

ISSN 1510-6012

GACETA DE LA AVIACION



Nº 44 - Noviembre de 2018



Óleo de
Manuel Barthold

Centenario del fallecimiento del Cap. Juan M. Boiso Lanza
Pau, Francia, 10 de agosto 1918

Pionero y primer mártir de la Aviación Militar

ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY

In Memoriam

Juan Maruri 1931 - 2018

Presidente de Honor

El martes 6 de febrero fallece en Montevideo nuestro Presidente de Honor, Don Juan Maruri, uno de los fundadores y promotores de la Academia y de la Gaceta de la Aviación, entusiasta historiador aeronáutico desde sus tempranos años como piloto militar y, luego, como piloto civil y comercial con numerosísimas horas de vuelo, recorriendo no solo los cielos charrúas sino todo el cono sur latinoamericano. Autor de dieciséis libros sobre historia aeronáutica uruguaya, de innumerables notas y artículos, asesor histórico de la FAU, asiduo participante en los congresos de la FIDEHAE (Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales) deja un enorme vacío en nuestra comunidad. Su legado, basado en un trabajo constante, dedicado y profesional, nos estimula a seguir sus pasos en pro de la historia aeronáutica nacional.



Reproducimos el obituario publicado por el diario “El País”, el 8 de febrero 2018, cuyo autor es su amigo Alejandro Néstor Bertocchi, quien expresa acertadamente nuestros sentimientos:

“Caballero del aire”: esta frase sería la más apropiada para presentar al recientemente fallecido Teniente Aviador Juan Maruri, que, a aquellos que tuvimos la fortuna de contar con su amistad y asimismo a quienes compartimos junto a su extraordinaria persona tareas de investigación histórica, su partida (su postrer decolaje) nos deja un sentimiento de ausencia solo mitigada por el convencimiento de que fuimos atentos partícipes de una vida dedicada a su gran amor, la Aviación.

Maruri nació en Rivera y como egresado de la Escuela Militar de Aeronáutica se especializó como piloto de caza y bombardeo. Pasó a retiro voluntario y se dedicó a la aviación privada donde logró completar más de 10.000 horas de vuelo en funciones empresariales que lo llevaron a cruzar por los cielos de esta parte del cono sur americano.

Dedicado desde temprana hora a la investigación de la Historia Aeronáutica a escala mundial, logró reunir una considerable colección de cerca de siete mil publicaciones afines, un gran archivo de documentación anexa, recortes de diarios, revistas y un registro fotográfico fechado desde 1886. En esta razón fue asesor histórico de diversas instituciones como el Comando General de la Fuerza Aérea y todas las Academias locales referentes al tema: Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, del Instituto Histórico y Geográfico, Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Instituto de Investigaciones Históricas “Coronel Laguarda Trías”, etc., como también miembro correspondiente de varias instituciones históricas de América y Europa. Hasta la fecha resultó autor de una decena de libros referenciales y de múltiples artículos y boletines publicados dentro y fuera de fronteras de éste, su país, al cual conoció mas sobrevolando sus tierras que muchos de sus compatriotas.

Su vasta empresa de investigación, de su prosapia e inigualable memoria, provocó que no exista, en las últimas décadas, ningún monolito o monumento conmemorativo de hechos de nuestra Aviación que no haya tenido en su estructuración a la presencia del historiador Maruri.

Amigo tenaz, fiel y sincero, siempre respondón a cuanta investigación hubo en los últimos años, queda en nosotros la visión de quién vivió a pleno inmerso en una tarea intelectual de beneficio para la sociedad.

Su invalorable acervo queda entre nosotros y ojalá halle el lugar más apropiado para seguir dando luz a su memoria.

Sumario

In Memoriam: Juan Maruri 1931-2018, Presidente de Honor.....	2
Sumario	3
Noticias de la Academia.....	4
Ceremonia conmemorativa del 105° Aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea.....	6
105 años de la “heroica escapada” de Cesáreo L. Berisso.....	8
Primeros egresados de la Escuela Militar de Aviación – 100 años.....	9
Centenario del fallecimiento del Capitán Juan Manuel Boiso Lanza.....	12
Cesáreo L. Berisso en los Estados Unidos: octubre 1918- junio 1919	22
Tragedia en Itacumbú: 9 de enero de 1938	29
Pan Am – Una magnífica aventura (Segunda parte)	37
Rara Avis en Uruguay: Transland AG-2	46
Fauces y dientes en aviones uruguayos – Addendum.....	51
Reseña de libros	53
Efemérides	55
El hidroavión CANT-18 del Servicio Aeronáutico de la Marina.....	59
Despliegue y demostraciones de A-37Bs “Dragonfly” en Rivera	61
Llegan tres Cessna O-2 Skymaster para la Aviación Naval.....	61
Actividades voluntarias en el Museo Aeronáutico.....	62
Traslado del Grumman S-2G “Tracker” ARMADA 856 al Museo Aeronáutico.....	63

Fe de erratas Gaceta N° 43, Diciembre 2017:

En la cubierta dice “Escuela de Aviación Militar”, debe decir “Escuela Militar de Aviación”.



Gaceta de la Aviación

Publicación Oficial de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay
Asociación Civil con Personería Jurídica

Montevideo, Diciembre de 2018 – N° 44

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, Gustavo V. Necco

Armado e impresión: Talleres Gráficos **CREAGRAF**

Depósito legal N° 361902 / 300 ejemplares / Diciembre 2018

Este número se publica con el apoyo financiero de la Fuerza Aérea Uruguaya
a través de DINACIA

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

Noticias de la Academia



Las reuniones mensuales de la Academia se realizaron, como es tradición, los segundos miércoles de cada mes.

