión y de enfrentarse a una meteorología muy adversa los pilotos británicos capitán John Alcock y su navegador, teniente Arthur Brown, aterrizaban en Irlanda a primera hora de la mañana del 15 de junio de 1919, tras haber partido de Terranova poco menos de 16 horas antes. Fue el primer vuelo trasatlántico sin escalas de la historia, recorriendo 3186 km. Llevaban también un poco de correo a bordo.

El avión era un bombardero británico bimotor Vickers Vimy, modificado, que hoy en día se puede ver en el Museo de Ciencias de Londres. Alcock y Brown estuvieron a punto de no conseguirlo y dejar la vida en el intento, en especial durante las primeras horas del vuelo cuando se vieron rodeados por una densa niebla, perdiendo Alcock en un par de ocasiones la orientación, al borde de estrellarse en el mar. Luego, a eso de las 3 de la mañana, tuvieron que atravesar una tormenta de nieve que estuvo a punto de hacer que el avión se cubriera de hielo. Además el generador eléctrico del avión había dejado de funcionar a poco de despegar, con lo que la calefacción eléctrica de sus trajes no funcionaba, y tampoco lo hacía su intercomunicador ni la radio. Los carburadores también estaban helándose y se ha dicho incluso que Brown tuvo que subirse a las alas en pleno vuelo para limpiar los motores, a pesar de que nunca hizo ninguna mención a este hecho.

Finalmente aterrizaron en la localidad irlandesa de Clifden, en lo que pensaban que era un prado y acabó siendo una turbera, por lo que el avión capotó aunque los dos salieron ilesos.

Charles Godefroy vuela por debajo del Arco de Triunfo en París

Para la ocasión del desfile de la victoria en los Campos Elíseos el 14 de julio de 1919, que marcó el final de las hostilidades en la Primera Guerra Mundial, el comando militar ordenó a los aviadores participar de “a pie”, como la infantería. Fue una provocación para los pilotos, que se consideraban a sí mismos como “héroes del aire”. En una reunión en el bar Fouquet en los Campos Elíseos, un grupo de aviadores decidió responder a esta afrenta seleccionando a uno de ellos para volar a través del Arco de Triunfo durante el desfile. La elección recayó en Jean Navarre, con 12 victorias aéreas y considerado un as entre los pilotos de combate. Sin embargo, Navarre murió en un vuelo de práctica el 10 de julio.

Con 500 horas de vuelo, Charles Godefroy se ofreció como voluntario para la tarea. Junto a su amigo el periodista Jacques Mortane inspeccionó varias veces el Arco de Triunfo para examinar la ruta aérea y las corrientes de aire y comenzó luego a practicar en un puente sobre las Bocas del Ródano en Miramas.

El 7 de agosto de 1919, tres semanas después del desfile de la victoria, en secreto y vestido con su uniforme de oficial, Charles Godefroy despegó a las 7:20 a.m. desde el campo de aviación de Villacoublay en un Nieuport 11 ”Bébé”. Llegó a la Porte Maillot poco después y, viniendo desde el oeste, rodeó el Arco de Triunfo dos veces y comenzó a acercarse por la Avenida de la Grande-Armée. Tomó velocidad y forzó al avión a bajar y atravesar el Arco. No tenía mucho espacio libre: el ancho del Arco es de 14,50 m, menos del doble de la envergadura de su avión de 7,60 m. Pasó por sobre un tranvía, en el que los pasajeros se tiraron al suelo, y muchos transeúntes huyeron asustados. Godefroy luego voló sobre la Place de la Concorde y regresó al campo de aviación, donde su mecánico revisó el motor. Nadie en el aeródromo había prestado atención al vuelo, que había durado media hora.

Jacques Mortane filmó y fotografió todo el evento, pero la proyección de la película fue prohibida por el Comisionado de Policía (se la puede ver en YT, p.e. en https://youtu.be/HIZzkq5Y8q0). Godefroy se mantuvo oficialmente en un perfil muy bajo pero su nombre no pudo mantenerse en secreto por mucho tiempo. Las autoridades desaprobaron el evento y temían que se imitara, pero Godefroy escapó solo con un apercibimiento.

Después de esta hazaña (que algunos periódicos parisinos calificaron de “inútil”), Godefroy tuvo que prometer a su familia dejar de volar y se dedicó a su comercio de vinos en Aubervilliers.

Murió poco antes de cumplir 70 años en Soisy-sous-Montmorency. El municipio nombró una calle con su nombre y erigió una piedra conmemorativa. Desde entonces sólo ha habido otros dos vuelos bajo el Arco: en 1981 y 1991.

Centenario de las misiones y delegaciones aeronáuticas extranjeras en Uruguay

Gustavo V. Necco Carlomagno

Hacia fines de 1918, a las 11 horas del undécimo día del undécimo mes, tras cuatro años de combates, finalizaba la "Gran Guerra" o "Guerra Europea", luego llamada "Primera Guerra Mundial". Un deplorable enfrentamiento mundial que causó más de ocho millones de muertos, veinte millones de heridos e innumerables mutilados permanentes, a los que se agrega una enorme cantidad de ciudades y pueblos destruidos. El costo económico también fue apabullante: doscientos cuatro mil seiscientos treinta y siete millones de dólares de la época. Termina con el lamentable Tratado de Versalles donde los países vencedores impusieron a Alemania, por insistencia francesa, ruinosas reparaciones en moneda y bienes, en especial carbón, acero y barcos.

El Tigre: *«¡Curioso! Me parece oír llorar a un niño»*

El famoso mariscal francés Ferdinand Foch, contrario a este acuerdo, profetizó con mucho acierto "*Esto no es un tratado de paz, es un armisticio de veinte años*". También en forma profética el diario inglés "Daily Herald", en 1919, publica un dibujo de Will Dyson mostrando a los dirigentes aliados Clemenceau (El Tigre), Wilson, Orlando y Lloyd George al salir de la conferencia de paz, junto a un niño que llora ("la futura carne de cañón"). Respecto a este insensato tratado el economista británico John Maynard Keynes en su libro "Las consecuencias económicas de la paz" (1919) escribía *"Si perseguimos en forma deliberada el empobrecimiento de Europa central, la venganza, me atrevo a vaticinar, no será poca cosa"*.

Este conflicto mundial produjo grandes cambios geopolíticos: tres imperios se desintegraron, el turco, el ruso y el austrohúngaro; se estableció el comunismo en Rusia y los Estados Unidos ocuparon un lugar preponderante en la escena mundial.

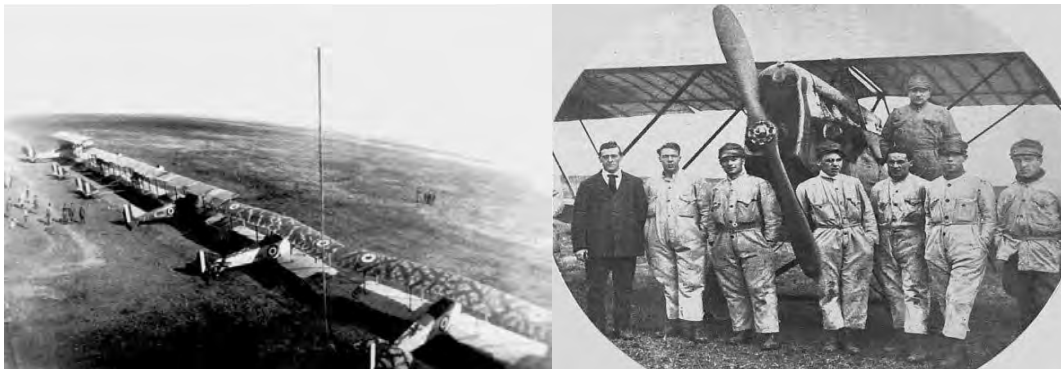
En esos años críticos los países beligerantes destinaron enormes recursos humanos, técnicos y financieros para desarrollar instrumentos de guerra que le aseguraran la supremacía militar. Entre ellos podemos citar la ametralladora, los gases tóxicos, los tanques y los submarinos. Un lugar preponderante lo ocupó la aviación. Al comienzo del conflicto, en 1914, los escasos aeroplanos disponibles eran lentos, frágiles y poco adaptados al uso militar. Cuatro años más tarde se contaban por miles y operaban ágiles y veloces aviones de caza, grandes y pesados bombarderos y hasta aparatos con estructuras metálicas autoportantes (como los experimentales del pionero Hugo Junkers).

Al fin del conflicto se tenían formidables depósitos de material de guerra ya inútil (sin contar con millones de gente en armas que debían volver a la vida civil). Veamos el material aeronáutico producido en el periodo 1914-1918: Francia, aproximadamente 68000 aviones, Reino Unido 58000 aviones, Italia 20000 y Estados Unidos 15000. Hacia fines del año 1918 quedaban en operación de combate los siguientes: Francia 4500 aviones, Reino Unido 3300, Italia 1200 y Estados Unidos 750. Había entonces una imperiosa necesidad – particularmente en las potencias europeas - de colocar, aunque sea en parte, los excedentes de materiales aeronáuticos en países que pudieran adquirirlos, originándose una serie de misiones y delegaciones hacia estos posibles compradores. América del Sur fue una de las regiones de interés y, en particular, el Río de la Plata donde desde comienzos del año 1919 llegaron a Argentina, y luego Uruguay, misiones y delegaciones aeronáuticas italianas, francesas, inglesas y estadounidenses. Estructuraremos estas notas con una descripción general de las misiones y delegaciones, para luego tratar en forma cronológica las actividades en Uruguay.

La misión aeronáutica militar italiana

El día jueves 13 de marzo de 1919 a las 15:20 horas atraca en la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires el buque italiano "Tomaso di Savoia", engalanado con las banderas de los países aliados de la guerra 1914-18. A bordo lleva un contingente de reservistas que regresaban luego de combatir en el conflicto y los integrantes de la Misión Aeronáutica de Italia encabezada por el Barón Antonio de Marchi (también ex combatiente), secundado por los capitanes italianos Enzo Giovanardi y Gustavo de Luca, comandantes de las escuadrillas 1ª (terrestre) y 2ª (hidroaviones), respectivamente. La Misión incluía un numeroso personal de vuelo, mecánicos, armadores, personal técnico de maestranza y soldados.

La primera escuadrilla terrestre (El Palomar) estaba compuesta por los pilotos tenientes Enrico Burzio, Silvio Scaroni (segundo as de la aviación italiana en la 1GM), Antonio Locatelli, Giorgio Michetti y Edmondo Gajo; suboficiales Nicola Bó, Mario Argenta, Valerio Valeriano, Mario Liverani, Angelo Cerri, y Paolo Anfosso. Más tarde se les agrega el argentino Teniente Eduardo Olivero, quien combatiera en la escuadrilla del as Francesco Baracca. La segunda escuadrilla - hidro-aviación (San Fernando, Provincia de Buenos Aires) estaba integrada por los pilotos alférez de navío Luigi de Riseis, y suboficiales Mario Conforti, Antonio Merola y Ernesto Matiello.



Izquierda. El Palomar 1919, aviones de la Misión Italiana - dos Ansaldo SVA, un Fiat R.2, dos Savoia Farman F.40 y al final el bombardero Caproni (Eloy Martin 2013); derecha: mecánicos y soldados al servicio de los Ansaldo SVA (Revista El Hogar)

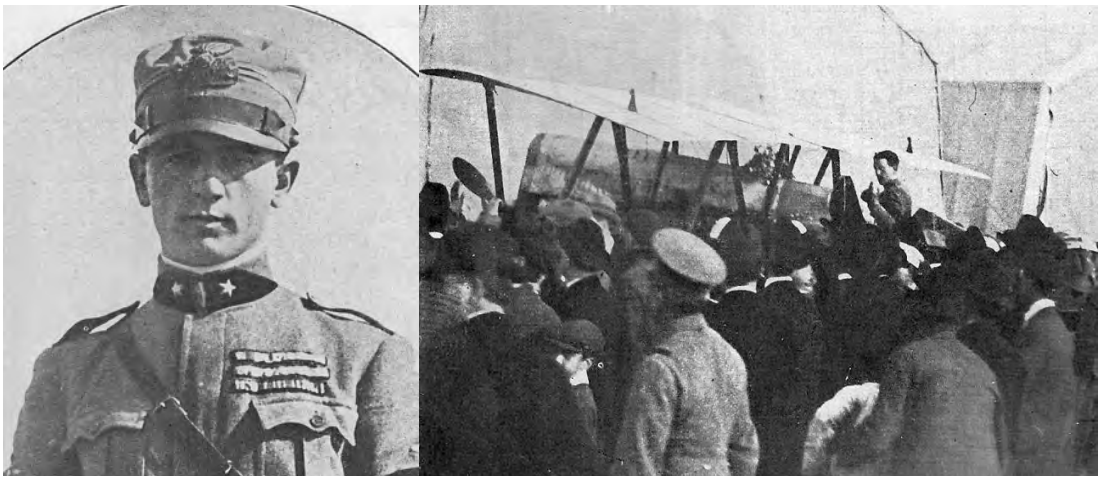
En El Palomar 1919: Bombardero Caproni Ca.5 (airliners.net) y Ansaldo A.1 "Ballilla" 16663 con el teniente Enrico Burzio y el alférez de navío Luigi de Riseis (de pie a la derecha) (Eloy Martin 2013)

Cuatro hangares "Varese" y dos barracas se levantaron en el aeródromo militar El Palomar no sólo para talleres, depósito de materiales, repuestos, etc., sino también para albergar a la primer escuadrilla, con treinta y dos aviones del tipo Ansaldo Balilla, S.V.A. 5 y S.V.A. 10, Fiat R.2, Caproni, Aviatik

(S.A.M.L.) y Farman F.40. Se instaló otro hangar "Varese" y otra barraca en San Fernando a orillas del río Luján para la segunda escuadrilla (hidroaviones). Estaba compuesta por ocho botes voladores: dos Macchi-Lohner L.3 (Nº 3448 y 7513), un Nieuport Macchi M.5, dos Macchi M.7 (Nº 20783 y 20784), dos Macchi M.9 (Nº 20680, 20662) y otro M.9 con número de serie desconocido y dos hidrodeslizadores Lambert con motor de 280 hp.

La Misión desarrolló una importante actividad de vuelo: diurnos y nocturnos, en aviones e hidroaviones, acrobacias con y sin pasajero, en escuadrilla y también "raids" a ciudades del interior argentino, así como a Santiago de Chile, Asunción del Paraguay, Montevideo y Río de Janeiro.

Su primera demostración en El Palomar se realizó el 10 de abril con un Ansaldo Balilla de 220 HP piloteado por el teniente Antonio Locatelli. Dos meses después, el 10 de junio, ocurrió un trágico accidente sobre El Palomar que le costó la vida al capitán de la misión, Enzo Giovanardi, y su mecánico, Giuseppe Sartorelli, tripulando un Ansaldo S.V.A. 10 de 220 HP y al alumno de la Escuela de El Palomar alférez Mario Sarmiento, volando un Caudron G-3 con motor Le-Rhone de 80 HP, al chocar en el aire ambos aparatos. Al año siguiente los residentes italianos colocaron un bronce en el Casino de Oficiales de El Palomar en homenaje y recuerdo de los caídos.



Izquierda: Antonio Locatelli y derecha: en El Palomar a su regreso del cruce de la Cordillera de los Andes (Revista El Hogar)

El 30 de julio el teniente Locatelli, con un S.V.A. 5, traspuso la Cordillera de los Andes desde Mendoza llegando a Santiago de Chile. Regresa a El Palomar el 5 de agosto por la tarde con una bolsa de correspondencia ("Nº1 vía aérea - Atención del Teniente Sr. Locatelli") de la Dirección de Correos de Chile. El 8 de agosto el Poder Ejecutivo argentino le otorga a Locatelli el título de Aviador Militar Argentino.

Ese 8 de agosto el teniente de navío Luigi de Riseis inicia un raid a Asunción en un hidroavión Macchi M.7 de 260 HP que, por desperfectos mecánicos, queda en la ciudad de Paraná, Entre Ríos. Se envía al momento el hidroavión L.3 serie 3448 piloteado por el mecánico aviador sargento Mario Conforti. Al tomar mucho tiempo las reparaciones del M.7 de Riseis decide continuar, el 15 de agosto, con el L.3. En una sola etapa de 800 km sobre agua, llega a Asunción de Paraguay con Mario Conforti (la primera vez que un avión, desde la Argentina, llega en vuelo a tierra guaraní). Regresa a San Fernando el 23 de agosto luego de un recorrido total de 2500 kilómetros y adjudicándose además un récord de vuelo sobre agua con pasajero, ya que viajaba con él el ministro italiano en Asunción, señor Antonio Rossi (primer vuelo de pasajeros entre las dos capitales).

El hidroavión fue donado por la Misión al gobierno de Paraguay pero en el vuelo de traslado a Asunción, el 30 de setiembre, con el piloto paraguayo teniente segundo Arturo Escario a los mandos, el aparato se estrella en la isla Pajarito destrozándose y falleciendo Escario al día siguiente.

El teniente de navío de Riseis y el Lohner-Macchi L.3, N/S 3448
(revista Caras y Caretas)

Locatelli intenta con un S.V.A. 10, el 7 de setiembre, un raid El Palomar – Rio de Janeiro pero enfrenta en el trayecto muchos contratiempos meteorológicos. Sobre territorio uruguayo una densa niebla lo obliga a aterrizar en San Ramón, departamento de Canelones. Prosigue el vuelo dos días después pero aterriza en Canoas (Porto Alegre) debido al mal tiempo, que continúa afectando negativamente su raid. Luego de diez días de peregrinajes y aterrizajes forzosos llega con fallas en el motor a Tijucas (Florianópolis) donde en el descenso el avión sufre, entre otros daños, la rotura de un ala, provocando el fin del raid.

Base Aeronaval San Fernando, 1919: hidrodeslizador Lambert e hidroaviones de la Misión Italiana
(archivo Museo de Aviación Naval Argentino, via Eloy Martin)

La Misión pone fin a su estadía en Argentina el 10 de setiembre donando al Ministerio de Marina argentino elementos alojados en la base aeronaval en San Fernando, entre ellos dos hidroaviones Macchi M.7 y dos M.9, más dos motores de repuesto para cada unidad, el hidrodeslizador Lambert, el hangar "Varese" y su barraca anexa, y materiales diversos (con estos elementos el Ministerio crea el 18 de octubre la "División Aviación Naval"). La Misión también dona aviones S.V.A. a la Escuela de Aviación Militar de El Palomar.

El 13 de setiembre parte de regreso desde la dársena norte del puerto de Buenos Aires a bordo del vapor "Re Vittorio", en presencia de un enorme gentío que le brindó una cálida despedida.