La primer sesión de año se realizó el 14 de marzo donde se rindió homenaje al Presidente de Honor de la Academia, Don Juan Maruri, fallecido el pasado 6 de febrero, con un minuto de silencio; se distribuyeron entre los presentes ejemplares de la última edición de La Gaceta de la Aviación; se informó sobre el interés del Tte. Cnel. (Av.)(R) Dr. Eduardo Mazzucchelli de integrar la Academia, por lo que será presentado formalmente por dos Miembros durante la sesión siguiente y se presentó un video sobre el nuevo avión presidencial “multipropósito” Hawker FAU 500. Como acto académico, en relación con el Día de la Mujer, el Secretario General expone sobre el tema “*Breve crónica de pilotos mujeres bellas... y extraordinarias*”, cerrando su exposición con un video sobre la multi-campeona mundial de acrobacia aérea femenina Svetlana Kapanina.

El viernes 19 de marzo miembros del Consejo Directivo y socios de la Academia participaron en la ceremonia en conmemoración del centésimo quinto aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya, que se desarrolló en las instalaciones del Comando General de la Fuerza Aérea. Ver nota en pág. 6.

En la sesión del 11 de abril se anunció la próxima exhibición, el domingo 15, de la escuadrilla acrobática brasileña Fumaça y se informó sobre la visita hecha el miércoles 11 por el Secretario General a la feria aeronáutica FIDAE 2018 en Santiago de Chile, aprovechando una plaza gentilmente ofrecida en el vuelo del Hércules FAU 591. Por Presidencia se presentó la propuesta, apoyada por tres Miembros, para que el Dr. Eduardo Mazzucchelli integre la Academia. Presentado el CV del Dr. Mazzucchelli su perfil cumple con las calidades que requiere el Art. 6° del Estatuto para ser admitido como Miembro de Número, por lo que es aprobado por consenso. Finalmente el Miembro de Número Fundador Cnel. (Av.) (R) Álvaro Quirós expuso sobre el tema “*El legado del Capitán Juan Manuel Boiso Lanza*”.

En la reunión del miércoles 9 de mayo se anunció la inauguración de una placa en mármol recordando el primer aterrizaje nocturno de Francisco Bonilla, efectuado el 14 de octubre de 1914, que se planea realizar en conjunto con la DINACIA el próximo mes de octubre; se informó que personal de mantenimiento de la FAU, en conjunto con personal de la Aviación Naval, comenzaron en Laguna del Sauce el desarme del avión Tracker ANU 856 para su traslado al Museo Aeronáutico y se comentó que la Academia colaborará con el Mayor Tajés, Director de RRPP de la FAU, en la organización de los próximos actos recordatorios de los 100 años del fallecimiento del Capitán José Manuel Boiso Lanza. Cerrando la sesión el Secretario General expuso sobre el tema “*Imágenes de la estadía de Cesáreo Berisso en EEUU: 1918-1919*”.

En la sesión mensual del 20 de junio se informó sobre la invitación del Comandante en Jefe de la FAU a participar del acto recordatorio de la “escapada histórica” de Cesáreo Berisso, a realizarse el lunes 25 en la Rambla, en Malvín, frente al monolito que recuerda este evento y se presentó el libro recientemente publicado sobre “El FW.44J en la Argentina”, donado y dedicado a la Academia por sus autores, los Miembros Correspondientes Gabriel P. Pavlovic y Esteban Raczynski. El reciente Miembro de Número Dr Eduardo Mazzucchelli expuso sobre el tema “*El control de tránsito aéreo en Uruguay: algunos comentarios sobre su historia*”.

El lunes 25 por la mañana miembros del Consejo Directivo de la Academia, junto con el Presidente de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico, participaron en la celebración del 105° aniversario del primer vuelo sólo del entonces Alférez Cesáreo L. Berisso entre la escuela de Los Cerrillos y la playa de Malvín, organizada por la Fuerza Aérea Uruguaya en la rambla O’Higgins y Rimac (Malvín). Ver nota en pág. 8.

Durante la reunión del once de julio se recordó el quinto aniversario del fallecimiento del Miembro de Número Don Rolando Grasso, destacado historiador aeronáutico y excelente persona. Por Presidencia se presentó una serie de imágenes referidas al desmontaje del Grumman Tracker ANU 856 efectuado en la Base Aeronaval “C/C Carlos A. Curbelo”, Laguna del Sauce, antes de ser transportado al Museo Aeronáutico y a continuación se presentaron las efemérides aeronáuticas más destacadas del mes. Como acto académico el Miembro de Número Esc. Tabaré Ifrán expuso sobre el tema “*Los T-28 Fennec de la Aviación Naval Uruguaya*”.

En la sesión del ocho de agosto se observó un minuto de silencio con motivo del fallecimiento del Miembro de Número Sr. Miguel Martínez Clavijo, ocurrido el pasado 31 de julio, se informó sobre la suspensión de las actividades relacionadas con la celebración del Doble Cruce del Río de la Plata y sobre la realización de la “4e. Rencontre de l’Aéropostale” en Montevideo, del 10 al 13 de setiembre coordinadas por el Liceo Francés “Jules Supervielle”. A continuación se presentaron las efemerides aeronáuticas más destacadas del mes, finalizando la sesión con la exposición del Miembro de Número Fundador Cnel. (Av.) (R) Álvaro Quirós sobre el tema “*La vida del Cap. Boiso Lanza*”.

El 9 de agosto Miembros del Consejo Ejecutivo participaron del evento realizado en el Museo Aeronáutico recordando el Centenario del fallecimiento del Cap. J. M. Boiso Lanza, “Comandante de la Escuadrilla del Silencio”.

Durante la sesión del 12 de setiembre aprovechando la visita de Lionel Pastre, un historiador aeronáutico francés apasionado por el Uruguay, volovelista y aerofilatelista de larga trayectoria, que estaba visitando Montevideo dentro de las actividades organizadas por el liceo Francés “Jules Supervielle” relacionadas a la “4e Rencontre de l’Aéropostale” se le invitó a exponer - en castellano - sobre el tema “*Historia de los vuelos postales en Uruguay: 1910-1950*”. Esta exposición estuvo basada en su último libro, en francés, “*Histoire de vols postaux en Uruguay: 1910-1950*”. A su término los asistentes realizaron varias preguntas iniciando con el Sr. Pastre un fructífero intercambio de información histórica sobre el tema.