La misión aeronáutica militar francesa

Esta Misión llegó a Buenos Aires también por vía marítima, con escala en Montevideo, pero en dos contingentes con una diferencia de dos semanas. El primero llega en el vapor "Belle Isle" y atraca en la dársena norte el sábado 6 de setiembre a las 11 horas. Traían como material 8 Farman 50 (cuatro de ellos con cabina), 8 Breguet Limousine, 4 Nieuport-Tellier con cabina, 4 aviones de caza Spad de 200 HP y 4 hidrodeslizadores Lambert que desarrollan de 70 a 80 km/h. Además se incluyen veinte personas que son parte del personal de mecánicos del ejército y la armada que se ocupa del mantenimiento, ajuste y reparación del material. El segundo contingente llega en el buque "Samara" atracando en la misma dársena el sábado 20 a las 14:30 horas. En ambos casos fueron recibidos por autoridades y representantes diplomáticos, así como de la aviación civil y militar local. Sobre el "Samara" el aviador Antonio Parodi efectuó varias maniobras acrobáticas en un caza Spad de 180 HP mientras que en la dársena una gran muchedumbre vivaba a la Misión Francesa y vitoreaba además a Almandos Almonacid, piloto argentino que había combatido en la reciente guerra europea en las alas francesas, alcanzando el grado de capitán y que integraba la Misión. En horas de la tarde los jefes y oficiales de la Misión, junto con funcionarios y aviadores militares y civiles locales y también miembros de la Misión Italiana, brindaban en dependencias del elegante Plaza Hotel de Buenos Aires.

El jefe de la Misión era el teniente coronel Maurice Precardin (imagen de la izquierda, Mundo Uruguayo Nº 38), asistido por su segundo el comandante Victor Guichard y su secretario general el teniente Max Seguy.

En El Palomar el personal de la Misión levantó cuatro espaciosos hangares "Bessoneau" que albergaron veinte aviones. Correspondían a cuatro unidades de cada uno de los tipos siguientes: biplanos Farman-Renault 120 HP para escuela, Bréguet XIV- Renault 300 HP para dos pasajeros, SPAD-Hispano Suiza 220 HP de caza, biplanos de bombardeo Bréguet XIV B.2 Renault 300 HP y biplanos bimotores Farman F.50P Lorraine 275 HP para cuatro pasajeros.

En la base aeronaval de San Fernando se albergaron cuatro hidroaviones Nieuport-Tellier de 350 HP y cuatro deslizadores Lambert Salmsom 225 HP que podían transportar diez pasajeros o, alternativamente, 1500 kilos de carga.

Comienzan las actividades aéreas el 4 de octubre con un vuelo en el que llevan como pasajeros al Ministro de Francia Francisco Gaussen y a los tenientes coroneles argentinos Enrique Mosconi y Rafael Obligado, continuando con una febril actividad que incluyó viajes de estudio y ensayo a Colonia y Montevideo, así como a las ciudades de Mar del Plata, Rosario y Mendoza. Los aviones llevan pintados en sus fuselajes un tipico gallo galo como emblema.

La Misión comienza su visita a Montevideo, en su viaje a Buenos Aires, el mes de setiembre 1919, cuando atracan en el puerto el buque "Belle Isle" y más tarde el "Samara" y continúa con varias actividades posteriores que incluyen cruces en vuelo del Río de la Plata (ver más adelante). También se realizaron maniobras y campañas de tiro, y precursoras experiencias de radiotelegrafía en aviones.

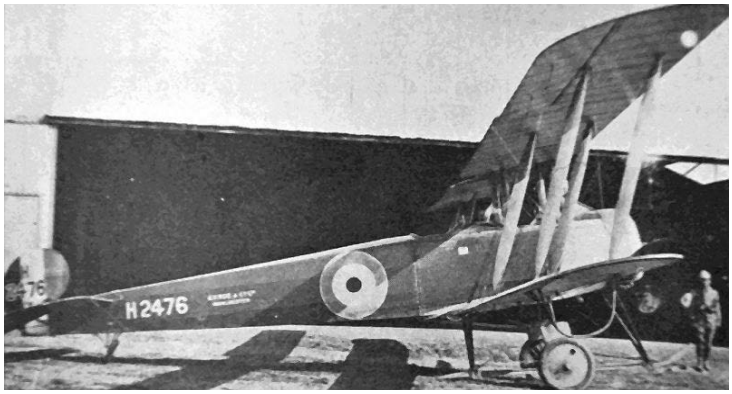
El agregado comercial de la Misión, el teniente francés Jean (Juan) Guichard, junto con su compatriota Charles Murat promovieron la creación de la "Compañia Franco Argentina de Aviación" y de una efímera escuela de instrucción de alumnos pilotos.

La Misión continuó con sus actividades en la Argentina hasta febrero del año siguiente, regresando a su país de origen el día 17 de ese mes.

Las delegaciones inglesas

A poco de iniciarse el año 1919 llega a Buenos Aires por vía marítima el mayor inglés Frank Pilkington Scott, representando a la empresa británica A.V. Roe Co. Ltd. Trae consigo, desarmado, un biplano Avro 504K matrícula H2476 con motor rotativo Gnome-Le Rhone de 112 HP, que presenta en

vuelo en El Palomar el 2 de marzo con una brillante exhibición. Este avión era de doble comando y estaba equipado con auriculares telefónicos – una novedad para la época – para la comunicación entre el instructor y el alumno. Pilkington Scott también promueve y difunde las bondades docentes del llamado "método Gosport" empleado en Inglaterra para la instrucción.



Izquierda: Avro 504K estándar H2476 en Paso de Mendoza, 1919 (revista Mundo Argentino) , derecha: el mayor Pilkington Scott explicando el método Gosport al coronel argentino Juan Esteban Vaccarezza antes de iniciar un vuelo de demostración en el H2476, marzo 1919 (revista Caras y Caretas) (via Eloy Martin 2013)

Con la anuencia de las autoridades de la Escuela Militar de El Palomar instruye al teniente de infantería argentino Abel González López. En veintidós días de instrucción, con seis horas de vuelo distribuidas en diez días, el teniente López alcanzó a volar solo en el 504K. El prestigio logrado por el método y este avión hizo que se difundieran en el ambiente aeronáutico argentino, tanto así que varios años más tarde el 504K fue producido con licencia en la Fábrica Militar de Aviones argentina.

El mayor Pilkington Scott y el teniente primero Antonio Parodi ensayando el Avro H2476 en El Palomar, abril 1919 (Eloy Martin 2013) y Pilkington Scott con su esposa en Montevideo – primera mujer en cruzar el Rio de la Plata por vía aérea (revista Mundo Argentino, 30 abril 1919 – foto de Ángel Adami)

El 17 de abril Pilkington Scott parte para Montevideo, llevando como pasajero a su esposa quien fue la primera mujer en cruzar el estuario por vía aérea (ver más adelante). En ese mismo Avro, adquirido por la Aviación Militar, se accidentan en el mes de octubre el capitán Saénz Lacueva y el teniente 2o. Rinaldi, falleciendo este último (ver nota en este número).

El mayor británico Shirley George Kingsley, representante de la empresa "Aircraft Manufacturing Co." que producía los aviones "Airco D.H.", llegó al Rio de la Plata bastante antes de la guerra europea. Participa en el conflicto y a su terminación regresa a nuestras regiones. En junio de 1919

comienza con exhibiciones aéreas en El Palomar con un biplano Airco 6 de 90 HP. Con este aparato y otros similares más potentes Kingsley realiza durante este mes y el siguiente vuelos con pasajeros entre Buenos Aires y Montevideo (ver más adelante), uno a Belleville (provincia de Córdoba), otro a Córdoba ciudad y Gualeguay (provincia de Entre Ríos) y una gira por todo el Uruguay. Un recorrido total de 8175 kilómetros sin ningún percance.

Kingsley crea, con otros empresarios de origen británico y argentino, la sociedad "The River Plate Aviation Co." que se instala en el aeródromo de San Isidro (Gran Buenos Aires). Kingsley fue un activo promotor y propagandista de la aviación comercial en un tiempo en que el público en general era muy indiferente a estas actividades.

La empresa constructora de aviones británica Handley Page Ltd. estaba representada en Buenos Aires por el Sr. J. Alberto Hinds. A mediados del mes de noviembre de 1919 llegan dos aviadores militares británicos desmovilizados relacionados con esta empresa: el mayor M. Hodgson y el teniente Harry J. Hussey. Junto con el brigadier general Guy de Livingston, representante de la compañía "Vickers Ltd." - que llegó a mediados de diciembre - planeaban la creación de líneas de transporte aéreo a Brasil, Chile y la Patagonia, con base en Buenos Aires. También se ocuparon de la asistencia y recepción de una Misión Aeronáutica Inglesa que llegaría al año siguiente. Guy de Livingston, como Kingsley y Pilkinton Scott, fue un entusiasta promotor de la aviación comercial. Entre sus muchas iniciativas se destaca la creación, con el apoyo de la compañía Vickers, de la Copa de Plata "Challenger" a disputarse anualmente en distintas competiciones aéreas y que fuera entregada al Centro de Aviación Civil argentino, recientemente fundado.

El representante estadounidense

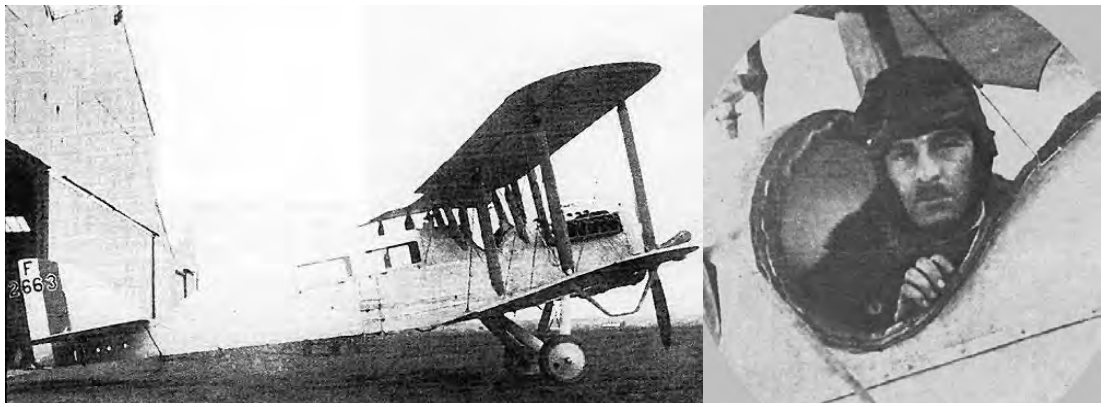
En los primeros días del mes de julio llega a Buenos Aires el representante de la compañía estadounidense Curtiss Aeroplane Export Co. Lawrence Leon, un experimentado piloto aviador de origen italiano. Apenas arribado arma dos aviones Curtiss JN-4 "Jenny" de 90 HP en el aeródromo de El Palomar y efectúa numerosas demostraciones de vuelo. Como sus colegas británicos Kingsley y Livingston Scott, Leon fue un entusiasta promotor de la aviación comercial. Como ya se habían adquirido los Avro 504K como entrenadores militares se dedicó al ámbito civil creando, al año siguiente, una escuela de vuelo con instructores norteamericanos equipada con aviones Curtiss "Jenny" (también apodado "la petisa" en el ambiente aeronáutico local), "Oriole" y "Standard". Se dedicó más adelante a popularizar el vuelo en distintas localidades del interior del Uruguay.

Sobre Lawrence Leon escribe en sus memorias el piloto alemán Max Holtzem: *" El fin de la guerra trajo un paro abrupto en la actividad de vuelo de todos los pilotos alemanes. Yo tenía otros planes porque amaba volar y me esforcé tanto para volverme aviador que no podía soportar dejar el vuelo. Mi decisión fue dejar Alemania si esto significaba que podía seguir volando. Me fui inmediatamente a la Argentina, en Sudamérica. Allí volé en el aeródromo militar El Palomar cerca de Buenos Aires. Fui aclamado por los colegas argentinos y detestado por algunos miembros de la Misión Oficial Francesa que habían llegado a la Argentina a vender sus viejos aviones de combate. Entonces me encontré con Lawrence Leon, el representante de Curtiss y un muy buen muchacho, que les mostraba a los argentinos las bondades de sus caros, y submotorizados, OX Jennies (la aviación civil era una novedad en el país y los esfuerzos de pilotos veteranos de guerra, como en mi caso, provocaron mucho entusiasmo en el tema)"*.

Actividades en Uruguay

Hemos visto que el mayor Pilkington Scott llega a Montevideo, con su esposa, en el Avro 504K H2476 el 17 de abril. Permaneció dos semanas en Uruguay y al dia siguiente de su arribo efectuó varias demostraciones en el aeródromo de la Escuela Militar de Aviación, invitando a varios oficiales a acompañarlo. También fue invitado el Presidente de la República, Dr. Baltasar Brum, quien aceptó el convite, efectuando Scott con su ilustre acompañante varias maniobras acrobáticas. Regresa a Buenos Aires y, tras una breve estadía, viaja a Chile.

El 30 de mayo de 1919 llega al puerto de Montevideo en el vapor *"Highland Leach"*, desarmado, el DH.4A con marcas británicas y registro F2663 en su timón de dirección que trae Shirley G Kingsley. En ese momento Kingsley se encontraba en la ciudad presentando al Ministerio de Guerra y Marina un proyecto de aviación militar. Una vez montado el aparato en el aeródromo de Paso de Mendoza, como ya mencionamos, Kingsley realiza una intensa actividad de vuelo de unas cinco semanas, con un recorrido total de 8175 km sin ningún percance.



Izquierda: AIRCO DH.4A F2663 en Paso de Mendoza (Archivo J. Maruri), derecha: Shirley G. Kingsley (revista El Hogar)

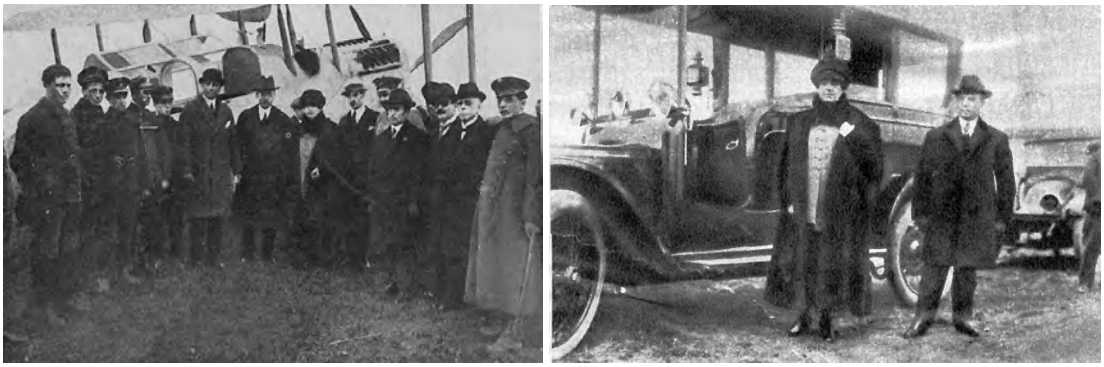
A partir del 10 de junio de 1919 inicia una serie de vuelos entre Montevideo y Buenos Aires completando un total de diez cruces del Río de la Plata hacia el 26 del mismo mes. En el primero, el martes 10 de junio, lleva dos pasajeros a Buenos Aires: su amigo el industrial británico Carlos Bernhard y al capitán Mateo Tula Dufort (ver imagen), director de la Escuela Militar de Aeronáutica. Partieron poco antes de mediodía del aeródromo de Paso de Mendoza llegando a El Palomar a la una de la tarde. Allí se enteran de la tragedia ocurrida horas antes donde fallecieron los pilotos italianos Giovanardi y Sartorelli y el argentino Sarmiento. Regresan a Montevideo hacia las cuatro menos cuarto de la tarde (las autoridades sancionan con un arresto a Tula Dufort por haberse ausentado del país sin aviso). Históricamente se le considera el primer vuelo con pasajeros desde el Uruguay.

Parte de estas actividades de vuelo de Kingsley sobre Uruguay fueron comentadas en el diario porteño "La Prensa":

13 de junio de 1919: *"El mayor inglés Kingsley, que el martes 10 de junio realizó el vuelo a Montevideo y regresó el mismo día con dos pasajeros, volvió a hacer lo mismo el jueves 12 de junio, pero llevando a bordo a dos damas: su esposa y la señora de French, que son las primeras mujeres en volar sobre el rio de la Plata"*. (NB. Estas damas no fueron las primeras en cruzar el rio en vuelo: como mencionamos anteriormente el 17 de abril Pilkington Scott había cruzado el río con su esposa en un Avro 504K).

14 de junio: *"El aviador británico Kingsley realizó su vuelo desde El Palomar a Montevideo. Utilizó un aparato Airco "D.H. 4", con motor de 375 caballos de fuerza y llevó como acompañantes al concejal Henry C. Thompson y a la señora Evelyn P. Thompson. El intendente municipal, doctor Llambías, concurrió con otras personas a despedirlos y encomendó al aviador sus saludos para el intendente de Montevideo. Kingsley partió a las 11.30, pasó sobre Morón a 1000 de altura y enfiló hacia el rio de la Plata. Llegó a Montevideo con algún retraso debido al fuerte viento en contra"*. (NB. Este vuelo, realizado el sábado 13, llegó a Paso de Mendoza alrededor de la una y media de la tarde, donde los pasajeros fueron recibidos por autoridades locales y trasladados luego al Parque Hotel, en Playa Ramírez, para ser agasajados por el intendente de Montevideo. Kingsley fue invitado a estos agasajos y aprovechó para anunciar a la prensa su intención de formar una compañía de aviación uruguaya, basada en Montevideo, para explotar cinco líneas de pasajeros, carga y correspondencia. El concejal Thompson y su esposa, Evelyn Plews, regresan el domingo 15, por la tarde, donde fueron despedidos por una gran multitud en Paso de Mendoza).

El concejal Enrique C. Thompson y su Sra. Evelyn Plews despidiéndose en El Palomar del intendente Llambías y demás amistades presentes, 13 de junio1919 (revista El Hogar)



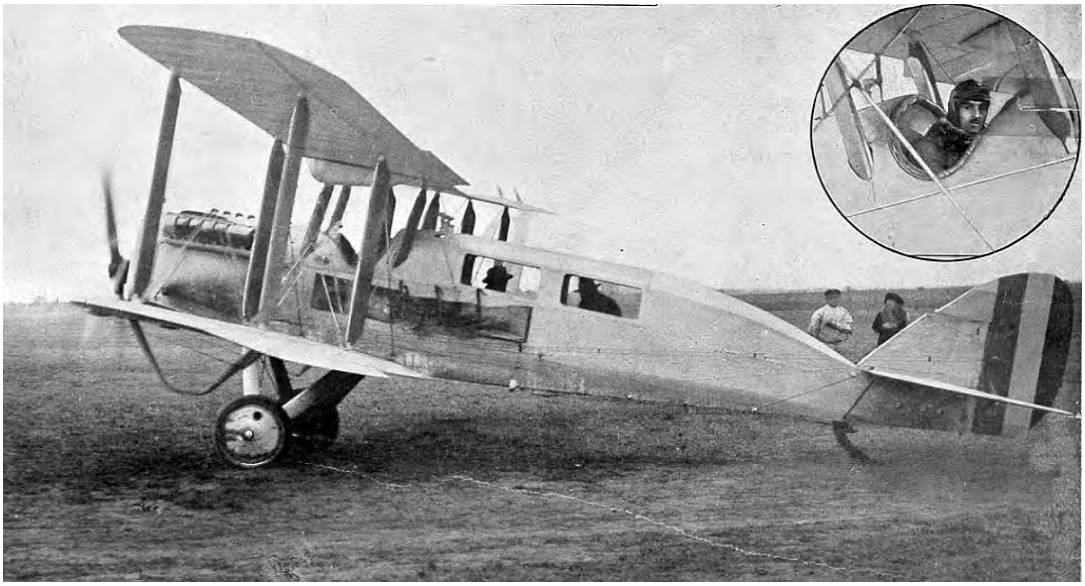
Llegada de los esposos Thompson a la EMA en Paso de Mendoza (Mundo Uruguayo, junio de 1919) y la Sra. Evelyn Plews antes de partir hacia Buenos Aires, el domingo 15 de junio, junto al agente de la compañía y frente a un lujoso Cadillac de la época – detrás un típico Renault.