En la reunión del 10 de octubre como acto académico el Secretario General, Dr. Gustavo V. Necco, disertó sobre el tema “*Los primeros despegues con “máquinas voladoras” motorizadas previos a los hermanos Wright*”.

Ceremonia del 105º Aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya

En la mañana del 19 de marzo, en las instalaciones del Comando General de la Fuerza Aérea, en la Base Aérea “Cap. Juan Manuel Boiso Lanza”, se desarrolló la ceremonia en conmemoración del centésimo quinto aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya, coincidente con el quincuagésimo sexto 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 de Defensa Nacional, Dr. Jorge Menéndez, así como también de otros parlamentarios y de autoridades nacionales, militares y público en general.



Luego del arribo y saludo por parte del Presidente de la República, este revistó a los efectivos presentes, quienes estaban a cargo del subdirector de la Escuela Militar de Aeronáutica, Tte. Cnel. (Av.) Shandelaio González.

La Banda de Músicos ejecutó las estrofas del Himno Nacional y a continuación, el oficial ayudante del Comandante en Jefe, May. (Av.) William Lucas, realizó la lectura a la Orden de Comando correspondiente al día de la fecha. Seguidamente, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea invitó al Jefe del Estado Mayor de la Defensa y a los Comandantes en Jefe del Ejército Nacional y Armada, en calidad de ex alumnos, a entregar la condecoración al Mérito Aeronáutico en el grado de Oficial, al Pabellón Nacional del Liceo Militar “Gral. Artigas”. Asimismo se hizo entrega de las condecoraciones al Mérito Aeronáutico, en la categoría de Gran Oficial, al ex comandante en jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Gral. del Aire Washington Martínez, al jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, Brig. Gral. “VGM” Enrique Víctor Amrein, al comandante de aeronáutica de la Fuerza Aérea Brasileña, Tte. Brig. Nivaldo Luis Rossato, y al comandante en jefe de la Fuerza Aérea Paraguaya, General Div. Aer. Eladio Casimiro González Aguilar.

Una vez cumplida la entrega de las condecoraciones se realizó la entrega del Premio Seguridad de Vuelo, siendo otorgado es esta oportunidad, por disposición del Comando General, a las unidades que la Fuerza Aérea tiene desplegadas en el continente africano. Estas unidades demostraron la capacidad de realizar con total éxito en el 2017, una compleja operación de evacuación de 26 heridos de gravedad.



El único orador del acto fue el comandante en jefe de la FAU, General del Aire Alberto Zanelli, quien dijo que esa fuerza “controla el aire y el espacio para explotarlos con el fin de obtener los objetivos estratégicos del Estado”, lo que requiere “cuatro pilares fundamentales”: equipo adecuado, personal de calidad, “una estructura flexible capaz de adaptarse a la realidad” y “una doctrina de empleo actualizada, con el concepto de una sola campaña aérea, que permita la flexibilidad estratégica, operacional y táctica”. En referencia al equipamiento, Zanelli dijo que es un desafío “encontrar alternativas que permitan acceder a la necesaria renovación logística” de los activos de la FAU. “Más que nadie somos conscientes del estado de situación y del carácter imprescindible de su modernización y mejora, pero también sabemos las dificultades que ello implica. Pero con el aliciente del orgullo que sentimos por nuestro material y su rendimiento, continuaremos analizando cada oportunidad que se presente, pues, más temprano que tarde, encontraremos el camino al proceso de recambio tan esperado”. Zanelli opinó que “hoy que la tecnología y su desarrollo a velocidad exponencial nos sorprenden minuto a minuto, nuestras armas y nuestra apuesta están en la educación”, y añadió que por eso se ha “avanzado en el cumplimiento del convenio con la Universidad del Trabajo del Uruguay y el Instituto Técnico Superior, abarcando la totalidad del Bachillerato Técnico Aeronáutico para militares y alumnos civiles”.



También destacó el beneficio mutuo que representó el acuerdo estratégico de la FAU con la Universidad Tecnológica, así como los convenios firmados con la Universidad de la República, y comentó que se aguarda “la validación de nuestros estudios terciarios por parte de las autoridades ministeriales con las que hemos trabajado en conjunto, y que hoy los analizan”. “Ya nos encontramos en la fase final, y próximamente serán presentados al Ministerio de Educación y Cultura, siendo el resultado esperado el reconocimiento como carrera universitaria tal como mandata la ley vigente”. Zanelli explicó que se trata de una carrera “de educación profesional, integral, diseñada para las nuevas generaciones, orientada a los requerimientos actuales y futuros de la aeronáutica militar nacional, en equilibrio entre la formación ciudadana, científica, técnica y militar aeroespacial”.

La ceremonia finalizó con un desfile aéreo (en el que participaron aeronaves de la Armada Nacional) y terrestre en honor a las autoridades presentes.

105 años de la “heroica escapada” de Cesáreo L. Berisso

El lunes 25 de junio por la mañana en celebración del 105° aniversario del primer vuelo sólo del entonces Alférez Cesáreo L. Berisso entre la escuela de Los Cerillos y la playa de Malvin en un Farman escuela efectuado el domingo 22 de junio de 1913, la Fuerza Aérea Uruguaya realizó en la rambla O’Higgins y Rimac (Malvín) una ceremonia recordatoria. Contó con la presencia del comandante en jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Alberto Zanelli, así como del jefe del Estado Mayor de la Defensa (ESMADE), Gral. de Ejército Juan Saavedra, del comandante en jefe del Ejército Nacional, Gral. de Ejército Guido Manini Ríos, del comandante en jefe de la Armada Nacional, Almirante Carlos Abilleira, y otras autoridades.