22 de junio: *"El mayor inglés Kingsley realizó su séptimo cruce del rio de la Plata con un biplano "Airco D.H. 4" con motor Rolls Royce de 375 caballos de fuerza. En esta oportunidad llevó dos pasajeros. Descendió en la Escuela de Volación de Montevideo* (sic) *donde los viajeros fueron muy agasajados"*. (NB. El sábado 21 de junio lleva como pasajeros a Carlos Tornquist y Aarón de Anchorena - este último había realizado en 1907 el primer cruce en globo del rio de la Plata junto con Jorge Newbery).

Carlos Tornquist, S. Kingsley y Aarón de Anchorena; a la derecha el Airco D.H.4 en Salto, 24 de junio 1919 (Mundo Uruguayo Nº 26, 3 julio 1919).

El martes 24 de junio Kingsley realiza el primer correo aéreo internacional originado en Uruguay. Despega desde Paso de Mendoza a las siete y media de la mañana llevando como pasajero a su amigo C. Bernhard, así como correspondencia y diarios., arroja sobre Colonia un paquete de diarios y

una saca de correspondencia, se dirige a Fray Bentos, en Paysandú deja caer cuarenta ejemplares del diario El Día, llegando a Salto (Corralito) hacia el mediodía, donde entrega el resto de los diarios montevideanos. Luego de almorzar y abastecer combustible despega a las tres de la tarde hacia Buenos Aires, llevando como pasajeros al Sr. Bernhard y al joven salteño César Osimani.



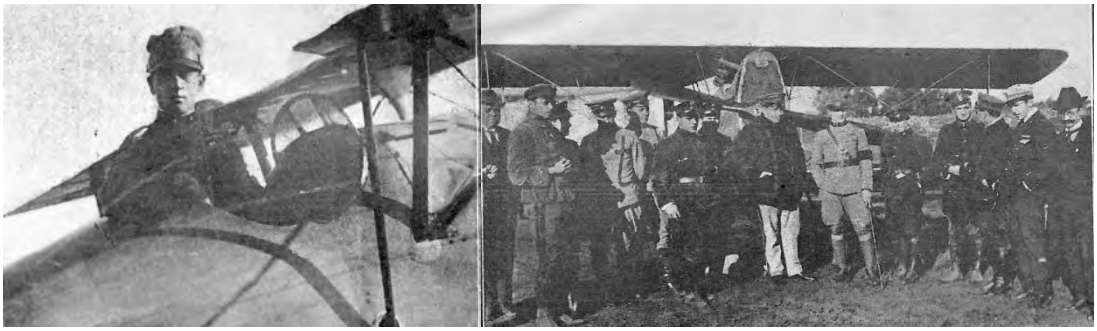
Partida de Kingsley con los pasajeros Sres. Thompson y Leich
(revista El Gráfico Nº 2, 4 de julio 1919)

El jueves 26 regresa a Montevideo hacia el mediodía llevando como pasajeros a los Sres. Olive D. Thompson y J. S. Leich. Luego de almorzar en el Parque Hotel vuelve a Buenos Aires completando diez cruces sobre el rio de la Plata, sin contratiempos (como ya comentamos).

Al mes siguiente, el 10 de julio de 1919, Kingsley forma una sociedad de capital y trabajo llamada "Sociedad Rioplatense de Aviación" junto con un grupo de inversores argentinos y británicos radicados en Argentina. Comienza a operar desde El Palomar con el nombre de 'River Plate Aviation Company' incorporando dos Airco DH.16, doce Airco DH.6, además de un número no especificado de Avro 504, Airco DH.9 y tal vez un Austin Whippet.

El 20 de junio el sargento aviador italiano Nicola Bó (ver imagen – colección A.L. Sapienza)), con un avión Ansaldo "Balilla" A.1 de 220 HP efectuó una doble travesía entre El Palomar y Montevideo, sin descenso. Lo acompañaba en un avión similar el teniente Giorgio Michetti. Sobre Montevideo ambos aviadores efectuaron una serie de maniobras de acrobacia, que repitieron luego sobre la Escuela Militar de Aeronáutica. Arrojaron luego sobre Montevideo volantes impresos con saludos de confraternidad. El sargento Bó continuó su vuelo de regreso al El Palomar, mientras que el teniente Michetti aterrizaba en la EMA, desde donde regresó al día siguiente. El sargento Bó en años posteriores actuó como asesor de la Aviación Militar paraguaya, combatió en la Guerra del Chaco y fue el primer director de la Escuela de Aviación Militar paraguaya.

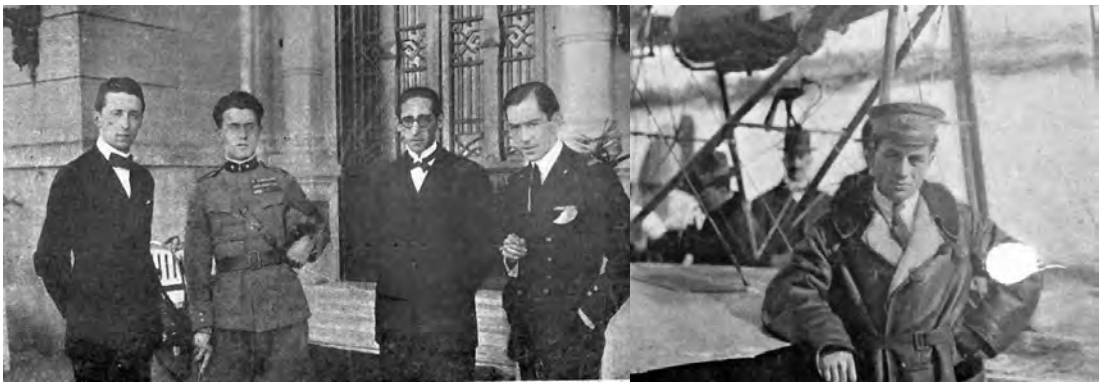
Hacia fines de julio el teniente italiano Antonio Locatelli aterriza, con un biplano Ansaldo SVA, en los campos de la Escuela de Aviación Militar, en Camino de Mendoza, siendo recibido por sus pares locales entre ellos el capitán Tula, el teniente Tydeo Larre Borges y otros oficiales.



El teniente Locatelli y su avión en la EMA

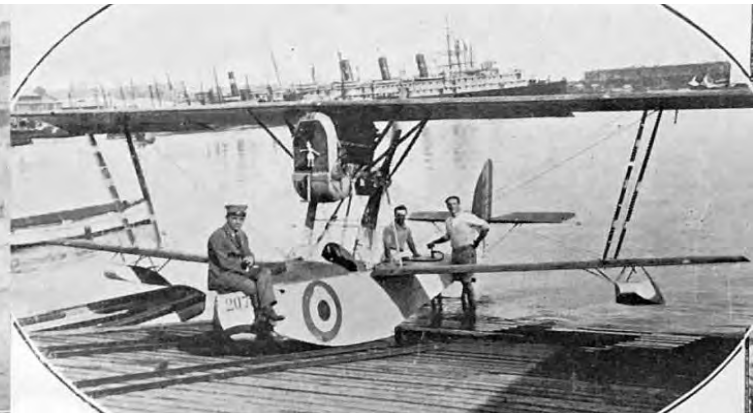
También por esas fechas llegan al puerto de Montevideo dos hidroaviones Macchi, llevando como pasajeros a estudiantes argentinos. Uno piloteado por el suboficial Antonio Merola llevando al Sr. Julio A. Noble, y otro a los mandos del teniente de navío L. de Riseis, con el Sr. Ismael C. Bordabehere como pasajero.

Hidroavión en su partida del Club Nacional de Regatas de Montevideo y el Sr. J. A. Noble y el piloto A. Merola junto a socios del CNR antes de la partida



Izquierda: Julio A. Noble, Antonio Locatelli, Ismael C. Bordabehere y L. de Riseis; derecha A. Merola frente a su hidroavión

(Todas las imágenes anteriores: revista Mundo Uruguayo Nº 30, 31 de julio 1919)



Izquierda : De Riseis y Locatelli; Derecha: Merola con su hidroavión en el puerto de Montevideo (revista Mundo Argentino, 30 de julio 1919, via Eloy Martín)

Hemos visto también que el 7 de setiembre el teniente aviador italiano Antonio Locatelli aterrizó en San Ramón, Canelones, debido a una densa niebla, en su fallido raid a Rio de Janeiro, partiendo hacia Canoas dos días después.

El primer contingente de la Misión Aeronáutica Francesa al Uruguay llega al puerto de Montevideo a principios de setiembre de 1919 en el buque "Belle Isle" comandada por el mayor Victor Guichard, secundado por los tenientes Jean Grillon y Jean Guichard, llevando a bordo gran cantidad de material y personal aeronáutico a desembarcar en Buenos Aires (como ya se ha visto anteriormente) .

Buque "Belle Isle": Izquierda, ministro francés, junto a jefes y oficiales; derecha, grupo de ayudantes y mecánicos aviadores (revista Mundo Uruguayo Nº 36, 11 setiembre 1919)

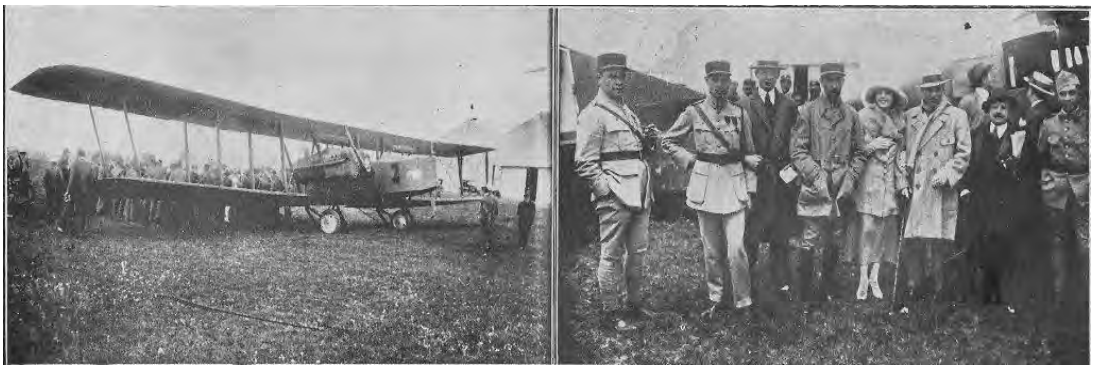
Izquierda, en el buque "Samara" los jefes de la misión y el ministro francés junto a los capitanes Berisso y Sáenz Lacueva con sables (revista Mundo Uruguayo Nº 38, 27 setiembre 1919); derecha, en la Escuela Militar de Aviación (diario El Defensor, 19 setiembre 1919)

El segundo llega poco después en el buque “Samara” bajo el comando del teniente coronel Precardin, junto al resto de mecánicos y personal de apoyo, siguiendo luego hacia Buenos Aires.

Durante el año 1919 muchas veces arribaron al campo de Camino de Mendoza los aviones franceses, entre ellos del tipo Breguet XIV y SPAD que luego la Escuela de Aviación Militar adquiriría el año siguiente. El primero en llegar, el 18 de noviembre, fue un Breguet XIV B2, modificado para llevar pasajeros, piloteado por el sargento Jean de Brettes y acompañado por el jefe de la misión teniente coronel Precardin. Ubicado el aeródromo, el avión se dirigió a Montevideo para sobrevolar la ciudad a modo de saludo y luego aterrizar en Paso de Mendoza. Este vuelo se realizaba con el propósito de supervisar el vuelo de pasajeros que le seguía, que aterrizó poco después.

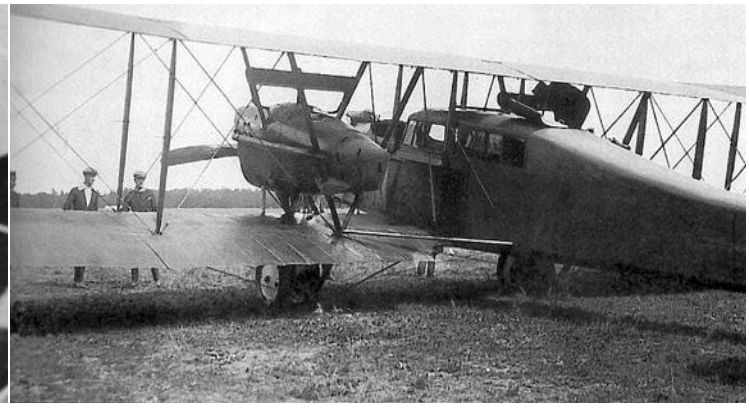
18 de noviembre 1919 . Izquierda: llegada del teniente coronel Precardin en un Bréguet, XIV B.2 en el campo de aviación de Paso de Mendoza; derecha, el teniente coronel Precardin, junto al piloto del Bréguet, el sargento Jean de Brettes.

Era un bimotor Farman F.50P tripulado por el subteniente Gustave Grillon con su mecánico Capdevielle. Llevaba cuatro pasajeros: Enrique A. Roger (piloto, presidente de la Liga de Aviadores Argentinos), Enrique García Velloso (autor teatral, presidente de la Sociedad Argentina de Autores), Florencio Parravicini (aviador brevet Nº 2 del Aero Club Argentino, famoso y popular actor) y su esposa Sara Piñeyro. Fue un vuelo muy publicitado porque, por un lado, era el primer avión multimotor en llegar al Uruguay y, por otro, Parravicini llegaba para estrenar en Montevideo una obra escrita por Garcia Velloso. Por razones de mal tiempo el regreso se realizó al día siguiente con los pasajeros Augusto Lanzac y Domingo Macagno del Centro Nacional de Aviación uruguayo, el teniente coronel Précardin y García Velloso (Parravicini y su esposa habían quedado en Montevideo para el estreno de la obra “Fruta Picada” en el teatro “Urquiza”).



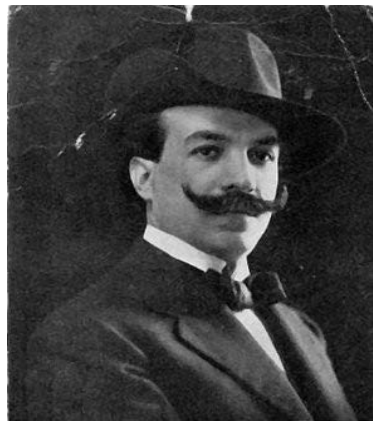
18 de noviembre 1919: Farman F.50P tripulado por el subteniente Gustave Grillon, que llegó de Buenos Aires con cuatro pasajeros y un mecánico (ver texto), mostrados a la derecha (revista Mundo Uruguayo Nº 47, 27 noviembre 1919)

El domingo 23 de noviembre el Bréguet XIV y el Farman transladan, por la mañana, a seis aristócratas porteños a la estancia Barra de San Juan, Colonia, propiedad de Aaron de Anchorena (actualmente residencia de campo del presidente uruguayo). Dos viajaron en el Bréguet piloteado por el teniente Guichard y cuatro en el Farman, cuyo piloto era el subteniente Grillon. Luego de almorzar regresan por la tarde, aterrizando las aeronaves en el aeródromo de El Palomar.



El subteniente Gustave Grillon y el bimotor Farman F.50P en Paso de Mendoza.

Con la llegada de estos aviones en noviembre comienza una incipiente línea aérea entre Montevideo (Paso de Mendoza) y Buenos Aires (El Palomar). Hacia octubre de 1919 se había formado en Buenos Aires la "Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos S.A.", sostenida por inversores de origen francés radicados en Argentina, con el fin de establecer un servicio aéreo regular entre Buenos Aires y Montevideo. Como vimos inició sus vuelos en noviembre 1919 y operó regularmente hasta febrero de 1920 siendo luego discontinuada y fusionándose más adelante con la "River Plate Aviation Co." de Kingsley, transformándose en la "Compañía Rioplatense de Aviación S.A." en 1921.



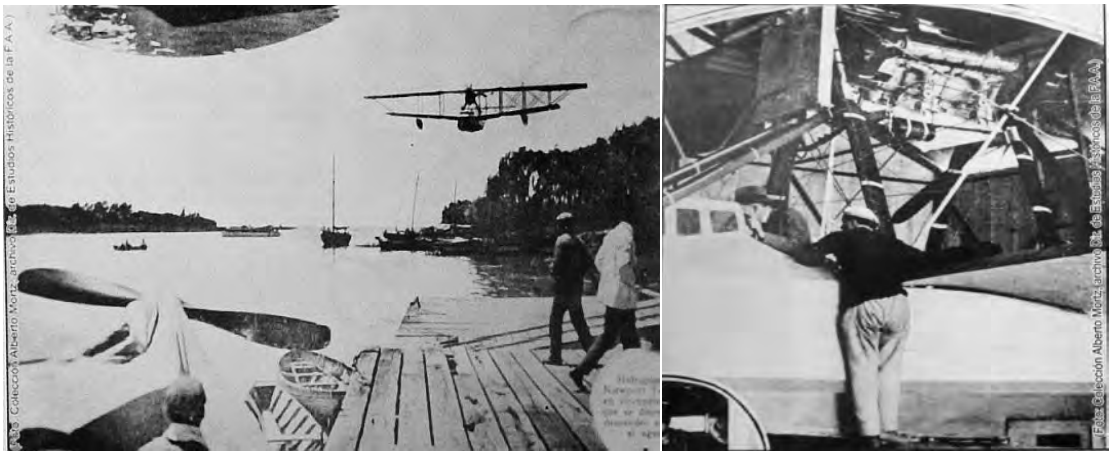
Pasajeros destacados: Florencio Parravicini, Alfredo L. Palacios, Raúl A. Apold

Con ella atravesaron el Río de la Plata, en ese mes y medio hasta el fin de año, ochenta y seis pasajeros. Se destacan entre ellos el Dr. Alfredo L. Palacios, reconocido político socialista argentino y promotor de las actividades aeronáuticas, Raúl A. Apold, periodista con antecedentes aeronáuticos y luego operador propagandístico del primer gobierno peronista, el poeta Leopoldo Lugones, el ingeniero Alberto R. Mascías, el embajador francés en Argentina Jean Francois Gaussen y el cónsul general francés monsieur Hoff.