Iniciada la ceremonia se entonaron las estrofas del Himno Nacional, interpretado por la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea Uruguaya, “Cnel. Reserva Walter Miños”, haciendo luego uso de la palabra el Cnel. (Av.) Heriberto Gancio quien, en representación del Comandante en Jefe, pronunció un breve discurso sobre la hazaña del Alférez Berisso.



Fotos: RRPP FAU

Finalmente el jefe del ESMAD E y los comandantes en jefe de las Fuerzas Armadas colocaron una ofrenda floral a los pies de la placa que recuerda este hecho, al tiempo que la Banda de Músicos de la FAU ejecutaba el Toque de Silencio y aeronaves de la FAU (el T-6 FAU 366, escoltado por los Aermacchi SF-260 FAU 610, 614 y 621) sobrevolaban el espacio aéreo. Participaron del acto miembros del Consejo Directivo de la Academia y el Presidente de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico.

Primeros egresados de la Escuela Militar de Aviación – 100 años

En el anterior número de la Gaceta (páginas 9 a 12) se detalla la creación de la Escuela Militar de Aviación en 1917 con el Cap. Boiso Lanza, los Ttes. 1º Berisso y Cristi y el Tte. 2º Sáenz Lacueva como instructores, teniendo como material de vuelo el biplano Farman escuela “El Águila” y cuatro monoplanos Castaibert. Con el Farman comienzan el curso nueve oficiales del Ejército, de los quince que respondieron al llamado para aspirantes a aviadores que hizo el Ministerio de Guerra y Marina.

En esta segunda etapa de la Escuela el 18 de febrero 1918, bien temprano por la mañana, se toman los primeros exámenes a los alumnos que estaban en condiciones de hacerlo, de acuerdo con normas de la *Fédération Aéronautique Internationale*, ante la presencia del Presidente de la República, Dr. Feliciano Viera, el Ministro de Guerra y Marina, Dr. Arturo Gaye, y altas autoridades civiles y militares. Los exámenes se efectuaron con el biplano Farman y consistían en: una serie de cinco “ochos” en un espacio de 500 metros señalado por dos postes con grandes globos blancos en su parte superior, un aterrizaje en un punto establecido con el motor en marcha y una serie de cinco “ochos” en sentido inverso con aterrizaje sin motor.



Presenciando los exámenes del 18 de febrero en el campo de Camino Mendoza el Presidente de la República junto al Cap. Boiso Lanza (con el sable).

La primer prueba la efectuó el Alf. 2º Salvador Gandolfo, seguido por el Tte. 2º Tydeo Larre Borges y los Alféreces José L. Ibarra y Alfonso Montero Pérez. Este último, en la mitad de su prueba, no puede continuar debido a una rotura del caño de combustible. Queda, junto al Alf. Efrain Gonzalez Conti, en espera hasta su reparación, planeada para la tarde. Mientras tanto los instructores efectuaron demostraciones con los monoplanos Castaibert, frente a las autoridades y el público (que incluía señoras y señoritas de la sociedad montevideana).



18 de febrero 1918: El público junto a la marca reglamentaria (globos) donde los examinados debían virar para efectuar los “ochos” requeridos. Pablo Castaibert (con gorra), el Tte. 1o. Cesáreo L. Berisso y el Alf. González Conti. A la extrema derecha, con túnica blanca, el primer médico de la Escuela, Dr. Bartolomé Vignale.

Esa tarde se sumó a la concurrencia el Almirante estadounidense Williams Banks Caperton y varios oficiales del buque de guerra “Pittsburg”, que se encontraba en el puerto de Montevideo y que formaba parte de una escuadra comandada por este Almirante.



El Almirante Caperton y su buque insignia USS “Pittsburg”

Ese día se otorgaron los cuatro primeros brevets de Pilotos Aviadores: el N° 1 al Alférez José Ibarra, el N° 2 al Tte. 2° Tydeo Larre Borges, el N° 3 al Alférez Efraín González Conzi, y el N° 4 al Alférez Alfonso Montero Pérez.



Pilotos Aviadores N° 1 a 4: José Ibarra, Tydeo Larre Borges, Efraín González Conzi, Alfonso Montero Pérez

Ante la inminencia del viaje a Europa del Director de la Escuela, Cap. Boiso Lanza, se nombra como Director Interino al Cap. Mateo Tula Dufort y Álvarez. La instrucción de vuelo continuó con los cuatro aspirantes restantes, y también con los ya brevetados, pero en monoplanos, para acceder al brevet de Piloto Militar.

En julio se da por finalizada la preparación de los aspirantes y el 18 de este mes, en un día de invierno claro y de suave brisa, comienzan por la tarde las pruebas finales. Se encuentran presentes el Jefe del Estado Mayor Interino del Ejército, Cnel. Guillermo Ruprecht, el delegado del Poder Ejecutivo, Cnel. Coralio Enciso, el Director Tula, profesores, alumnos y visitantes. A las cuatro de la tarde Esteban Cristi despegó con el Farman para “reconocer la atmósfera”, pero por una falla de motor debe aterrizar en las cercanías. El Cap. Tula decide entonces, al quedar el avión escuela fuera de servicio, que los pilotos ya brevetados efectúen vuelos en el Castaibert 50 HP, despegando primero Larre Borges, luego Ibarra y, por último, Montero Pérez. Por estar enfermo González Conzi no fue autorizado a volar por el Dr. Vignale.

Se resuelve continuar los exámenes al día siguiente. Las condiciones meteorológicas del 19 de julio fueron buenas pasándose a efectuar las pruebas. Los cuatro aspirantes terminaron satisfactoriamente todos los ejercicios, por lo que se otorgaron los siguientes brevets: N° 5 Alférez Coralio C. Lacosta, N° 6 Alférez Alfredo Rinaldi, N° 7 Alférez Alberto Demicheli y N° 8 Alférez Nicolás Larroca.