El primer servicio regular a Montevideo se realizó el martes 9 de diciembre con un Farman F.50P, piloteado por el subteniente Grillon, que despega de El Palomar a las 6:42 am llevando como pasajeros al embajador Gaussen, al cónsul Hoff, al agregado militar francés comandante Deniel y al teniente coronel Précardin. Aterriza en Paso de Mendoza a las 8:37 am completando así el primer vuelo regular en la historia de la aviación comercial argentina y uruguaya. Por desperfectos en uno de los motores del Farman el retorno no pudo realizarse ese mismo día, llegando los repuestos desde El Palomar en un Breguét XIV piloteado por el sargento de Brettes . El embajador Gaussen regresa en ese Bréguet.

El segundo vuelo se cumple al dia siguiente, 10 de diciembre, despegando un Farman F.50P desde El Palomar piloteado por el ayudante Phitois y llevando a cuatro pasajeros, entre ellos a Palacios y Apold. Este Farman regresa el viernes 12 a El Palomar con el subteniente Grillon como piloto y tres pasajeros. El tercero de ida y vuelta, en esa misma fecha, se realiza con el ayudante Abel de piloto, transportando cuatro pasajeros que regresan por la tarde. El cuarto despega desde El Palomar el lunes 15 de diciembre con el ayudante Pithois a los mandos, llevando cuatro pasajeros. Por una rotura de válvula en uno de sus motores el F.50P puede regresar de Montevideo sólo el miércoles 17, pero un frente de tormenta lo obliga a aterrizar en Colonia, donde permanece hasta el día siguiente. El quinto vuelo programado para ese miércoles no pudo salir de El Palomar por ese contratiempo meteorológico y completa el servicio el día viernes 19 con el ayudante Abel como piloto, llevando tres pasajeros. El lunes 22 el ayudante Adrien Bédrignans lleva cuatro pasajeros, de los cuales tres regresan por la tarde a los que se le suma uno que sube en Montevideo (en los años 30 Bédrignans fue piloto de la "Aéropostale" y voló mucho sobre Uruguay, operando desde los aeródromos de Pando y Melilla). El 24 de diciembre vuela el subteniente Grillon, con cuatro pasajeros. El 26 el ayudante Pithois con cuatro pasajeros que regresan por la tarde. El 29 decola un F.50P hacia Montevideo con el ayudante Abel como piloto y cuatro pasajeros llegando sin novedad, pero no puede en su regreso a El Palomar atravesar un frente de tormenta y vuelve a Paso de Mendoza. El último día de 1919 el vuelo a Montevideo fue realizado por el subteniente Grillon con dos pasajeros a bordo y el 2 de enero de 1920 se lleva a cabo el último servicio regular de esta línea con el ayudante Pithois como piloto y cuatro pasajeros, de los cuales tres regresaron por la tarde.

Se cumplieron así, con los Farman F.50P, once vuelos de ida y vuelta con regularidad transportándose, como se ha mencionado, un total de 86 pasajeros.



Hidroavión Nieuport -Tellier acuatizando en el Destacamento Aeronaval de San Fernando y detalle del motor Sunbeam (imágenes LV Nº 20)

También hubo un vuelo el 27 de diciembre en un bote volador biplano Nieuport-Tellier desde la estación aeronaval de San Fernando al puerto de Montevideo, frente al Club Nacional de Regatas. Fue comandado por el ayudante René Ménard llevando como pasajeros al Dr. Adolfo J. Orma y sus tres hijos, quienes regresaron al día siguiente.

El 9 de enero Ménard sale para Colonia acompañado de dos oficiales y un mecánico, llevando un pasajero civil a bordo de un hidroavión Nieuport-Tellier, llegando a destino en 25 minutos. En el regreso, por lluvias intensas, debe descender en el medio del rio, pero luego reanuda el vuelo llegando a San Fernando sin inconvenientes. No hay registro de que estos hidroaviones hayan efectuado un servicio regular a Montevideo.

Uno de los intereses de la misión aeronáutica gala era la de instalarse en Uruguay pero no existían normativas legales y a tal fin el 22 de diciembre Precardin junto con el ingeniero Alberto R. Mascías (del Aero Club Argentino) y el Dr. César Miranda (Centro Nacional de Aviación) identificaron un terreno apropiado para un aeródromo en las cercanías de Villa Colón, donde ahora se encuentra el aeródromo de Melilla, sin llegar a definiciones concretas. No parece haber habido otras tramitaciones oficiales hasta 1922.

En cuanto al representante de la compañía Curtiss, el italo-norteamericano Lawrence Leon, llega por primera vez al campo de aviación de la Escuela Militar de Aviación el 3 de noviembre de 1919 siendo recibido por el entonces capitán Cesáreo Berisso y el C/C Atilio Frigerio quienes volaron, solos, el Curtiss Jenny que trajo. Leon vino muchas veces al Uruguay con estos Curtiss JN, realizando varios vuelos en el interior del país. El 13 de abril de 1920 Leon lleva como pasajero en el aeródromo argentino de San Fernando al escritor salteño Horacio Quiroga, efectuando con él algunas maniobras acrobáticas.

Resultados de las misiones extranjeras

En un artículo publicado en "Flight International" del 19 de agosto de 1920, Shirley G. Kingsley comenta:

"Las enormes y costosas Misiones Francesa e Italiana, a excepción de algunos vuelos verdaderamente notables, tuvieron poco éxito y fueron abandonando el terreno, aunque la parte comercial de la Misión Francesa formó una compañía que fue disuelta poco después. La compañía norteamericana decidió dedicarse a la instrucción y a la venta de aeronaves livianas para uso privado obteniendo un éxito considerable. La compañía británica desistió de la idea del transporte y se dedicó a la venta de máquinas del stock de guerra al Gobierno Argentino."

Debe notarse que los comentarios de Kingsley sobre el resultado de las misiones francesa e italiana son demasiados negativos, algo esperable por parte de uno de los competidores.

Agradecimientos:

Al Cnel (Av.) (Ret.) Álvaro Quirós, al archivista del Museo Aeronáutico Eduardo Luzardo, al historiador Eloy Martín y a la bibliotecaria Doña Estela, de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica argentina por proporcionarnos amablemente gran parte de la documentación utilizada en esta nota. A la historiadora Sra. Marina Brezza, "Associazione Culturale Le Muse", Verona, Italia, por sus comentarios y aclaraciones respecto a la Misión Italiana.

Referencias

• *"Historia de la aviación comercial en el Uruguay", Tomo uno, Juan Maruri.*
• *"Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina", Tomo Primero, Antonio M. Biedma R., 1969.*
• *"Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya", Cnel. (PAM) Jaime Meregalli, Sgto. 1º (TE) Carlos Leonel Bernasconi, 1974.*
• *"Misiones aeronáuticas extranjeras 1919-1924", Julio Victor Lironi, Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery, Buenos Aires, 1980.*

• *"Prehistoria del transporte aéreo en la Argentina:la aviación comercial", Pablo Luciano Potenze, Todo es Historia N.º 343, diciembre 1986, pp. 28-44.*
• *"Saltando el charco", Diego M. Lascano, Librel Editores, 1999.*
• *"La Primera Guerra Mundial: Europa en las trincheras", Ediciones Folio, 2002.*
• *http://www.theaerodrome.com/aircraft/statistics.phphttp://loudandclearisnotenoug*
• *ht.blogspot.com/p/las-lineas-aereas-de-la-argentina.html*
• *"Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya", primer tomo 1913-1953, Tre. 1ro. (Av.) (R) Juan Maruri, 2007.*
. "La contribución italiana en la aviación paraguaya", Antonio Luis Sapienza Fracchia, Asunción, octubre de 2007.
• *"Las operaciones aerocomerciales de la Misión Francesa de Aviación y la Compañía Franco-Argentina de Transportes Aéreos S.A."- Parte I, Marcelo W. Miranda, Lima-Víctor N° 20, verano 2007-2008, pp.20-34.*
• *"Los AVRO 504 en Argentina y el método Gosport ", Eloy Martin, 2013.*
• *"Destacamento Aeronaval San Fernando", Eloy Martin, actualizado a 2013.*
• *"La Petisa : Historia de los Curtiss JN-4D en Argentina", Francisco Halbritter, Lima-Victor N° 50, invierno 2015, pp. 34-43*
.• "Shirley G. Kingsley: un precursor casi desconocido (parte 1 de 3)", Roberto Gaineddu, Lima Víctor N° 59, primavera 2017, pp. 22-30.
• *"Histoire des vols postaux en Uruguay", Lionel Pastre, Bleu Ciel Diffusion, 2018*
• *"Mundo Uruguayo" 1919, Nros. 24, 26, 30, 36, 38 y 47 (disponibles en línea en el sitio de la Biblioteca Nacional: http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/24693)*
• *Revistas "El Hogar", "Caras y Caretas", "Mundo Argentino", "El Gráfico", diarios "La Nación" y "El Defensor", 1919.*

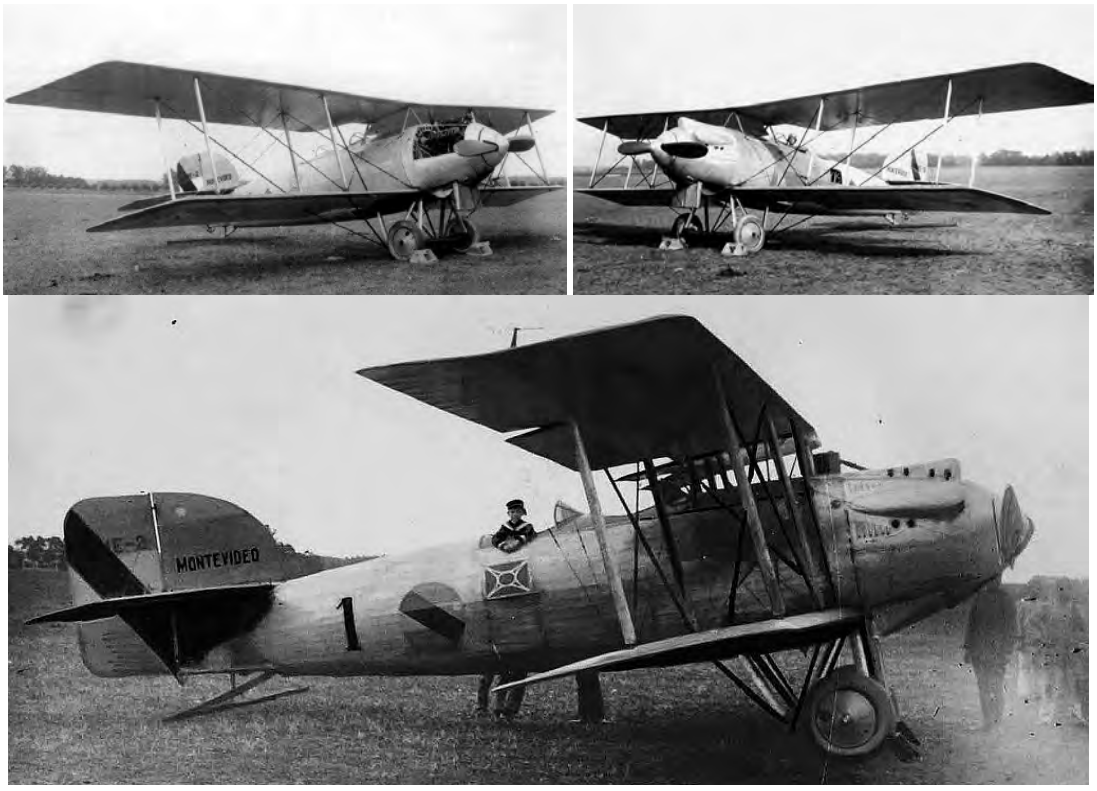
A 90 años de dos vuelos excepcionales

El desarrollo de la aviación a mediados de los años veinte impulsó la realización de raids y vuelos de larga distancia que llevaban al máximo de sus posibilidades tanto a las máquinas como a los hombres que las tripulaban. Hubo más de un centenar de cruces aéreos del Atlántico Norte, no todos exitosos, pero el que más se destaca y recuerda fue el vuelo solitario, en un pequeño monoplano terrestre, entre Nueva York y Paris realizado por Charles Lindbergh en mayo de 1927.

Hacia el fin de la década, particularmente en el año 1929, prosiguieron los vuelos de largo aliento. Dos de ellos, realizados con aviones monomotores terrestres, obtuvieron un lugar destacado en la historia de la aviación uruguaya y tuvieron también repercusión internacional. El primero intentó conectar Montevideo con Nueva York y el segundo, intercontinental y sin etapas, Europa y América del Sud. En esta nota recordaremos brevemente estos vuelos: los lectores que deseen obtener más detalles podrán referirse a las fuentes citadas.

El primero, a Nueva York, fue gestado e impulsado por el entonces director de la Escuela de Aviación Militar, Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso. Hacia 1926, con la ayuda del artesano carpintero y helicista Miguel Juan Nadal y de su mecánico de confianza Dagoberto Moll, Berisso promueve el diseño y la construcción de un aeroplano basado en el biplano Bréguet XIX. Las variantes consistían en el ala, con perfil diferente y mayor superficie, timones de dirección rediseñados, un motor de origen francés Lorraine-Dietrich de 450 HP en W con un sistema de refrigeración especial, y tanques de combustible con capacidad suficiente para darle una autonomía de 18 horas, con un dispositivo de desagote rápido.

Es el primer avión militar de diseño y fabricación nacional y el octavo de diseño y construcción uruguaya (los siete primeros corresponden a los llamados "Escofet I" y "Escofet II" de los hermanos Escofet y Martínez Velazco y los "Uruguay" 1 al 5, diseñados y construidos por Francisco Bonilla). Se lo denominó ARME (Avión de Reconocimiento Modelo Escuela) – 2 y fue bautizado con el nombre de "Montevideo" matrícula 1 que tuvo una primera versión con flotadores. Se construyeron otros dos prototipos más (ARME-5) "Montevideo" matriculas 1 y 2 que prestaron servicio hasta el año 1935.



El ARME "Montevideo": en la imagen superior derecha con Berisso en la cabina (archivo Museo Aeronáutico y Archivo de la Biblioteca Nacional ABN10017)

Con el ARME-2 "Montevideo" Berisso obtiene la herramienta para concretar su proyecto de alcanzar Nueva York por aire, vía la costa del Pacífico. El domingo 17 de marzo de 1929 Berisso parte desde la Escuela, con rumbo a Santiago de Chile, junto al mayor Rogelio Otero (subdirector) como copiloto y el mecánico Dagoberto Moll. Por inconvenientes mecánicos aterrizan en El Palomar donde el avión se repara y realizan un vuelo de prueba el día 20, decolando al día siguiente hacia Santiago.

Despegue del ARME "Montevideo" y su tripulación: Rogelio Otero, Cesáreo Berisso y Dagoberto Moll (imágenes ABN10019, ABN8656, ABN8801)

Luego de un vuelo de más de nueve horas, y de vaciar parte del combustible para alivianar la aeronave y atravesar la Cordillera, aterrizan en el campo de aviación de El Bosque, sede de la Escuela de Aviación chilena. Allí son recibidos por autoridades locales, el embajador del Uruguay y personal de la delegación, así como numerosos compatriotas residentes en Chile. Berisso fue también recibido por el presidente chileno Gral. Carlos Ibáñez del Campo, a quien entregó una misiva del presidente uruguayo Dr. Juan Campistegui.

Se despiden de Santiago el 24 de marzo despegando hacia Antofagasta. La partida y la llegada de este vuelo de seis horas fueron filmadas por la empresa chilena "Andes Film". Al día siguiente parten para Arica y el día 26 hacia Lima, donde aterrizan en el aeródromo militar de Las Palmas. Prosiguen hacia Paita el día 28 desde donde salen dos días después, pero luego de tres horas y media de vuelo cuando llegan sobre la ciudad de Tumbes, aun en territorio peruano, debieron regresar por el mal tiempo reinante.

El día 31 decolan hacia la ciudad colombiana de Cali, atravesando la totalidad del suelo ecuatoriano pero, luego de casi cinco horas de vuelo, el motor se recalienta y comienza a despedir humo. Están sobre plena selva colombiana, en las cercanías del río Cayapa. Berisso identifica un pequeño claro entre los árboles, cerca de una pequeña choza, y efectúa un aterrizaje forzoso sin capotar, pero se estrella contra los árboles. Salen todos despedidos: Berisso se golpea la cabeza sin consecuencias, Otero sale ileso y Moll, el más perjudicado, se fractura la articulación del cuello del fémur. El avión se incendia y estalla. Los sobrevivientes son ayudados por pobladores de la zona que los transportan, luego de dos días agotadores de navegación en canoas por ríos tropicales, hacia la ciudad costera de Tumaco donde llegan el 2 de abril (ese mismo día aterriza en la Escuela de Aviación, luego de sobrevolar Montevideo, el Breguet XIX GR "Jesús del Gran Poder", tripulado por los capitanes españoles Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias). De allí, el 26 de abril, vuelan a Paita en un avión Fairchild y al día siguiente en un Junkers a Lima, donde les tributan una gran recepción. Desde Lima viajan en vapor hasta Santiago, luego en tren transandino a Mendoza, prosiguen a Buenos Aires y, finalmente, llegan a Montevideo en vapor. Se había cumplido la mitad del raid, pero la más difícil, con un aparato de diseño y construcción nacional (salvo la planta de poder). Fue la primera vez en América del Sur que se efectuaba un vuelo de tal magnitud con un avión diseñado y construido en la región.

Hacia fines de mayo de 1929 el historiador aeronáutico argentino Antonio M. Biedma R., Benemérito de la Aeronáutica uruguaya, viaja a Montevideo para entregar a los tres protagonistas de esta tentativa de vuelo a Nueva York las medallas que les otorgara el Centro de Aviación Civil argentino.

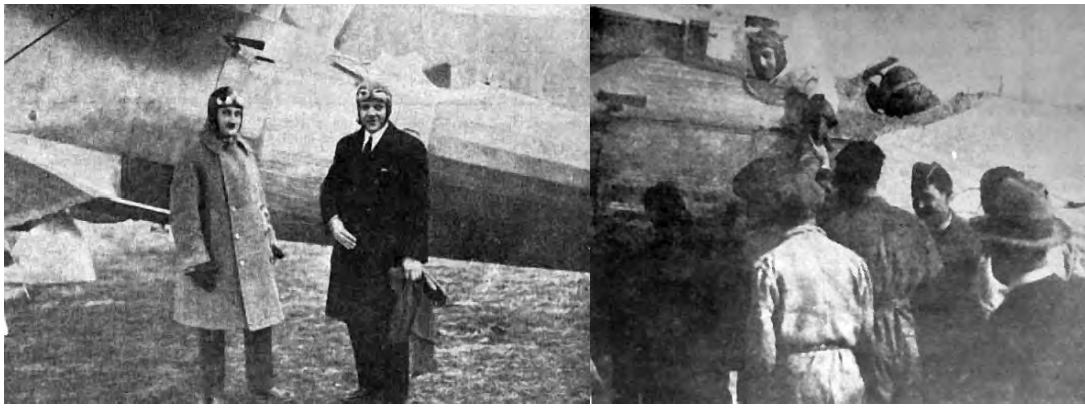
El segundo es el último gran vuelo de la década, conquistando el Atlántico sur con una tripulación franco-uruguaya. Sale desde Sevilla el domingo 15 de diciembre de 1929 y arriba a Natal en la madrugada del martes 17. La tripulación estaba compuesta por el capitán francés Leon Challe y el teniente coronel uruguayo Tydeo Larre Borges.