Pilotos Aviadores N° 5 a 8: Coralio C. Lacosta, Alfredo Rinaldi, Alberto Demicheli y Nicolás Larroca.

El nivel de este alumnado fue muy alto. Ibarra y Larre Borges tuvieron una destacada actuación como aviadores y fueron hombres decisivos en el desarrollo de la aviación nacional. González Conzi fue militar, abogado, escritor, político y parlamentario de brillo. Montero Pérez alcanzó el generalato y además fue escritor. Lacosta y Rinaldi fallecieron, lamentablemente, en accidentes de aviación, el primero luego de una meritoria carrera. Demicheli fue un conocido hombre público, militar, abogado, dirigente futbolístico y tuvo una extensa carrera política que lo llevó, por un corto periodo, a la Presidencia de la República. Larroca abandonó por razones de salud.

AQ/GVNC

Fuentes consultadas

- *República Oriental del Uruguay – Fuerza Aérea, 75 Aniversario, 1913-1988.*
- *Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya, Primer Tomo, 1913 – 1953, Tte. 1o. (Av.) (R) Juan Maruri, 2007*

Centenario del fallecimiento del Capitán Juan Manuel Boiso Lanza

El 19 de agosto, en el Museo Aeronáutico “Cnel. (Av.) Jaime Meregalli” se realizó una conferencia por el centenario del fallecimiento del Capitán Juan Manuel Boiso Lanza con la presencia del comandante en jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Gral. del Aire Alberto Zanelli, y autoridades civiles y militares. La Academia estuvo presente con su Presidente y varios miembros del Consejo Directivo.

La presentación estuvo a cargo del Miembro de Número Fundador de la Academia Cnel. (Av.) (R) Álvaro Quirós.



Luego de finalizada esta presentación las autoridades y público en general tuvieron la oportunidad de recorrer las instalaciones del Museo Aeronáutico, cerrándose las actividades con un vino de honor.

El 10 de agosto, con motivo de los 100 años del fallecimiento del Capitán Boiso Lanza, se realizaron ceremonias en la Escuela Militar de Aeronáutica (EMA) y en el Panteón FAU.



(Fotos RRPP FAU)

En la EMA a las 09:00 horas se realizó un sencillo homenaje presidido por el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, Gral. del Aire Alberto Zanelli, haciendo uso de la palabra el director del Instituto, Cnel. (Av.) Washington Alejandro. Seguidamente se observó un minuto de silencio.

A la hora 11:00, en el Panteón de la Fuerza Aérea (Cementerio del Norte), se llevó a cabo el acto central en conmemoración del “*Día de los Mártires de la Aviación Militar*”. La ceremonia estuvo presidida por el Ministro de Defensa Nacional, con la presencia de autoridades civiles y militares, familiares y amigos de la Institución. Comenzó con la ejecución de la Marcha Fúnebre por parte de la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea, haciendo luego uso de la palabra el comandante en jefe, Gral. del Aire Alberto Zanelli. Como cierre se colocó una ofrenda floral a los pies del Panteón con el toque de silencio, precedido por un fuego de salva.

Recordando al Cap. Juan Manuel Boiso Lanza

A mediados de 1918 el joven Capitán Boiso Lanza fue designado para participar de una misión militar en Francia a fines de la Primera Guerra Mundial para recibir entrenamiento como piloto de combate en la escuela militar de aviación de Pau, en los Bajos Pirineos, al sur de Francia. El 10 de agosto de 1918, ejecutando su último vuelo para completar el curso, en la fase de aterrizaje se accidentó mortalmente, constituyéndose de esa forma en el primer mártir de la Aviación Militar. La tradición aeronáutica ha señalado esta fecha como el *Día de los Mártires de la Aviación Militar*.

En números recientes de *La Gaceta de la Aviación* se han publicado varias notas y artículos incluyendo algunos aspectos de la trayectoria de Boiso Lanza (Nº 41, 2015, tapa; Nº 42, 2016, pp. 22-23 y pág. 40; Nº 43, pp. 10 a 15; en este número el artículo anterior).

Completando el recordatorio, a cien años de su fallecimiento, reproducimos a continuación dos artículos muy completos referidos al Cap. Boiso Lanza, publicados en números anteriores de la Gaceta. Sus autores son los recordados Miembros de Número Fundadores (y Presidentes de Honor) Don Juan Carlos Pedemonte y Don Juan Maruri y se refieren a su perfil humano y a su última estadía en Europa. Las imágenes son por gentileza del Cnel. Álvaro Quirós.

Perfil humano de Boiso Lanza

*Juan Carlos Pedemonte
Gaceta de la Aviación Nº 11, agosto 1990, pp. 36-37*

Nació en nuestra capital un 28 de octubre. Y murió en Francia el sábado 10 de agosto, hace 72 años (*sic*).

Don Enrique, su padre, era andaluz, y la madre, doña Manuela Lanza, uruguayana. A los cinco años de edad, fue con su familia a vivir a Paysandú, donde aprendió a leer y a escribir y a defender a puñetazo limpio sus posiciones.



En mi nombre, le avisó a vó, un
fuerte y cariñoso abrazo

Eduardo

2^o Regiment d'artillerie

Mahieu (Belgique)

No muy alto aunque de complexión recia, Eduardo salió muchas veces bastante mal en sus grescas con muchachos mayores que él. Decimos Eduardo, porque así se le nombró siempre en su hogar, en recuerdo de un hermanito nacido antes que él fallecido enseguida. Incluso las cartas que escribió siempre a su madre, las firmaba "Eduardo".

En los primeros años de este siglo, Boiso se decidió a ingresar a la entonces Academia Militar y Naval (*sic – debe decir Academia General Militar*). No tenía la edad exigida y logró convencer que había nacido un año antes...