Leon Challe y el Bréguet XIX Grand Raid "Pájaro Blanco" (imágenes: Flammarion)

Ambos eran muy conocidos en el ámbito aeronáutico. Challe había combatido en la Primer Guerra Mundial como subteniente, destacándose luego como especialista en vuelos de larga distancia (en África del norte, en el raid Paris-Saigón-Paris y en el raid Paris-Teherán-Paris por el que le otorgaron la Legión de Honor). Larre Borges era un pionero que ya había tomado notoriedad con la tentativa de

cruce del Atlántico sur desde Pisa, Italia, con el hidroavión Dornier Wal, bautizado "Uruguay" en febrero de 1927, que terminó en un accidente en las costas del Sahara español y en un novelesco rescate, al ser tomada la tripulación como rehén de los moros. Gracias a la intervención del rey español Alfonso XIII (quien pagó el rescate) y a la acción de pilotos franceses de la compañía Aéropostale (entre ellos Mermoz) la tripulación uruguaya pudo ser liberada sana y salva.

Larre Borges continuó con su proyecto de cruce transatlántico, que fue autorizado por el Poder Ejecutivo a pedido del Comité Nacional que lo auspiciaba. A principios de 1929 se dedica a conseguir un aparato adecuado contactando a la casa francesa Lorraine que le suministra el avión, un Bréguet XIX GR de gran autonomía con motor Lorraine de 450 HP, y le sugiere el nombre de Challe como copiloto. Ambos salen de Versailles, via Istres, hacia Sevilla el 15 de noviembre. Allí, con la ayuda de la empresa española CASA, preparan concienzudamente la aeronave y el vuelo. Se bautiza el avión como "Pájaro Blanco" ("L´Oiseau Blanche") y se le pinta a ambos lados del fuselaje, en diagonal, los colores de la bandera uruguaya y una cigüeña, en recuerdo de la insignia que identificaba la escuadrilla SPA 73 del grupo "Les Cigognes" del as francés máximo de la 1GM, Georges Guynemer.



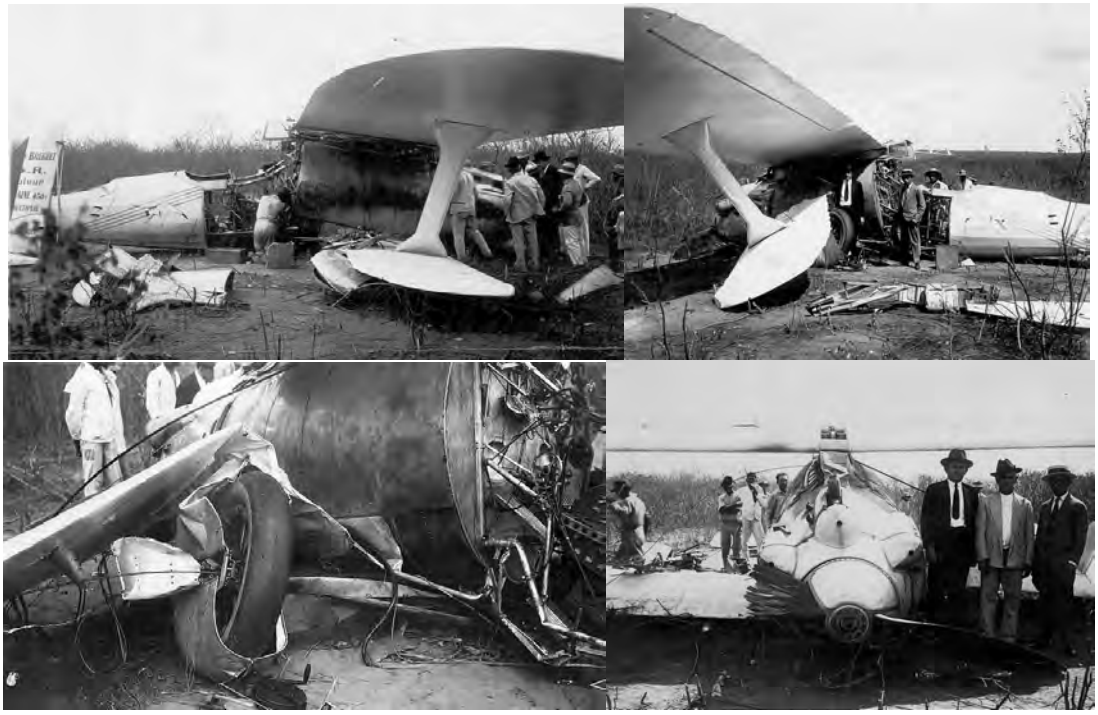
Challe y Larre Borges en Francia frente al Bréguet XIX GR y, a la derecha, listos para despegar desde La Tablada en el "Pájaro Blanco" (imágenes ABN8852 y archivo Museo Aeronáutico)

El 15 de diciembre de 1929 (plenilunio en el mar) despegan hacia el mediodía desde el campo de La Tablada, en Sevilla, decolando desde una pista de 800 metros con carga de combustible completa (4150 litros). Toman rumbo al sur y vuelan sobre las ciudades marroquíes de Rabat, Casablanca y Agadir para luego sobrevolar el Sahara español donde ambos pilotos, casi sobre el crepúsculo antes de cruzar Cap Juby, pueden divisar los restos del hidroavión "Uruguay".

Al alcanzar la vertical de Port Étienne, en Mauritania, ponen rumbo al océano en dirección a Porto Praia, Isla do Sal. Vuelan toda la noche y avistan las islas hacia las 7 de la mañana, corrigiendo el rumbo y volando con buen tiempo hasta las 11 de la mañana del lunes 16, cuando encuentran nubes de mal tiempo que los obligan a cambiar de nivel de vuelo dos veces. Con el tiempo tormentoso las descargas eléctricas arruinan el sistema de telecomunicaciones, por lo que deben recurrir a una navegación manual. Poco antes de la medianoche perciben la costa brasileña. Hay vientos muy fuertes y, para ganar tiempo, cortan hacia el interior, pero por la fuerte deriva pasan por el oeste de la ciudad de Natal, sin percibirla. Volaban sobre una región algo montañosa y cubierta de vegetación, con una luna muy velada, cuando se les agota el combustible. Challe pica el avión para que la hélice no se detenga y abre el tanque de reserva de sólo cuarenta litros. Era todavía de noche y faltaban dos a tres horas para amanecer por lo que Challe, antes de realizar un aterrizaje forzoso sin motor, prefiere tocar tierra en una zona que le parecía menos accidentada.

El avión cae de dos a tres metros sin capotar, rompe el tren de aterrizaje y recibe graves daños. Challe golpea su cabeza en el compás y sufre una fuerte hemorragia, perdiendo el conocimiento. Larre Borges se recupera y solicita auxilio a los pobladores y, montado a caballo, encuentra un poblado con un

médico quien, llegando hacia mediodía, le prodiga a Challe los primeros auxilios. Alrededor de las tres de la tarde llega un pequeño biplano de turismo de Natal, con el comandante Petit, aviador brasileño, y Dejecker, piloto de la Aéropostale. Esa misma noche Challe es transportado a Natal y cuidado en un hospital a orillas del mar (considerado como "maravilloso" por el propio Challe).



El "Pájaro Blanco" accidentado en Maracujá (imágenes ABN8663, ABN8662, ABN8693, ABN8665)

Petit, Larre Borges y Dejecker en Natal (ABN10106);
timón de dirección del "Pájaro Blanco" (ABN8695)

Los aviadores fueron colmados de agasajos en Río, ofreciéndose una cena en su honor en la embajada francesa. Viajan a Montevideo, con escalas en Florianópolis y Pelotas en el Laté 28 F-AJIQ de la Compagnie Générale Aéropostale, junto con su gerente Marcel Bouilloux Laffont y teniendo como piloto al legendario Jean Mermoz. Aterrizan en Pando el día lunes 23 de diciembre siendo recibido por autoridades y un numeroso público.

Público frente a la Casa de Gobierno y el Laté 28 F-AJIQ en Pando (Mundo Uruguayo) y, derecha, León Challe (segundo desde la izquierda), Jean Mermoz (cuarto), Tydeo Larre Borges y Ángel S. Adami (borde derecho) (imagen ABN8887);

El presidente uruguayo Dr. Juan Campistegui, Challe y Larre Borges (ABN8886); y recepción en honor a los aviadores: en la cabecera de la mesa el Dr. Campistegui entre Challe y Larre Borges (ABN8880)

Al día siguiente el presidente uruguayo Dr. Juan Campistegui los recibe en su despacho de la Casa de Gobierno, con la presencia del gabinete en pleno. Challe permaneció cuatro días en Uruguay participando junto con Larre Borges en varios agasajos, banquetes y visitas efectuados en su honor. Inclusive Challe recuerda haber visitado "una gran cárcel modelo" (posiblemente Punta Carretas) donde fue recibido por la banda de música de la prisión que ejecuta en su honor el Himno Uruguayo y la Marsellesa.

Los dos aviadores fueron invitados a la Argentina donde fueron recibidos por altas autoridades, incluyendo el presidente argentino, y se les ofrecieron numerosos agasajos, entre ellos en el Hipódromo de Palermo se corrió una carrera en su honor y, como despedida, el Aero Club Argentino celebró

una elegante cena en el palacete del Jockey Club. Ambos pilotos se embarcan de regreso en el lujoso paquebote francés "Lutetia", descendiendo Larre Borges en Montevideo y continuando Challe el viaje hasta su patria.

Con este vuelo Larre Borges se gana los galones de ser el primer latinoamericano en atravesar el Atlántico sur por vía aérea y la República Francesa lo condecora con la Legión de Honor. En marzo de 1932 Larre Borges vuelve a Francia comisionado para adquirir una serie de aviones Potez XXV para la Aviación Militar y participa en Rouen en una reunión de pilotos "transoceánicos" entre los que se encontraban Gago Coutinho de Portugal, Ítalo Balbo de Italia, Hubert Wilkins de Australia, Francisco Iglesias de España, Jean Mermoz, Jean Dabry y Leon Challe de Francia, y von Gronau y Köhl de Alemania.

El Museo Aeronáutico exhibe las maquetas del ARME "Montevideo", del "Pájaro Blanco" y del Laté 28 F-AJIQ que trasportara a Challe y Larre Borges hasta Montevideo.

Berisso y Larre Borges tuvieron una rivalidad que duró años, con una relación distante, áspera y difícil. La reconciliación surgió en una reunión rotaria, siendo ambos octogenarios. Estaban sentados en mesas apartadas y, en algún momento, Larre Borges se dirigió a su "adversario" proponiéndole un abrazo, que fue respondido con emoción por quien fuera su camarada y amigo en años juveniles. Larre Borges, con voz clara y gesto amable, hizo luego una apología reconociendo los merecimientos que su ex-adversario poseía, borrando décadas de enfrentamientos. Ambos pioneros mostraron, en esa ocasión, una hidalguía propia de los verdaderos caballeros del aire.

GVNC

Fuentes

- *"Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya", Cnel. (PAM) Jaime Meregalli y Sgto. 1º (TE) Carlos Bernasconi, 1974.*
- *"Gral. Cesáreo L. Berisso: precursor de la aeronáutica uruguaya y argentina (1887-1971)", Tte. 1º (Av) (R) Juan Maruri, Centro Militar, ROU, 1986.*
- *República Oriental del Uruguay, Fuerza Aérea – Setenta y cinco aniversario 1913 – 1988.*
- *"Los vuelos transatlánticos de Larre Borges y sus compañeros", Juan Carlos Pedemonte, AHAU, 1993.*
- *"70 años del A.R.M.E.-2 "Montevideo" primer avión nacional, diseñado y fabricado en el Uruguay", Juan Maruri, Gaceta de la Aviación Nº 22, pp. 20-22, Mayo de 1997.*
- *"El ARME-2 "Montevideo"", William A. Wylam, Gaceta de la Aviación Nº 22, pp. 22-27, Mayo de 1997.*
- *"Teniente Coronel del Ejército del Aire de Francia León Marie Michel Arthur Challe", Juan Maruri, Gaceta de la Aviación Nº 29, pp. 15-23, Diciembre de 2003.*
- *"Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya", Primer Tomo 1913-1953, Tte. 1º (Av) (R) Juan Maruri, 2007.*
- *"El avión uruguayo A.R.M.E.-2 "Montevideo" y el español "Jesús del Gran Poder" a ochenta años de sus vuelos", Juan Maruri, Gaceta de la Aviación Nº 35, pp. 24-29, Noviembre de 2009.*
- *Imágenes: archivo Museo Aeronáutico, Archivo de la Biblioteca Nacional y revista "Mundo Uruguayo".*

Pan Am - Una magnífica aventura

(Tercera y última parte)

José L. Hernández (Gerente de Pan Am- Uruguay entre 1983 y 1991)

La contribución al esfuerzo de guerra de los EEUU

A raíz del ataque a Pearl Harbor, los EEUU entraron en guerra contra las potencias del Eje. Pero desde hacía tiempo, los EEUU sentían la amenaza proveniente de un supuesto plan de invasión de los EEUU desde América del Sur por una coalición germano-italiana. De hecho, existía una cantidad de aerolíneas sudamericanas fundadas por alemanes o descendientes, siendo una de las más importantes SCADTA, antecesora de la actual Avianca. Trippe había comprado secretamente el 85% de las acciones en 1931, dado que los estadounidenses eran muy mal considerados en Colombia, manteniendo a su frente a un austríaco naturalizado colombiano, Peter Paul von Bauer, que era considerado en el país como un héroe nacional.

En su momento y bajo una enorme presión del Departamento de Estado, Trippe decidió deshacerse de un plumazo de 85 técnicos de todo tipo (entre los que había 14 pilotos) de origen alemán mediante un cierto "plan B" que sería puesto en marcha en todas las bases de SCADTA a las 17:00 horas del 12 de junio de 1940, hora en la que se notificó a todos los afectados de su expulsión sumaria. Previamente otros tantos reemplazantes, reclutados previamente en los EEUU, fueron introducidos al país de manera subrepticia. El día siguiente los empleados "importados" asumieron sus puestos y SCADTA continuó con sus operaciones normalmente.

Por otra parte, los Departamentos de Estado y de Guerra de los EEUU habían establecido como una prioridad urgente la construcción de 25 bases aéreas y 9 hidropuertos en 14 países sudamericanos con el fin de defender el Continente ante el plan de invasión del Eje. Consideradas varias opciones, la única considerada factible fue la de encargarle el trabajo a Pan Am. Al principio, Trippe se resistió al pedido que le fue hecho directamente por el presidente Roosevelt. Los inconvenientes eran muchos: la resistencia ante los EEUU de los gobiernos implicados que podrían hasta poner en peligro los permisos operativos de la aerolínea y la seguridad de sus representantes; el hecho que Pan Am no era una compañía de construcción y por fin, la imposibilidad de lograr beneficios de la tarea, ya que era algo de supremo interés nacional. Por otro lado, el tener a disposición una serie de aeropuertos pavimentados a disposición después del fin del conflicto, en el momento en que los hidroaviones estaban siendo sustituidos por aviones comunes y el llevar a cabo una tarea patriótica eran grandes incentivos.

Finalmente se decidió a llevar adelante el gigantesco proyecto y fue necesario vencer una serie de formidables obstáculos tales como los caprichos de algunos de los dictadores latinoamericanos, las leyes de tenencia de las tierras, la falta de acceso, las enfermedades tropicales y el calor agobiante.

La construcción fue iniciada a través de una subsidiaria especialmente creada para esa tarea: Pan American Airports, Inc, que en su momento llegó a tener 26.000 empleados. En 1943, se le pidió no sólo que construyera 25 bases más, sino que rehiciera las ya construidas para soportar pesos de aviones de cuatro motores, ya que habían sido previstas para DC-3.

Estallada la guerra, una buena parte del sistema de rutas de Pan Am se vio impedido de operar, volviendo a ser, a los efectos comerciales, una aerolínea casi exclusivamente concentrada en las Américas.

Su aporte al esfuerzo de guerra fue enorme; a sus hidroaviones les fueron quitados todos los elementos de confort para los pasajeros y se convirtieron en transportes de hombres y materiales prioritarios. Un ejemplo: filtros de aire para los tanques de Montgomery previo a la batalla de El Alamein. Tres de los B314 fueron vendidos a los ingleses, que los necesitaban desesperadamente. Al fin del conflicto Pan Am había volado más de 90.000.000 de millas para el Gobierno de los EEUU, más del doble de todas las otras aerolíneas de los EEUU juntas, pero había obtenido muy escasos beneficios, mientras que sus competidores domésticos realizaron grandes ganancias.

- **La posguerra**: Terminadas las hostilidades, Trippe se preparó a enfrentar un mundo cambiado, en el que el virtual monopolio de Pan Am había sido irremediablemente comprometido. La era de los hidroaviones había llegado a su fin y estos fueron retirados y vendidos.

Decidió que el transporte aéreo debería ser accesible a un público más amplio y para eso creó lo que se dio en llamar las tarifas "Rainbow" que lo pusieron por primera vez al alcance de las clases medias, lo que recibió una entusiasta acogida.

Una serie de aviones de tierra los siguieron: los Douglas DC4, DC6 (el primero presurizado), DC7, los Lockheed 049 Constellation y los Boeing 377 Stratocruiser, cada vez con más confort para los pasajeros y mejores prestaciones en cuanto a capacidad de carga, alcance y velocidad. Fue justamente con el Constellation que la Compañía inauguró en 1947 sus vuelos de vuelta al mundo: PA001 partiendo hacia el oeste desde San Francisco con escalas en Honolulu, Hong Kong, Bangkok, Delhi, Beirut, Estambul, Frankfurt, Londres, terminando en New York, mientras que el PA002 salía de New York, con las mismas escalas en sentido inverso, hasta San Francisco.

- **La era del Jet:** A comienzos de la década de 1950, los ingleses se habían adelantado a todo el mundo y estaban muy próximos a lanzar al servicio comercial un avión impulsado por motores a reacción. Esto preocupó a los fabricantes tanto de motores como a los de aviones de los EEUU, que comenzaron a trabajar para recuperar el tiempo perdido.

Para fines de 1952, BOAC se preparaba a poner en servicio un avión a reacción en el Atlántico Norte: el De Havilland Comet, un aparato estilizado y muy elegante que volaba a 12.000 metros de altura y a 400 millas por hora, con una capacidad de 40 pasajeros, pero con muy poco radio de alcance. En el trayecto hacia el Este requería una parada intermedia y en la dirección Oeste, dos. Esto no llenaba en modo alguno los requerimientos de Trippe, que de todos modos hizo un pedido por tres.

Lo que le mostraron los fabricantes de los EEUU no lo satisfacía tampoco: tanto Douglas como Boeing tenían en proyecto aviones cuyo ancho de fuselaje permitiría solamente una configuración de 2 y 3 asientos por fila con un pasillo intermedio. Él quería una configuración de 3 y 3 y un radio de alcance que le permitiera cubrir el trayecto entre los EEUU y Europa sin paradas.