Oficiales y cadetes de la Academia General Militar, 13 de marzo 1903. Boiso Lanza en el círculo

Con el primer mes de 1904, llega la guerra civil. Atinadamente, se licencia a los cadetes, casi todos menores de edad. Boiso piensa que eso es un absurdo y procura influencias para enrolarse. Nadie le hace caso y, como lo hará a lo largo de su corta pero inquieta existencia, se marcha para Cerro Largo con dos camaradas y, en Melo, solicita hablar con el comandante Atanasildo Suárez, jefe de la guarnición lugareña. Los muchachitos son Juan Manuel Boiso Lanza, Tomás Rodríguez Luis, un día contralmirante, y Mateo Tula Dufort al que el destino señaló para suceder a Boiso en la Dirección de la todavía no soñada Escuela Militar de Aviación. Lo que piden es que se les enrole en el ejército de operaciones, Suárez queda perplejo. Les promete respuesta para el día siguiente y esa noche, mientras duda, le escribe una carta a su esposa que está en Montevideo esperando un hijo. Le narra que tres muchachitos quieren ir a la guerra y comenta su problema moral. La futura madre se estremece. En el cajón de un antiguo mueble, quedó en el olvido aquella carta.

Muchos años más tarde - cuando Boiso tenga ya renombre -, la viuda del comandante Suárez, al que un fanático partidario asesinó en las calles de Melo, le narrará la anécdota del padre muerto al hijo, a su vez cadete, quien allá por 1949, cuando fuera Agregado Militar en nuestra Embajada en Roma, contaría al que esto escribe, joven Secretario allí entonces, el episodio de 1904. Este otro Atanasildo falleció siendo General retirado, hace sólo tres años (*sic*).

Retrocediendo en la historia, señalemos que Boiso, con menos de 17 años fue ayudante del Comandante Suárez en la campaña del año 4. Existe un documento de 1917, firmado por el Cnel. Klinger, al que acudía Boiso para que testimoniara sus servicios de 1904, ya que su jefe no existía. “Usted, capitán, siendo ayudante tan joven tuvo un comportamiento descollante en la batalla de Masoller”, dice expresiva y lacónicamente la carta.

Lo que nunca pudimos esclarecer, si los otros dos muchachitos también se salieron con la suya como el otro cadete.



Era teniente de artillería, cuando va a Europa por segunda vez, no va como Agregado Militar a una Legación - como lo eran entonces las Misiones Diplomáticas - sino para hacer cursos de perfeccionamiento en Bélgica. Está incorporado a la Academia de Ingeniería y Artillería en Bruselas cuando

por motivaciones nunca aclaradas -se dijo en su momento que fueron asuntos de faldas, de las largas faldas de 1912... -, tiene un incidente con el belga de su mismo grado, M. Müllet. Se ordena su regreso a Montevideo y actúa el Juez Militar, doctor José Luciano Martínez, abogado, historiador y finalmente general. En esos momentos, Boiso creyó terminada su carrera, pero don José Luciano sostuvo la tesis de que no le correspondía intervenir en un caso desarrollado fuera del país, siendo imposible obtener elementos primarios para el sumario. Y con un mes de arresto, se soluciona todo.



Escuela de Aviación Militar de "Los Cerillos". El instructor Marcel Paillette y sus alumnos. Boiso Lanza es el cuarto desde la izquierda

Se iniciaba la etapa de "Los Cerrillos", la legendaria Escuela de 1913 y Boiso integra el grupo de diez oficiales que con monsieur Paillette quiere aprender a volar. Seguirá lo de la misión a Chile con su camarada Adhémar Sáenz Lacueva, de donde regresa ya piloto aviador. Pero de su actividad aeronáutica, tan corta como densísima, no hablaremos en esta crónica, destinada exclusivamente al enfoque humano del hombre extraordinario que fue Boiso Lanza. Digamos sí, que durante su permanencia en Chile, deja, como ocurrió en la patria y en Europa, una estela enaltecida del caballero, del aviador audaz, del fino intelectual. De nuestro biografiado, ha dicho Edgardo Ubaldo Genta estas palabras definitivas: "Fue indiscutiblemente la más lúcida, caballeresca y sugestiva figura del Ejército en el medio siglo de paz consecuente de la guerra civil de 1904... y tenía una concepción romántica de la vida".



En la Escuela de Aviación Militar chilena, 1915. Con el Tte. chileno Diego Arcena y el diploma que lo acredita como Piloto Aviador, 8 de noviembre 1915.

Fue ateneísta aquí y, en Chile, en un congreso memorable en el que actuaban personajes como Santos Dumont, perduró largamente el brillo de la oratoria del uruguayo.



Autoridades y delegados en el Concurso de Aviación, Valparaíso Sporting Club, 11 de marzo 1916

Salteamos su acción como director-fundador de la Escuela en 1916, base histórica de la Fuerza Aérea. La actividad aeronáutica de Boiso Lanza, lo reiteramos, no es el tema de nuestra evocación en esta oportunidad, como lo hicimos tantas otras veces.

Ha estallado la Primera Gran Guerra. Uruguay, alineado junto a los aliados, envía una misión militar a Francia. Encabezada por el general Dufrechou, la integran los coroneles Borques, Núñez Brian, Tte. Cnel. Marfetán y el ya capitán Boiso. Este ha contraído matrimonio con Magdalena Bélinzon el 30 de abril de 1917. En el “Infanta Isabel” viajan con la misión, las esposas de Borques y Boiso.

Sobreviene el episodio del submarino alemán: una inspección de rutina en el transatlántico español encuentra dos misiones militares a bordo. La uruguaya, como “enemiga”, es llevada al sumergible “U”. Para liberarla, exigen que sus miembros se comprometan a no seguir más allá de España. Boiso, en su perfecto francés, trata de explicar a los alemanes que sólo una orden de su gobierno puede cambiar los planes y acepta, incluso, ser tomado prisionero. El “U” debe alejarse y dejan libres a los uruguayos, sobreviniendo por dos meses una polémica, ya que Boiso sostenía irreductiblemente no haber dado palabra alguna en el submarino.

La misión cumplirá en Francia sus cometidos. Boiso queda incorporado a la Escuela de Aviación de Avord. Pasa a la de Pau en los Bajos Pirineos, afectado al grupo avanzado de “cazas”.

El 9 de agosto de 1918 - la Gran Guerra terminará tres meses más tarde- en sus memorias, escribe el piloto uruguayo: “Son las 9 de la noche; voy a reposar. Mañana debo estar listo para volar”. ¡Su último vuelo!

Fue en un monoplaza “Nieuport”. Formó la escuadrilla, que pronto se perdió en el horizonte. Eran las seis de la mañana. A las 9 se les vio regresar. El primero que debía tocar tierra, era el aparato uruguayo. Ya sobre la pista, ocurrió lo terrible: una “picada”, la caída, el final.

El ministro, doctor Blanco, desde París, envió el telegrama que iba a conmover a todo nuestro pueblo. Un uruguayo que vivía en los Bajos Pirineos, D. José Castro y Pérez, junto a su hijo Horacio, enrolado como voluntario con los franceses, fueron los encargados de llevar la noticia atroz a la esposa de Boiso adonde Da. Magdalena se alojaba con el piloto en la ciudad de Pau. Castro nos fue presentado por el inolvidable amigo nuestro el Cnel. José Luis Ibarra que fuera alumno de Boiso y en charla en el comedor del "Victoria Plaza" en 1955, nos contó detalles de lo que ocurrió en agosto de 1918 al tiempo de la tragedia.

Otro compatriota, D. Adolfo Vaeza Belgrano, que veraneaba en Biarritz, portó la bandera uruguaya que cubrió el féretro de Boiso Lanza. En el cementerio de la Haute-Plante los soldados franceses le rindieron honores. Cuando la repatriación en agosto de 1919, con los restos vino una placa entregada por el gobierno galo. "Al capitán Juan M. Boiso Lanza, muerto por la Francia".

La extraordinaria vida de "Eduardo" había durado solamente 30 años, 9 meses y 13 días.

Boiso Lanza en Europa

*Tte. 1º (Av.) (R) Juan Maruri
Gaceta de la Aviación Nª 6, julio de 1988, pp. 10-11*

La misión uruguaya de observación y estudio en Europa. de la que él formaba parte, como Oficial de menor graduación de todos sus componentes, estaba comandada por el Jefe del Estado Mayor del Ejército (equivalente a lo que es hoy el Comandante en Jefe) Gral. de Brigada Don Julio Dufrechou. Su destino era el frente de guerra y la retaguardia en Francia.

A su llegada a Europa estuvieron dos meses y medio en Madrid, donde Boiso Lanza aprovechó para conocer el máximo posible sobre todo lo relativo a su profesión, visitando varias veces la Escuela de Aviación Militar de Cuatro Vientos a 12 kilómetros de Madrid, donde comenzó a tomar conocimiento de los aparatos modernos en uso en Europa en esos momentos y que representaba una novedad para él, pues lo que se conocía en el Río de la Plata era material anterior a 1914. También visitó sus talleres y en general toda la infraestructura de esta histórica Base Aeronáutica, fundada por los pioneros de la Aviación Mundial, luego generales del Ejército del Aire y aviadores, el Infante Don Alfonso de Orleans y el aeronauta Don Alfredo Kindelán. Allí tuvo la oportunidad de reencontrarse con el gran aviador chileno Luis O. Page de quien conocía su merecida fama como aviador en Chile y con quien trabó conocimiento en la Escuela de Aviación de Villa Lugano, Buenos Aires, donde este se desempeñó como instructor por algún tiempo a las órdenes de Paul Castaibert, en la época en que Boiso Lanza estuvo en esa Escuela en 1916 observando el desempeño del material de vuelo que elegiría para la futura Escuela Militar de Aviación.



Monoplano Castaibert y Boiso Lanza en Buenos Aires (revista Aero Club Argentino, octubre 1916)

De ese material de vuelo, el primer avión Castaibert que llega a nuestro país y es adquirido, luego de una prueba en vuelo en el campo de Aviación de Adami en Piedras Blancas, por Boiso Lanza, es uno especial para acrobacia que había construido Castaibert, a pedido de Page y que llevaba un motor rotativo Le Rhône de 60 HP que el aviador chileno había traído del desmantelamiento de su avión Bathiat Sánchez en Cochabamba, Bolivia. Existe una fotografía que fue publicada en la Revista de la Fuerza Aérea de Chile de octubre de 1984 donde se aprecia a Luis O. Page y al Cap. Juan M. Boiso Lanza (de civil) ante un avión Morane Saulnier, biplano, fabricado por CECA (Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas, Santander) de la que él era piloto de pruebas. Foto tomada en Madrid aunque en la Revista se diga que fue tomada el 10 de agosto en Pau, Francia, momentos antes del accidente.

En los primeros días de junio la Misión Uruguaya se traslada a París, donde se presenta a las autoridades francesas y es recibida por el Presidente Mr. Poincaré, el Ministro de Relaciones Exteriores Mr. Pichon, etc. Días más tarde, toda la Misión hace una visita a la Base de Avord, donde esta instalada la Escuela Militar de Aviación a unos 25 kilómetros de la ciudad de Bourges y a unos doscientos al sur de París. Allí es autorizado a efectuar un vuelo nocturno de pasajero en un avión Voisin con motor Renault de 80 HP.