El motor disponible, el Pratt &Whitney J57 tampoco permitía este tipo de performance; existía sin embargo un "hermano mayor", el J75, un motor militar (JT4A en su versión civil) que con sus 16.000 libras de empuje, sí podría potenciar el avión que Trippe y sus ingenieros querían se fabricara. Pero Pratt no estaba dispuesto a jugar su reputación en un producto que consideraba no suficientemente probado (recién estaba en sus primeros ensayos) y que le podría generar un sinfín de problemas.

Trippe entonces decidió forzar la mano de Pratt; pronto llegaron a la sede de Pratt ern Hartford rumores que Pan Am estaba negociando con Rolls-Royce. Ante la perspectiva que los primeros jets de los EEUU fueran potenciados por el motorista inglés, Pratt se mostró dispuesto a escucharlo. Entonces Trippe ofreció comprar 120 reactores y sus repuestos, independientemente de si habría un avión que los llegara a utilizar. Pratt aceptó y prometió entregarlos a mediados de 1959.

Faltaba convencer a los fabricantes de aviones; después de hábiles maniobras, logró convencer a Douglas – que iba más atrás en la carrera - de rediseñar su avión de acuerdo a sus deseos e inmediatamente le colocó un pedido por 24 aparatos.

Luego y sin que Douglas lo supiera, se comprometió a comprar 21 aviones a Boeing – que por supuesto ignoraba lo negociado con Douglas – de 21 aviones potenciados por el J-57.

El 13 de octubre de 1955 en una fiesta en honor del Comité Ejecutivo de IATA, Trippe dejó saber ante una audiencia atónita compuesta por sus pares que Pan Am estaba liderando al mundo de la aviación en la era del Jet. Entre las repercusiones de este anuncio – que condenaba a la obsolescencia las flotas de sus competidores – Boeing se enteró del pedido hecho a Douglas e inmediatamente se ofeció a renegociar el contrato por los 21 aviones. La versión final estableció que Pan Am tomaría 6 de los aviones potenciados por el J57, lo que le permitiría iniciar el servicio transatlántico antes que sus competidores y 21 del modelo rediseñado.

La apuesta probó ser un éxito total y muy pronto el público viajero mostró su preferencia por el confort, el silencio y la velocidad de los nuevos aviones.

El 26 de octubre de 1958 se inauguró el servicio diario entre New York y París.

Como nota al pie, es de hacer notar que fue la última vez que Pan Am compró un avión a la Douglas Aircraft. Y las razones – cualesquiera hayan sido – nunca se supieron.

Douglas DC8 y Boeing 707

- **El 747:** Aún quedaba por delante la realización del sueño más grande de Trippe: un avión capaz de transportar a varios cientos de pasajeros, que acercara aún más a la mayoría de la gente a la posiblidad de viajar. Era una aspiración de larga data. El Boeing 314, que era inmenso para los estándares de la época, fue catalogado por fuentes de la Compañía como “el más grande de los aviones pequeños”.

La evolución tecnológica hacía por fin posible un avión de dimensiones gigantescas. Según se cuenta, en su momento y muy posiblemente durante una partida de golf, tuvo lugar entre Bill Allen, el presidente de Boeing y Trippe, la siguiente conversación: [Allen] “Si lo compras, lo construyo” [Trippe] “Si lo construyes lo compro”. Como resultado, Boeing se lanzó al desafío que representaba el 747, proceso en el que Pan Am tuvo una vez más una gran influencia. El 22 de diciembre de 1965 se firmó un acuerdo entre las dos firmas, por las que Pan Am se comprometía a comprar 25 de esos aparatos por un total de US$ 525.000.000, lo que constituia el esquema financiero más grande asumido hasta la fecha por una firma privada. Boeing por su parte, prometía entregar el primero a fines de 1969.

El 747 frente al 707

Este ambicioso proyecto puso bajo una tensión enorme a las finanzas de las dos partes y tuvo un buen número de inconvenientes y tropiezos. Pero finalmente el 22 de enero de 1970 (demorado en 24 horas por problemas de sobrecalentamiento en los motores) se realizó el primer vuelo comercial entre las ciudades de New York y Londres.

- **El apogeo:** A fines de la década de 1960 Pan Am había llegado a la cima de su poder. Constituia un poderoso conjunto empresarial, que además de la aerolínea comprendía la Compañía Intercontinental de Hoteles (de la que el Hotel Victoria Plaza de Montevideo formó parte en su momento), Pan Am World Services (que daba apoyo al programa Apollo de la NASA y llegó a tener 7.000 empleados), el 50% de la Falcon Jet Corporation (que comercializaba los aviones de negocios de Dassault), el sistema de reservas por computadoras Panamac (el segundo del mundo), El Worldport (La terminal exclusiva en el Aeropuerto de Kennedy, que a raíz de su ampliación en 1972 pasó a ser la más grande del mundo). Su logo lucía orgulloso sobre el edificio Pan Am, a caballo de la terminal de trenes Grand Central Station, sobre la Park Avenue).

Comienzan los problemas:

En 1969 la aerolínea perdió dinero por primera vez en muchos años. Estos números negativos fueron causados por un enlentecimiento en la demanda y sobre todo por el peso de los intereses de la deuda contraída por la compra de los 747.

Los problemas que Pan Am experimentó desde ese entonces fueron causados por una serie de factores, tanto internos como externos.

Factores internos

Liderazgo: Después del retiro de Trippe, nunca hubo un líder con su capacidad y visión. En esto él mismo tuvo gran parte de responsabilidad ya que su imponente figura no dejaba crecer a posibles rivales bajo su sombra.
Deuda: Después de haber asumido una pesada carga por la compra original de 25 aviones, se cometió el error de adquirir 9 más, en momentos en que la demanda se reducía.
National Airlines: En el intento desesperado por lograr un sistema de rutas internas – que nunca se le habían permitido operar - Pan Am se involucró en una guerra de ofertas por la compra de National Airli-

nes, que resultó en 1980 en el “triunfo” de hacerse con el control al costo excesivo de US$ 400.000.000. National no era la respuesta correcta a esa necesidad.

Pan Am Building - 200 Park Avenue, New York, NY¸ Pan Am Worldport - Kennedy Airport - década de 1970 y Worldport - interior de la “sombrilla”

Factores externos

Falta de un sistema interno de rutas: Por temor a que Pan Am destruyera a sus rivales domésticos, nunca se le permitió operar rutas dentro de los EEUU. Después de la Segunda Guerra Mundial, sus rivales comenzaron poco a poco a invadir los mejores destinos internacionales, por lo que la Compañía se vio obligada a crear un sistema de captación de tráfico del interior de los EEUU. Éste era totalmente perdidoso porque no podía competir con la cantidad de frecuencias que ofrecían las demás aerolíneas.
Los shocks petroleros: El primero, en 1973 dio un duro golpe ya que la demanda se desplomó en el momento en que se había adquirido una gran capacidad adicional con la integración de los 747.
El terrorismo: En su carácter de símbolo de los EEUU, Pan Am se volvió el blanco favorito de los terroristas, cuyas acciones se volvían cada vez más audaces y devastadoras. Así, varios vuelos fueron víctima de acciones violentas, que inspiraron en el público viajero el temor de utilizar los servicios de la Compañía.
Lockerbie: De nuevo el terrorismo dio un golpe que resultó en el penúltimo clavo en el ataúd. El 21 de diciembre de 1988 el vuelo PA103, partido de Londres con destino a New York fue derribado por una bomba introducida por terroristas libios, cayendo sobre la aldea escocesa de Lockerbie. Irónicamente, ese año la aerolínea proyectaba cerrar el año con ganancias, algo que no se había dado desde 1977.
La primera guerra del Golfo: El golpe de gracia provino de esta invasión de Irak por parte de una coalición liderada por los EEUU en agosto de 1990, lo que provocó un desplome del tráfico aéreo internacional.

En enero de 1991 Pan Am se acogió al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras y Concordatos de los EEUU. El 4 de diciembre de ese año se vio obligada a cesar sus operaciones y el 31 de diciembre se declaró en liquidación bajo el Capítulo 7 de la misma Ley.

EFEMERIDES

Hace 75 años

6 de junio de 1944: Desembarco en Normandía. El destino del C-47 "Buzz Buggy"

El 6 de junio de 1944, más conocido como el Día D, comenzó la operación Overlord con el desembarco de Normandía, durante la Segunda Guerra Mundial. Previo al desembarco anfibio, que involucró a cinco mil barcos, mil doscientas aeronaves llevaron a cabo un asalto aerotransportado. Entre los aviones de transporte empleados para el lanzamiento de paracaidistas se encontraba un Douglas C-47 Skytrain de las Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, con número de serie 42-100558, desplegado en Membury, Inglaterra, y llamado "Buzz Buggy" ("carreta ruidosa") por su tripulación, como un juego de palabras con el personaje de dibujos animados "Bugs Bunny" ("conejito loco"), al que pintaron como emblema en el morro del avión. Luego de participar en el Día D, formó parte de la operación Market Garden, cuyo objetivo era el de capturar puentes sobre los principales ríos de los Países Bajos que se encontraban bajo ocupación alemana. Sobreviviendo a la guerra, el avión regresó a los Estados Unidos, en donde quedó a la espera de un nuevo uso hasta que en el año 1949, con la adquisición por parte de Uruguay de 39 aeronaves estadounidenses, pasó a formar parte de la Aeronáutica Militar y recibió las marcas de nacionalidad uruguayas y la matrícula G4-510, siendo asignado al Grupo de Aviación N°4 (Transporte) en 1950. Recibió luego la matrícula FAU 510, siendo utilizado hasta que finalmente el 26 de junio de 1970, fue retirado de servicio y luego chatarreado.

La carrera de esta aeronave presenta dos grandes ironías: 1) en su etapa estadounidense como "Buzz Buggy" es identificado con la imagen de una liebre y en su etapa uruguaya con la tortuga del

Grupo 4 de Transporte; 2) sobrevivió los hostiles cielos europeos durante la 2GM y termina sus días desguazado en un pacífico país sudamericano.

En 1970 la FAU recibe un nuevo Douglas C-47 Skytrain, que también fue matriculado como 510, y que, luego de ser retirado en el año 1981, se encuentra hoy en día como muestra estática dentro de la Brigada Aérea I en Carrasco. Algunos visitantes lo confunden, erróneamente, con el que fuera "Buzz Buggy" (la historia completa de esta aeronave se encuentra en la "Gaceta de la Aviación" Nº 32, diciembre de 2006, págs. 13 a 17).

<u>30 de julio 1944:</u> Se inaugura campo de aviación en San José

El Aero Club Maragato de San José, fundado el 12 de julio de 1940, inaugura cuatro años más tarde el campo de aviación denominado "General Cesáreo Berisso". En el acto de inauguración asistieron numerosas delegaciones de aeroclubes, así como una escuadrilla militar. Se destacó la presencia del fundador de la aviación civil uruguaya, don Ángel S. Adami, quien concurrió como representante de la Dirección de Aeronáutica Civil.

<u>15 de agosto de 1944</u>: Creación de la Escuela de Aviación Naval (ESANA)

A principios de la década del 40 se incorporan a la Aviación Naval los primeros aviones de instrucción primaria: tres Fairchild PT-23. En 1944 se decide instalar la escuela provisoriamente en el aeródromo de Melilla, en espera de la finalización de las obras en Laguna del Sauce. El 15 de agosto de 1944 comienza la instrucción de vuelo de los Aviadores Navales, con instructoresy aviones navales. El primer vuelo recayó en el T/N Miguel Cabrera como instructor, siendo sus alumnos los GG/MM Gustavo Mestre y Sarandí Araujo.

<u>19 de setiembre 1944</u>: Primer aterrizaje en el aeropuerto de Carrasco

A mediados del año 1944 las pistas Norte-Sur y Este-Oeste el Aeropuerto Nacional de Carrasco estaban prácticamente terminadas, efectuándose el primer aterrizaje de un avión el 19 de setiembre por el Gral. Cesáreo L. Berisso, acompañado por el Alf. Alcides Luzuriaga, en el Fairchild PT-19A 620. El Museo Aeronáutico exhibe una réplica de este avión. El ANC fue bautizado "Gral. Cesáreo L. Berisso" por Ley Nº 16677 del 14 de diciembre 1994.

<u>18 de octubre 1944</u>: Se crea PLUNA SEM

Por la ley Nº 10.535 de octubre de 1944, se creó una Sociedad de Economía Mixta entre el Estado y la Sociedad Anónima Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea, denominada PLUNA SEM. Inicialmente el Estado tuvo el 83.3% de la sociedad.

13 de noviembre 1944: Percance de un hidroavión de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos

Un hidroavión Macchi de esa Corporación había despegado en esa fecha desde el Puerto de Montevideo a las tres de la tarde al mando de Guillermo Hillcoat, con 16 pasajeros, correo y carga. Cuarenta minutos más tarde, debido a fallas en los motores, debió acuatizar, sin problemas, en el km 22 del canal general del Rio de la Plata.

El pasaje fue trasbordado a un vapor que lo llevó a La Boca, Buenos Aires, y un remolcador se encargó de la aeronave, llevándolo a Puerto Nuevo.

7 de diciembre 1944: Se crea la OACI

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (en inglés: International Civil Aviation Organization, ICAO) es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada el 7 de diciembre 1944 por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial. La dirige un consejo permanente con sede en Montreal, Canadá.

Hace 50 años

9 de febrero de 1969: Primer vuelo del Boeing 747 "Jumbo"

El 747 es uno de los aviones más reconocibles por el público: fue el mayor avión de pasajeros durante más de tres décadas, hasta que la compañía Airbus creó el A380. Se le llamó la «Reina de los Cielos» (*Queen of the Skies*) y ha llevado unos 5900 millones de pasajeros en vuelos internacionales. Además, fue el primer avión civil de fuselaje ancho, el más grande, el más pesado y el pionero en la utilización de motores turbofan de alta relación de derivación, menos contaminantes y ruidosos que los turborreactores convencionales. Surgió por el pedido que había hecho el gerente de la aerolínea Pan Am, Juan Trippe, de contar con un "súper avión" que duplicara los 190 asientos del Boeing 707, entonces el mayor avión de pasajeros, para reducir costos y responder a la creciente demanda. Se pronosticó que el 747 quedaría obsoleto cuando se hubieran vendido las primeras 400 unidades, pero el modelo ha superado todas las expectativas y, pasadas esas críticas, la producción alcanzó las 1000 unidades en 1993. En diciembre de 2017 se habían construido 1542 "Jumbos".

<u>17 de marzo 1969:</u> Arriban en vuelo dos Beechcraft U8-F "Queen Air" nuevos

El Uruguay adquiere, a fines de 1968, dos aviones Beechcraft "Queen Air" para la Fuerza Aérea anunciando el fabricante su entrega para fines de febrero 1969 por lo que, ante una sugerencia de la Inspección de la Fuerza Aérea, el PE resuelve el 28 de enero enviar una misión oficial a los EEUU para recibir, entrenarse y traer en vuelo al país estas aeronaves. El grupo estaba compuesto por cinco oficiales, en calidad de pilotos, y un oficial y tres suboficiales como personal técnico. Al llegar a la fábrica los pilotos se calificaron en los nuevos aviones y el personal técnico en su mantenimiento. Las aeronaves se matricularon como FAU 540 y FAU 541 y emprendieron el regreso al Uruguay por la ruta del Pacífico con escalas en Méjico, Nicaragua, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Chile, con escala final en Mendoza, Argentina, el 17 de marzo, llegando por la tarde a Carrasco, luego de 46 horas y media de vuelo. El Beech U-8F FAU 540 está operativo hoy en día en el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico.

<u>23 de junio 1969</u>: Se reciben dos Lockheed T-33 A

Ese día, a través del Pacto de Ayuda Mutua con los EEUU (MDAP), se reciben dos aviones a reacción Lockheed T-33 A, que fueron matriculados el 8 de julio como FAU 207 y FAU 208 siendo asignados al Grupo de Aviación Nº 2 (Caza).

<u>27 de junio 1969</u>: Accidente fatal del F-80 FAU 217

Dentro del programa de entrenamiento táctico del Grupo de Aviación Nº 2 (Caza) el 27 de junio al mediodía despegan de Carrasco el F-80 FAU 213, piloteado por el Cap. (PAM) Carlos Canoura y el F-80 FAU 217, con el Cap. (PAM) Julio Brites a los mandos, a fin de efectuar ejercicios de tiro con bombas, cohetes y ametralladoras en la isla Nº 7 del Lago del Rincón del Bonete. El Cap. Canoura cumple los ejercicios en forma normal pero cuando el Cap. Brites, luego de efectuar los padrones de bombardeo, inicia el ejercicio de cohetes comunica que el motor de su avión se había apagado y que intentaría un arranque aéreo. No lo logra, por lo que decide un aterrizaje forzoso en un camino cercano, dentro de la Estancia Bella Vista, cerca del Lago, pero lamentablemente se accidenta y la aeronave prende fuego con el fallecimiento del joven piloto.

25 de octubre 1969: Recepción de cinco Cessna T-41D

Llegaron encajonados por vía marítima y se armaron en la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento asignándoseles las matriculas FAU 600 a 604. El 26 de noviembre fueron entregados a la Escuela Militar de Aeronáutica en una ceremonia donde estuvieron presentes el Embajador de los EEUU y el Inspector General de la Fuerza Aérea.

8 de noviembre de 1969 : Secuestro frustrado en Carrasco

El 7 de noviembre de 1969 el BAC-111/400 LV-IZR de la compañía Austral, partiendo desde Córdoba con destino al Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires fue secuestrado por una persona "algo desquiciada", que pidió ir a La Habana, Cuba. Volvieron a Córdoba, anunciándose que se debía al mal tiempo reinante, estacionando la aeronave lejos del edificio. Se autorizó el viaje a Cuba, pero por las condiciones meteorológicas no podía cruzar la cordillera y, al insistir el captor de no pasar por Buenos Aires, finalmente aterrizó en Montevideo hacia las dos de la mañana del día siguiente. El jefe del aeropuerto, don Víctor Garin (ver imagen), inició un diálogo radial con el secuestrador, logrando liberar parte del pasaje. Luego subió al avión para hablar personalmente y pudo convencerlo de que bajara. Fue detenido y apresado en Uruguay por privación de la libertad, atentado a la seguridad del transporte y contrabando de armas de fuego. Cuando los tripulantes volvieron a Uruguay para declarar lo visitaron en la cárcel llevándole cigarrillos, caramelos y revistas.

Hace 25 años

8 de abril 1994: Penoso accidente del Pilatus PC-7U FAU 304

En esa fecha, a las 14:02, se accidenta la aeronave Pilatus PC-7U (AT-92) matrícula FAU 304 tripulada por el Tte. 1º (Av.) Guillermo Spagnolo como piloto y el Alf. (Av.) Pablo Pisani como observador. El siniestro tuvo lugar en un predio del paraje Los Baqueanos, estancia El Paraíso del Sr. Luis Ignacio Bordaberry, en el Departamento de Durazno. De acuerdo a los estudios, el FAU 304 ingresó en un tirabuzón chato a la izquierda, no intencional, que no pudieron recuperar desplomándose y aplastándose contra el suelo, falleciendo en forma instantánea los dos jóvenes tripulantes. Luego del accidente se lo cambió por un nuevo 304, que más tarde se rematriculó como FAU 307.