A su regreso a París, Boiso Lanza solicita al gobierno francés la posibilidad de recibir instrucción de vuelo en las Escuelas de Avord y de Pont Long en Pau. Mientras tanto efectúa diferentes visitas a fábricas, Unidades, Escuelas Militares, etc. El 12 de julio se le comunica que el gobierno francés ha accedido a su solicitud. Se presenta el día 19 en la Escuela de Avord y el 20 hace su primer vuelo con un instructor que lo inspecciona en un Nieuport de 23 metros cuadrados biplaza, autorizándolo a volar solo.

Fue entrenándose de acuerdo con las exigencias de la Escuela en el Nieuport de 23 metros, para luego pasar al más sofisticado Nieuport de 18 metros cuadrados NI-X monoplace, cosa que alcanza el día 24. Se siguió entrenando en este avión hasta totalizar las horas necesarias para poder volar el Nieuport "BEBE" NI-X de 13 metros cuadrados, aparato especial para acrobacia y que se usaba en la Escuela de Pau, donde se especializaban los pilotos en el arte del combate aéreo.



Entradas de las escuelas de Avord y Pau

Al término de su entrenamiento en Avord, según las declaraciones del Gral. Dufrechou al Diario el Día del 15 de febrero de 1919, Boiso Lanza hizo un vuelo de Avord a París y vuelta, en un avión al que había que hacer un raid de ensayo. Por los peligros que entrañaba esta prueba, debía utilizarse a quien tratara de hacerlo voluntariamente. Seis pilotos se presentaron, uno de ellos era Boiso Lanza. En tales circunstancias como se trataba de un alumno extranjero el Director de la Escuela pidió instrucciones a la superioridad. Se le contestó que diera prioridad al Cap. Boiso Lanza y éste realizó el viaje sin contratiempos, conquistando con esto altos prestigios y sincera estimación entre jefes y compañeros.

En los primeros días de agosto, Boiso Lanza ingresa en la Escuela Militar de Aviación de Pont Long en las cercanías de la ciudad de Pau, (Basses- Pyrénées) a unos cincuenta kilómetros de la frontera española, en línea recta, recomendado por el Director de Avord, como un piloto excelente, pero al que había que vigilar por ser extremadamente arriesgado. El Jefe de la Escuela de Pau le dio a conocer entonces, las rigurosas prescripciones a que debían someterse los alumnos, lo cual fue aceptado por Boiso Lanza de inmediato, entrando en carácter de simple alumno, pese a su grado superior al resto. Allí en ocho días, realiza verdaderas proezas, sobrepasando, inteligentemente, todas las pruebas y exigencias de la acrobacia aérea, llegando a hacer en las pruebas de acrobacia, quince loops seguidos. El vuelo en que perdiera la vida era el último exigido para otorgarle el diploma de Aviador Militar, en él Boiso Lanza piloteaba un Nieuport (con seguridad un modelo de 15 o 13 metros cuadrados) como parte de una formación de la cual él era el guía. Cerca del suelo en la aproximación del aterrizaje, hizo una brusca maniobra (según las crónicas de la época) y picó violentamente el aparato chocando contra el suelo. Era el 10 de agosto de 1918 a las 09.00 de la mañana.

Los accidentes en la aproximación del aterrizaje en esa época eran bastante comunes dada la cercanía de la velocidad de pérdida con la velocidad de aproximación, cercanía que significaba solamente unos pocos kilómetros entre una velocidad y otra; sumado a esto el hecho de que el avión era de motor rotativo, lo cual le daba unas características especiales como por ejemplo el efecto giroscópico, con una suciedad a la corrección rápida hacia la izquierda, que podía ser grave en los momentos previos al aterrizaje cuando entraba en alguna turbulencia que le hiciera inclinar su ala derecha, la estabilización era más complicada y difícil. También digamos que el motor rotativo carecía de ralenti y durante el planeo había que hacerlo a golpes de motor, o sea quitando y poniendo contacto, en períodos ininterrumpidos de 4 o 5 segundos, para evitar la detención del motor en el aire, cosa que podía ocurrir y no pocas veces, por inadvertencia o por alguna causa que motivara la distracción en el momento de colocar los magnetos. Todo esto conspiraba para que los momentos previos al aterrizaje fueran difíciles.

Estas características de los aviones antiguos no justifican los accidentes, pero hacen que uno estudie estos casos con más detenimiento y comprensión.



Facsimil del acta de deceso y placa recordatoria de los aviadores fallecidos en accidentes en Pau que se encuentra en una Capilla Memorial de la Aviación en la ruta 589

La personalidad de Boizo Lanza, tan polifacética y caballeresca, fue exaltada durante todos los aniversarios de su fallecimiento, desde el día que fue enterrado provisoriamente en el Cementerio de la Haute-Plante de Pau, hasta ahora y todavía no se ha dicho ni se ha escrito todo lo que significó para la creación de la Aeronáutica Militar, pues hoy todavía, los que investigamos sobre su heroica vida, nos asombran ciertas facetas aún desconocidas de su brillante y culto carácter, así como su intrepidez y amor a la aviación, a la cual había volcado toda su vida desde 1913.

Para finalizar digamos que el homenaje más importante hecho en su memoria, fue que el histórico Aeródromo del Camino Don Pedro de Mendoza y la vía llevara su nombre desde el 9 de setiembre de 1930, gracias a la "Comisión General de Aeronáutica" del Centenario, de la cual el Sr. Dn. Enrique Andreoli era el Presidente y el Tte. Cnel. Don Cesáreo L. Berisso el Secretario General. Este homenaje, idea de nuestro Precursor el Gral. Berisso, tenía su origen en el mes de setiembre de 1919 en que a su vuelta de los Estados Unidos de América hace un informe de 127 páginas al Ministro de Guerra y Marina, comenzándolo con el pedido de que la Escuela Militar de Aviación llevara el ilustre nombre de nuestro primer mártir.

Cesáreo L. Berisso en los Estados Unidos: octubre 1918- junio 1919