1 de julio 1994: Primer vuelo de Aviasur S.A.

La Compañía de Aviación del Sur (Aviasur S.A.) comenzó sus vuelos el 1 de julio de 1994 con un Fairchild Metro II con matrícula estadounidense N230AM, con tripulación extranjera. El servicio con esta aeronave se mantuvo hasta el 9 de setiembre, suspendiéndose por falta de pago a los propietarios de la aeronave. Continúa con un Embraer Bandeirante y luego con un Antonov An-24V, cuyo último vuelo se realizó el 24 de noviembre 1995. La compañía cierra definitivamente el 26 de junio 1996.

3 de julio 1994: Llegada del Douglas DC-10 de PLUNA

Ese día arribó a Carrasco el McDonnell Douglas DC-10-30 número de fabricante 47884 con matricula brasileña PP-VWM, en configuración para 280 pasajeros, con el logo de la compañía en la cola, los colores y el nombre de PLUNA en el fuselaje, asi como el de Uruguay en el motor trasero. Hizo un vuelo demostrativo con invitados y la prensa, comenzando ese mismo día los vuelos a Madrid.

19 de agosto 1994: Estela en recuerdo de St-Exupéry en la EMA

En ocasión del cincuentenario de la desaparición del aviador, escritor y poeta francés Antoine de Saint-Exupéry el Comandante en Jefe de la FAU, Tte. Gral. (Av.) Raúl V. Sampedro, autoriza la instalación de una estela en la Escuela Militar de Aviación. En un lugar cercano a donde se encontraba el edificio "bâtiment 6 x 40" y el antiguo hangar de la Compagnie Générale Aéropostale (hoy transformado en gimnasio) se inaugura el 19 de agosto esta estela recordatoria del vuelo que realizara St-Exupéry el 1º de agosto de 1930, desde Pando a Buenos Aires, llevando como mecánico a Alfredo Vítolo y al estudiante y radiotelegrafista uruguayo César Piacenza. En esta ceremonia oficial se encontraban presentes autoridades, oficiales y cadetes de la FAU, el embajador francés y miembros de la Embajada de Francia, del Comité de Aviación Nacional, del Instituto Uruguayo de Historia Aeronáutica y de nuestra Academia.

20 de agosto de 1994: Decola de Carrasco el Hércules C-130B FAU 591 para Mozambique.

El Hércules C-130B FAU 591, del Escuadrón Aéreo Nº 3 (Transporte) despega de Carrasco el 20 de agosto de 1994 a las 12:40Z con destino a Maputo, Mozambique, en una larga misión. Se cumplió en etapas: la primera en Kinshasa, capital del Zaire, para entregar casi dos toneladas de suero fisiológico como ayuda humanitaria, para luego seguir a Maputo, Mozambique, donde entrega trece toneladas de suministros para el Batallón Uruguay II, protagonista de los esfuerzos de la ONU para llevar paz a esta difícil región.

El Hércules llega al aeropuerto de Inhambane, donde tenía asiento el batallón uruguayo, el 24 de agosto (ver imagen). La etapa Carrasco- Kinshasa, efectuada del 20 al 21 de agosto (más de 33 horas de servicio sin interrupciones) significó el vuelo más largo de un Hércules en la FAU.

<u>29 de setiembre 1994:</u> Primer vuelo de un avión uruguayo a las Islas Malvinas / Falklands

El Hércules C-130B FAU 591 realizó el día jueves 29 de setiembre 1994, dentro de un convenio entre la empresa Air Atlantic y el TAMU, un vuelo a las Islas Malvinas/Falklands. Despega del AIC a las 4:10 hora local llevando veinte pasajeros, entre ellos directivos de la empresa contratante y del TAMU, autoridades de la Dirección de Aviación Civil y empresarios privados uruguayos. En un vuelo sin escalas llega a la base británica de Mount Pleasant a las 8:43. Regresa a Carrasco a las 21:00 horas del mismo día. Veintitrés años más tarde esta aeronave, el 14 de diciembre 2017, aterriza en la Base Antártica Marambio en una misión de apoyo solicitada por la Fuerza Aérea Argentina.

Reseña de libros

"El viento también cambia" *por Humberto Arioni Jones*

"En un sistema caótico, como lo es el de la circulación atmosférica planetaria, actúan infinidad de factores. La dimensión exacta de los cambios que ocurren en determinado momento, es muy difícil de prever. El viento siempre cambia, pero es casi imposible saber a qué hora ocurrirá la virazón ni a cuantos nudos soplará.

Los humanos, al igual que los elementos de la atmósfera, somos forzados a cambiar de rumbo, por innumerables motivos, razones y necesidades. Las acciones de unos afectan en menor o mayor grado a todos los demás humanos del planeta. Todos somos parte de un vasto sistema caótico. Los cambios que sobrevienen en nuestras vidas a causa de las acciones de los otros, pueden ser tan sorpresivos y violentos como las bruscas ráfagas de viento que nos arrancan el paraguas de la mano en una mañana tormentosa de invierno o tan graduales como las brisas frescas que empiezan a soplar desde el mar, al atardecer de un sofocante día de verano".

Palabras más, palabras menos, así comienza la reseña de contratapa del tercer libro de Humberto Arioni, a quien ya conocimos y disfrutamos en sus obras anteriores: *"No volábamos aviones de tiza"* y *"Más que máquinas"*.

En los relatos surgen nuevamente atrapantes anécdotas de sus tiempos como piloto en la Fuerza Aérea, en una época que muchos consideran la "edad de oro" de nuestra aviación militar.

También historias vinculadas a la restauración y venta de automóviles clásicos aparecen acá, mostrando otra de las facetas que - por décadas - ocupó la vida del autor. Mostrando su veta humorística podremos leer relatos donde Arioni, pese a afirmar que "no cree en brujas…", nos dejará pensando sobre la veracidad de este popular dicho. Sin duda el humor desaparece en otros textos, donde el autor incursiona en recuerdos de los oscuros tiempos del pasado reciente.

En suma, un libro atrapante e imperdible, como Arioni ya nos tiene acostumbrados y desde ya nos deja la esperanza de que otra obra similar lo siga en un tiempo no muy lejano…

Dr. Julio Salvo

Folleto: "Escuela de Aviación Naval, 1944 – 15 de agosto – 2019, 75º Aniversario"

La Armada Nacional, en ocasión de celebrarse los 75 años de la creación de la Escuela de Aviación Naval (ESANA) publicó un folleto de 20 páginas dedicado a este aniversario (ver nota siguiente).

Con una edición muy cuidada contiene la lista de todos sus Directores, pilotos y especialistas desde su creación, un sentido mensaje de su actual Director, el C/F Don Nicolás Sanguinetti, y una serie de notas y artículos ilustrados con muy buenas imágenes recordando los pilotos caídos, la historia, consolidación y evolución de la institución y su material de vuelo a lo largo del tiempo, finalizando con una reflexión sobre su futuro.

Nos ha parecido una publicación muy apropiada y adecuada para la celebración de referencia.

Conmemoración del 75º Aniversario de la Escuela de Aviación Naval (ESANA)

El jueves 15 de agosto de 2019 se celebró en la Base Aeronaval Nº 2 "Capitán Carlos A. Curbelo" de Laguna del Sauce, el 75 aniversario de la Escuela de Aviación Naval, ceremonia a la que asistieron importantes autoridades civiles y militares e invitados de instituciones amigas (entre ellas la Academia).

Las palabras centrales estuvieron a cargo del C/F Nicolás Sanguinetti, Director de Escuela Aviación Naval. Durante las mismas hicieron una pasada sobre el acto una escuadrilla encabezada por el T-34C "Turbo Mentor" ANU 271, escoltado por dos de los Cessna OS-2 "Skymaster" recientemente incorporados.

Finalmente se invitó al C/F (ret.) Luis N. Rivero, el aviador naval más antiguo de la fuerza y parte de la primera promoción formada enteramente en Laguna del Sauce (y Vicepresidente de la Academia), y al suboficial naval más antiguo a descubrir un monolito recordatorio de este aniversario. Ver también "Efemérides", pág. 46.

(Imágenes: Tabaré Ifrán)

¡El Charrúa volverá!

Humberto Arioni Jones

El B-25J matriculado con el Nº 156 fue uno de los quince bombarderos medianos North American "Mitchell" que revistaron desde el año 1950 hasta el 1963 en nuestra Fuerza Aérea. Entre el año 59 y el 60, merced a la iniciativa y creatividad de un joven Teniente Aviador, integrante del plantel de oficiales del Grupo Nº 3 de Bombardeo, el FAU 156 fue nominado "Charrúa" y se lo adornó con un escudo decorativo o "Nose Art", que representaba a un indiecito montado a lo jinete sobre una bomba de aviación. Una simpática imagen pintada sobre el aluminio de la cubierta lateral izquierda de la nariz. Nacía de esa forma el 156 "Charrúa". Unos pocos años después llegaba a su término la trayectoria de los aviones B-25 como unidades de vuelo de la Fuerza Aérea.

N.A. B-25J "Mitchell" FAU 156 "Charrúa", 1961 (imágenes via Álvaro Quirós)

En agosto del 63 fueron dados de baja los últimos siete B-25 que habían estado en actividad. Unos meses más tarde se dispone su desguace y los elementos materiales resultado de esa operación son adquiridos por una empresa privada del rubro de chatarrería.

El "Charrúa" II cuando volaba como FAB 5087 (imágenes via Tabaré Ifran)

Años más tarde la Fuerza Aérea Brasilera, que también había resuelto deshacerse de sus últimos B-25 operativos, a solicitud de un Agregado Aeronáutico Uruguayo, ex piloto de dichos aviones, le dona a nuestro Museo Aeronáutico un ejemplar de B-25J desactivado que es despachado desde San Pablo hacia Montevideo. El avión viaja por tierra, semi desarmado, a bordo de alguna clase de camión de transporte. ¡Aunque resulta difícil de creer, no hemos podido encontrar ni una sola y pobre imagen fotográfica, ni hemos llegado a enterarnos de un mínimo comentario sobre esa mítica aventura de carretera!

Los que tuvimos la oportunidad de vivir la mudanza de aviones del Museo, desde el viejo local junto al Cilindro hacia la Base de Carrasco, sabemos bien lo complejo y azaroso que resultó ese breve trayecto y no somos capaces de imaginar al B-25 recorriendo casi dos mil kilómetros de transitadas rutas nacionales de dos países, montado en la plataforma de un camión, con su tren de aterrizaje recogido. Suponemos por ciertos indicios que estaba apoyado sobre tres conjuntos de bolsas de arena de playa, para minimizar los daños a su estructura. El B-25 brasilero, integrado a la dotación del Museo a su arribo, resultó ser poco más que un "cascarón" vacío. Fuselaje, alas, empenaje, motores, hélices y prácticamente nada más.

En los noventa, con dos "personalidades" diferentes: 160 y G3-158 (imágenes via Tabaré Ifrán)

Luego de cierto tiempo y de algunas marchas y contramarchas, a iniciativa de unos animosos voluntarios civiles, precursores de la actual AAMA (Asociación Amigos del Museo Aeronáutico) y admiradores de esa clase de máquinas aéreas, se logra caracterizarlo con el esquema de pintura que lucía en sus últimos años en actividad: el del desaparecido FAU 156 "Charrúa".

Primera restauración de la pintura del "Charrúa". Se entregó el 17 de marzo de 1993, dia celebratorio del bautismo del Museo Aeronáutico con el nombre de "Cnel. (Av.) Jaime Meregalli" (revista Aeronoticias Nº 23, via G. V. Necco)

Por falta de medios materiales y de personal capacitado al Museo le resultó imposible llevar adelante un mayor trabajo de recuperación. El "Charrúa" 156 II se conservó desde entonces, y hasta fines de 2008, en el mismo estado en que había llegado a nuestro país. Apenas una sombra de lo que fueran aquellos clásicos aviones B-25 de la FAU, en sus años de intensa actividad.

En esa época, un nuevo Director del Museo se las ingenia para conseguir el material necesario y logra que se reponga todo el plexiglass de la sección delantera del fuselaje, que originalmente era vidriada y que de Brasil había venido tristemente cerrada por vulgares paneles de chapa metálica galvanizada.

Para poder encarar ese trabajo un veteranísimo ex técnico de C- 47s de la FAU, que en esos meses trabajaba contratado por el Museo, comienza por rehabilitar el ingreso al avión, desbloqueando la escotilla delantera inferior que había permanecido clausurada por años, a fin de evitar el posible ingreso al interior del Charrúa, de personas no autorizadas durante el horario nocturno. Se debe recordar que el B-25 del Museo estaba depositado en el predio exterior y apenas protegido de las incursiones de los intrusos por un simple alambrado perimetral, fácilmente violable.

Aquella apertura fue el detalle que faltaba para que terminaran de alinearse los astros que propiciarían un cambio en el futuro del Charrúa 156 II. El primer sábado en que estuvo expedito el ingreso al viejo bombardero un pelotón de curiosos Ratones de Hangar lo invadió, valiéndose de una escalerita de madera para poder ingresar al fuselaje, ya que la escotilla/escalera de acceso estaba en estado ruinoso y no era operable… ni con muchas precauciones.

El interior del B-25 era una ruina lamentable. Para los voluntarios que por primera vez ingresaban a uno de aquellos clásicos bombarderos medianos de tiempos de la Segunda Guerra Mundial, debió

ser una pobre impresión. Para los veteranos que en el pasado habíamos volado cientos de horas en varios de aquellos antiguos, pero soberbios aviones, el reencuentro con uno de ellos en ese lamentable estado fue tan desagradable como recibir un baldazo de agua fría y cubitos de hielo, un día de invierno, por el cuello de la camisa. Aquel día de noviembre del 2008 sentimos que debíamos hacer lo posible por revivir al pobre Charrúa. No podíamos dejar que nuestros amigos de la AAMA creyeran que ese mugroso y desmantelado "charuto" que estábamos recorriendo, que no tenía nada que ver con la poderosa y clásica máquina de guerra que nosotros recordábamos de nuestros años como pilotos, era como uno de aquellos 16 aviones históricos que habían sido los primeros guerreros con los que su patria de origen había respondido al ataque a traición de sus enemigos, en 1941.

Allí adentro no había más que suciedad, chapas despintadas, deterioro ocasionado por la intemperie y rastros inmundos dejados por babosos invertebrados, roedores (ratas, no ratones), pájaros y otros bichos. Por sobre la cabina de comando despojada y sucia,se podía ver un recuadro de cielo, en el lugar donde faltaba la escotilla de escape superior. No había tablero de instrumentos, asientos de pilotos, ni paneles de contactos eléctricos. Nada de postes de comandos ni volantes. Las ventanillas laterales entreabiertas solo estaban sujetas a sus marcos por alambres oxidados. Los comandos de motores, trancados por la suciedad que les caía encima junto con el agua de lluvia. Lo poco que se conservaba de los mecanismos de control de las aletas de capot, las perillas de los compresores y las ruedas de los compensadores de vuelo estaban hechos un asco, por las basuras diversas acumuladas sobre ellos. El compartimento frontal, del navegante -bombardero, estaba completamente vacío y sucio. El túnel de comunicación mostraba señas claras de haber sido usado como cueva de sabandijas y animales diversos. Huesos de restos de asados, envases de plástico deteriorados y otras mugres acumuladas.

El resto del avión no difería en nada de aquel panorama deprimente que nos había recibido adelante. El compartimento de bombas cerrado por dentro, merced a unos alambres anudados, quien sabe cómo, desde el interior. El sector trasero igual de sucio y deteriorado. Faltaba todo el piso y de los asientos de los tripulantes solo quedaban unos muñones raídos.

Nada de máquina de Guerra. Aquello era un desastre total. Hasta la escotilla que habilitaba la entrada a la sección trasera había desaparecido, sustituida por una pieza de lata común, remachada sobre el agujero de la escotilla…Y por fuera del avión la cosa no estaba mucho mejor. Muchas zonas de la cobertura metálica estropeadas por la corrosión. Nada de antenas de los equipos de navegación y comunicaciones. La cúpula de la torreta de ametralladoras de cola había sido sustituida por un par de láminas de plexiglass mediocremente curvadas. En resumen, el Charrúa II no era más que un fantasma de B-25.

El Charrúa II en el 2009 y 2010 (imágenes Julio Salvo y Martín Blanco)

Aquel mismo día, los cuatro o cinco voluntarios de la AAMA, que habíamos comprobado personalmente el deterioro de ese guerrero clásico, nos propusimos hacer lo posible por recuperarlo. Como suele suceder, hubo uno de nosotros, un veterano médico jubilado, el más animoso del grupo, que sin esperar a nada ni a nadie, cepillo de alambre y pincel en mano, atacó la enorme tarea de limpiar y pintar TODO el interior del avión. Los muy complejos recovecos de la estructura semimonocasco repleta de cuadernas, larguerillos y soportes de todo tipo. Y emprendió ese "Trabajito Liviano", con el aire dentro del avión recalentado a unos temibles 50º por los soles del verano que convertían el interior del fuselaje en algo parecido a un horno de pizza. Otros, menos valientes, no

nos arriesgamos a sufrir infartos o sofocos y resolvimos esperar al otoño para acometer la tarea que nos habíamos propuesto.

Desde aquel año 2009, y hasta hoy, hemos perseverado en el empeño de lograr que el Charrúa II vuelva a parecerse lo más que sea posible a un B-25 J. El "Doctor" con algo de ayuda de varios "enfermeros" voluntarios, limpió y pintó el 90 % de la estructura interior. Un resuelto equipo de "técnicos" aficionados, reconstruyó, construyó y reinstaló las dos escaleras-escotillas de acceso. Emprendimos una paciente campaña para localizar toda clase de piezas y equipos que hubieran pertenecido a ese tipo de avión, partes sobrevivientes en poder de personas aficionadas a la aviación, que las hubieran adquirido de aquellos chatarreros que en el 63 desguazaron a los "Siete últimos guerreros clásicos ". Un sagaz Director del Museo Aeronáutico, que nos dio todo su apoyo, supo ubicar dos asientos de pilotos que habían quedado "traspapelados" por casi cincuenta años en un rincón olvidado de un depósito de la Fuerza Aérea. Dos robustos asientos originales, con su pesado blindaje de protección y su soporte regulable, en muy buen estado de conservación.

Trabajos sobre el "Charrúa" en el 2010 y, a la derecha, el interior en diciembre 2010 (Foro "Ratones de Hangar")

Construimos un tablero de instrumentos y lo poblamos de "relojes" en desuso, hasta lograr que pareciera ser una pieza original del avión y lo instalamos en su puesto. Una escotilla superior de la cabina, que medio siglo antes, había pertenecido al auténtico Charrúa 156 y había sido conservada como recuerdo de cierto evento "pintoresco", ocurrido durante uno de los vuelos "rutinarios" del bombardero, fue a ubicarse en su lugar, cerrándole la entrada a la lluvia y a los intrusos voladores …y de los otros, que hasta entonces se colaban por el agujero abierto. Nos ingeniamos para fabricar sendos postes de comandos semi-artesanales, con piezas de madera, aluminio y un par de volantes auténticos, comprados a fines de los 60 a los autores del desguace y que se habían conservado por décadas en poder de algunos admiradores de los B-25.

Sábado a sábado fuimos reparando un buen lote de viejas averías en la cubierta de aluminio del fuselaje. Sectores de chapa atacada por corrosión del metal y dañados por diversas "heridas" recibidas durante y previo al viaje desde Brasil. Las dos más importantes de esas heridas fueron, una bajo la nariz y la otra en la junta del ala izquierda con la estructura del plano central. Una amplia zona de chapa de aluminio, semi destruida, atacada de óxido blanco, bajo la nariz del avión, punto en el que se había acumulado cierta cantidad de arena salada proveniente de alguna de aquellas bolsas que se usaron durante el viaje por carretera, para amortiguar los movimientos bruscos contra la caja, o la plataforma del vehículo que lo trajo desde San Pablo. La lluvia, que por años estuvo mojando la arena salada acumulada por dentro de la cubierta metálica, habían dañado bastante el aluminio.

La unión entre el ala y el plano central solo estaba asegurada por dos tornillos de 5/16. Nosotros, a la medida de nuestras posibilidades, le efectuamos una reparación de emergencia que posteriormente el Personal de Mantenimiento de la Fuerza Aérea, especializado en estructuras, resolvió en forma técnicamente muy superior.

En los meses siguientes a estas primeras intervenciones seguimos adelante, instalando antenas de HF y VHF. Un loop original de Radio-Compas. Una cúpula original de plexiglass para la torreta de ametralladoras de cola. Cuatro ametralladoras "de utilería" hechas con materiales inofensivos tales

como maderas, caños de PVC etc. que contribuyeron a darle al Charrúa II, que seguía estando expuesto a las inclemencias del tiempo y al alcance de los malintencionados de siempre, un aspecto más belicoso sin que ello pudiera poner en riesgo la seguridad pública.

Cuando el Museo se desplazó a las nuevas instalaciones dentro del predio de la Base Aérea Nº 1 colaboramos con los técnicos de Mantenimiento en reparar multitud de nuevas averías, producto de las dificultades propias del transporte, en medio de las estrecheces de las calles y los obstáculos que se interpusieron en el camino del voluminoso y frágil avión. Reparamos los estabilizadores verticales, dañados al chocar con las copas de los árboles y al pasar bajo el Puente de las Américas, las múltiples abolladuras en las compuertas de bombas y las tapas de los trenes de aterrizaje, los daños sufridos por los mástiles de las antenas, etc.

Traslado a Carrasco, 30 de octubre 2013 (fotos Julio Salvo y Ricardo Varela)

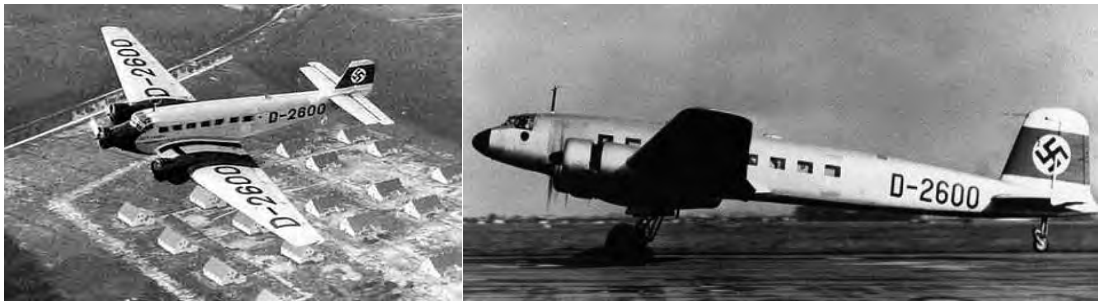
La cabina (foto Antonio Bilhoto) y reparaciones recientes ("Foro Ratones de Hangar").
En la imagen de la derecha se muestra al Presidente de la Academia en plena labor voluntaria

Al contar con medios superiores, dada la proximidad del Museo a los talleres especializados de la Fuerza Aérea, el B-25 pudo recibir un "tratamiento de belleza" integral. Fue arenado por completo y se lo pintó de aluminio de punta a punta. Actualmente le estamos reincorporando sus clásicos detalles de esquema "Charrúa". Pronto se lo volverá a ver lo más parecido posible a como algunos recordamos al original Charrúa 156 de 1962. ***¡ El Charrúa volverá!***

N. del E. : En el sitio YT https://youtu.be/8k0m-L7pqio puede verse un video con la visita al B-25 FAU 156 "Charrúa" en el Museo Aeronáutico realizada el año 2016 por nuestro amigo chileno Álvaro Romero P. (ModoCharlie)

Una similitud curiosa

El primer jefe de estado que dispuso de un avión personal para sus desplazamientos y giras fue Adolf Hitler cuando fue elegido Canciller de Alemania en 1933. Era un trimotor Junkers Ju.52/3m con matrícula D-2600 (werk Nº 4021) bautizado "Immelmann I", en recuerdo del as de la Primera Guerra Mundial Max Immelmann. La matrícula fue sugerida por su piloto personal, Hans Baur. En 1935 el Ju.52 werk Nº 4021 fue reemplazado por el werk Nº 4053 y designado "Immelmann II" , manteniendo la matrícula D-2600. Más tarde el trimotor fue remplazado por un cuatrimotor mucho más moderno: el tercer prototipo del Focke-Wulf Fw.200 "Condor", que había sido matriculado D-ARHU y bautizado "Ostmark". Se le cambió la matricula a la ya tradicional D-2600 y fue rebautizado "Immelmann III". Durante la guerra fue camuflado y su matrícula cambiada a WL+2600 y luego 26+00, siendo destruido en el aeropuerto Tempelhof de Berlín en un raid aliado el 18 de julio de 1944.



El Junkers Ju.52/3m "Immelman II" y el Focke Wulf Fw.200V3 "Immelman III"

En los Estados Unidos, con John F. Kennedy como Presidente, los viajes aéreos presidenciales entraron oficialmente a la era de los jet cuando en 1962 añadió un Boeing 707 VC-137C modificado a la flota presidencial, Special Air Mission (SAM), matriculándolo 26000. ¡Curiosa similitud con los aviones de Hitler!

El Boeing VC-137C SAM 26000 arribando, el 21 de noviembre 1963, a la AFB Kelly, Texas, con el presidente estadounidense J. F. Kennedy, un día antes de su asesinato y, a la derecha, el desembarco del ataud con los restos del presidente (en ambas imágenes aparece la esposa, Jackie Kennedy, con su traje color frambuesa, a la derecha todavía con manchas de sangre)

A finales de junio de 1963, Kennedy voló hasta Berlín en el SAM 26000 ('SAM two-six-thousand'), donde pronunció su famosa frase "Ich bin ein Berliner"(Soy un berlinés) y a Irlanda. Un mes más tarde, rompió 30 récords de velocidad al llevar una delegación a Moscú, incluyendo el vuelo más

rápido sin escalas entre Washington y Moscú. El 21 de noviembre de 1963, el SAM 26000 transportó al Presidente John F. Kennedy hasta Dallas, Texas, donde hacia el mediodía del día siguiente sería asesinado. Fue en este avión donde el Vicepresidente Lyndon B. Johnson prestó juramento y se llevó el cadáver de Kennedy de vuelta a Washington. El SAM 26000 voló sobre el Cementerio Nacional de Arlington mientras Kennedy era sepultado.

Johnson fue el viajero más frecuente del SAM 26000, registrando aproximadamente 1.523.000 millas durante sus cinco años como presidente; una vez lo llamó "mi propio avioncito". Se instalaron nuevos asientos, ahora mirando hacia atrás, hacia la cabina presidencial, en la que se instaló una silla de cuero espaciosa (apodada "el trono"). Lyndon B. Johnson fallece el 22 de enero de 1973 y, dos días después, el SAM 26000 lleva el cadáver del ex-presidente a Washington desde Texas para su funeral de estado el día siguiente. Después del funeral, el SAM 26000 volvió a llevar su cuerpo en un viaje final de vuelta a Texas para su entierro, aterrizando en la Base Aérea Bergstrom en Austin, la base aérea desde la que Johnson despegó y aterrizó durante su presidencia. En 1974, cuando Richard M. Nixon dimitió de su mandato, se decidió que el avión cambiara su designación a SAM 27000.

NB: En 1953 un vuelo comercial de Eastern Airlines (8610) tenía el mismo indicativo que el vuelo del presidente (Air Force 8610) y los dos aviones entraron accidentalmente en el mismo espacio aéreo. Después de este incidente se creó el indicativo único de "Air Force One"para las aeronaves presidenciales estadounidenses, independientemente de su matrícula.

La tragedia de Itacumbú. Adendum

En su permanente revisión y ordenamiento de los archivos del Museo Aeronáutico Eduardo Luzardo encontró una imagen del Lockheed L10A Electra "MM-1" de la Aviación Naval Argentina, que fuera uno de los protagonistas del triste episodio ocurrido en enero de 1938 donde otro Electra, pero de la Aviación del Ejército matriculado 161, se estrellara en Itacumbú.

Puede verse el MM-1 en Pando y, al fondo a la izquierda, un Potez 25 de la Aeronaútica Militar oriental. Agradecemos a Eduardo la gentileza de habernos facilitado este interesante material.

GVNC

Referencia:

"Tragedia en Itacumbú: 9 de enero de 1938", Gaceta de la Aviación N° 44, noviembre de 2018, pp. 29-36.

Catorce años de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico

El 2 de julio del año 2005 un grupo de entusiastas voluntarios que desde hacía unos años colaboraba con el Museo Aeronáutico para preservar su acervo histórico en distintas y variadas áreas de trabajo, principalmente en la restauración del material en exhibición o a exhibirse, o en la recuperación y ordenamiento de la documentación histórica, se constituyó formalmente en la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA).

Estos voluntarios se reúnen regularmente todos los sábados para trabajar en sus proyectos en instalaciones del Museo Aeronáutico, amablemente provistas por sus autoridades. En estos catorce años han sido muchas sus realizaciones (algunas tratadas en Gacetas anteriores). Podemos citar las restauraciones de varios aviones históricos que actualmente se exhiben en los hangares del Museo: entre ellas las aeronaves más destacadas son el Stinson 108-3 "Voyager" CX-ALL, el DHC-1 Chipmunk G-ANOW "Urutaú", el Piper AE-1 ambulancia S-503, el Ryan Navion sanitario, el Curtiss SNC-1 "Falcon" E-205 y, recientemente, el N.A. B-25J "Mitchell" FAU 156 "Charrúa" (ver nota en este número) y el Grumman S2-G"Tracker" ARMADA 856. Se continúa con la restauración del DH-82A "Tiger Moth" 17 y también con muchas otras actividades relacionadas con la construcción y restauración de maquetas y la recuperación de documentos de valor histórico aeronáutico. Todas las actividades se coordinan y realizan en acuerdo con las autoridades del Museo y, en ciertos casos, en tareas conjuntas o paralelas con su personal técnico.

Izquierda: el Brig. de León junto al Presidente y el Vice-Presidente de la Academia y derecha: el Director del Museo Cnel. Rosas junto a entusiastas voluntarios y el Cnel. Quirós.

El Gral. Marenco recibiendo del Presidente de la AAMA, Ing. Ricardo Varela, el premio que ganó en la tradicional rifa de las "Choritones" y en la visita previa a las instalaciones del Museo

(Fotos: Eduardo Luzardo)

Para celebrar el aniversario el sábado 13 de julio de 2019 tuvo lugar en el quincho "La Tuerca" de la Base Aérea "Gral. Cesáreo Berisso", en Carrasco, una chorizada (bautizada "Choritón XIV" por los "Ratones de Hangar") en la que concurrieron, además de antiguos y actuales voluntarios, también autoridades de la FAU y el Museo, entre ellas el Cdte. en Jefe, Gral. del Aire Hugo E. Marenco, el Cdte. del CAL, Brig. Gral. Luis H. de León, el Director del Museo Aeronáutico, Cnel. Gerardo Rosas, y varios oficiales retirados. Previamente las autoridades pudieron recorrer las instalaciones del Museo y comprobar, *de visu*, los avances realizados.

En el ágape, que fue muy concurrido, el Gral. Marenco tuvo la suerte de ganar uno de los premios de la tradicional rifa que se realiza en estas reuniones.

VIII Jornada de Amistad Aeronáutica Rioplatense

Buenos Aires, 25 de setiembre 2019

Organizada por el Instituto Nacional Newberiano argentino esta jornada se realizó el miércoles 25 de setiembre en el elegante Auditorio de la residencia del Sr. Embajador de la República Oriental del Uruguay en la ciudad de Buenos Aires. Debido a limitaciones presupuestarias y a actividades electorales no incluyó el tradicional "doble cruce" del Río de la Plata por aeronaves civiles argentinas y uruguayas.

Participaron, por parte de la Academia, el Presidente, Don Julio Cavallaro, y el Secretario General, Dr. Gustavo V. Necco Carlomagno.

El Acto comenzó con la entonación de los Himnos Nacionales argentino y uruguayo seguido por palabras de bienvenida por parte de S.E. el Embajador del Uruguay, Dr. Héctor C. Lescano Fraschini, y el Presidente del Instituto Nacional Newberiano, Prof. Don Salvador R. Martínez.

El Presidente del Instituto, Prof. Martínez, presentó luego a los disertantes uruguayos. La primera presentación estuvo a cargo de Don Julio Cavallaro, quien habló sobre el pionero argentino Eduardo A. Olivero y la segunda por el Dr. Gustavo V. Necco Carlomagno, quien recordó al pionero rioplatense (oriental) Ítalo Eduardo Perotti, precursor aerostero y primer periodista rioplatense especializado en temas aeronáuticos.

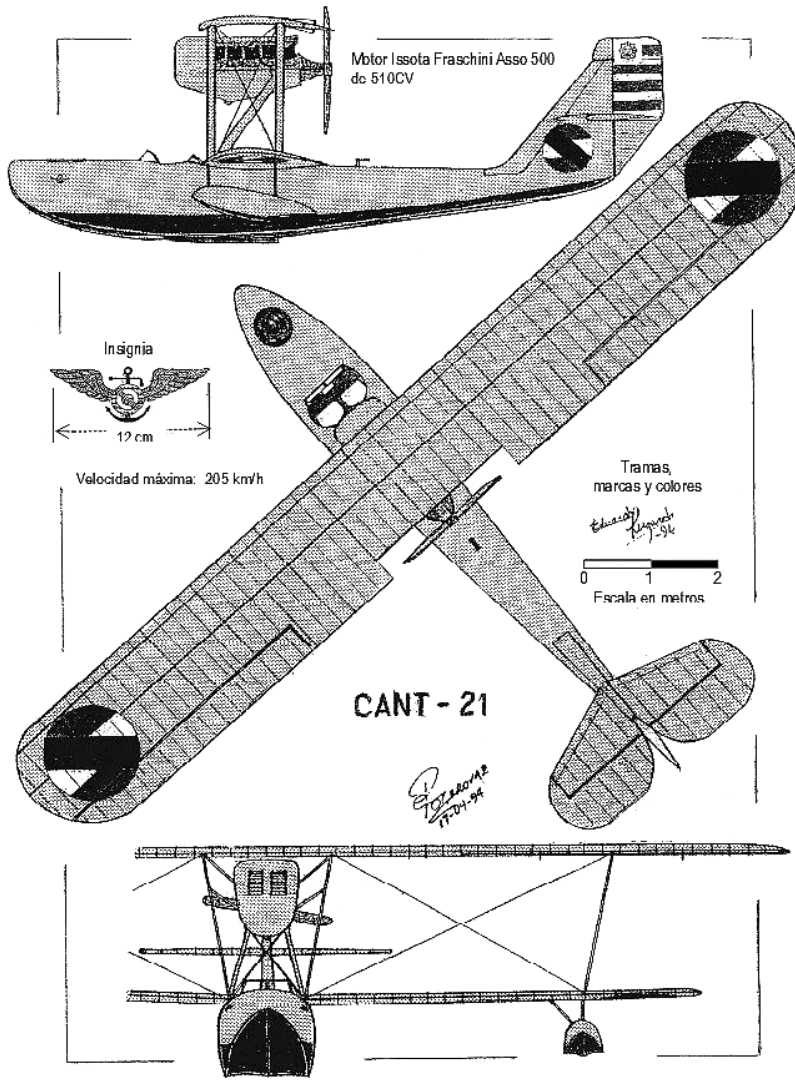
Luego de una pausa continuaron las presentaciones por parte de disertantes de Argentina. La primera estuvo a cargo del Comisario Aviador Don Enrique De Martino, quien habló sobre Ángel S.Adami y Pablo Castaibert, y la segunda por el Comodoro (VGM) Don Néstor Padilla, quien habló sobre el Dr. Álvaro Bauzá Araujo, abogado uruguayo muy destacado dentro del Derecho Aeronáutico nacional, regional y mundial.

A continuación del acto académico el Presidente del Instituto impuso la Gran Cruz Newberiana al Agregado de Defensa, Embajada de Uruguay, C/N Don Mario Diego Vizcay Iriarte y al Secretario General de la Academia, Dr. Gustavo V. Necco Carlomagno, incorporado como Miembro Correspondiente y Representante del Uruguay al Instituto Nacional Newberiano. Los recipendarios expresaron palabras de agradecimiento. También se otorgó un Diploma de Honor (*"in absentia"*) a la Piloto Civil Doña Mirta Vanni, que fue agradecido por el Presidente de la Academia, Don Julio Cavallaro.

La reunión concluyó con una performance musical por parte del Ensamble de Cámara de la Orquesta de Concierto "Mayor Armando Nalide" de la Fuerza Aérea Argentina.

El hidroavión CANT-21 del Servicio Aeronáutico de la Armada

El hidroavión (producido por la fábrica italiana "Cantiere Navale Triestino") CANT-21 llega a Montevideo , desde Buenos Aires, el 21 de setiembre de 1930 siendo entregado al Servicio Aeronáutico de la Armada el 24 de ese mes. Al año siguiente, por el desprendimiento de una de las palas de la hélice al decolaje, queda fuera de servicio. Luego de largos años en espera el hidroavión vuelve a operar en 1940: desde agosto hasta diciembre realiza 34 vuelos, con un total aproximado de 20 horas, casi todas dedicadas a la instrucción. Continuó volando en los años siguientes pero en 1942, con la llegada de los modernos hidroaviones Sikorsky OS2-U "Kingfisher", se decidió la suspensión de los vuelos del CANT-21.



Plano 3 vistas: Pedro O. Ceróvaz; tramas, marcas y colores: Eduardo Luzardo

Referencia:

"Los hidroaviones CANT-18 y CANT-21", Nelson Acosta, Gaceta de la Aviación Nº 9, setiembre de 1989, pp. 2 - 7.

El Hawker HS 125-700A multipropósito C-29 FAU 500
(imagen: Amílcar Carriqui)

El N.A. B-25J “Charrúa” restaurado, Museo Aeronáutico
(ver nota en pág. 53) (Imagen: Julio Salvo)

ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY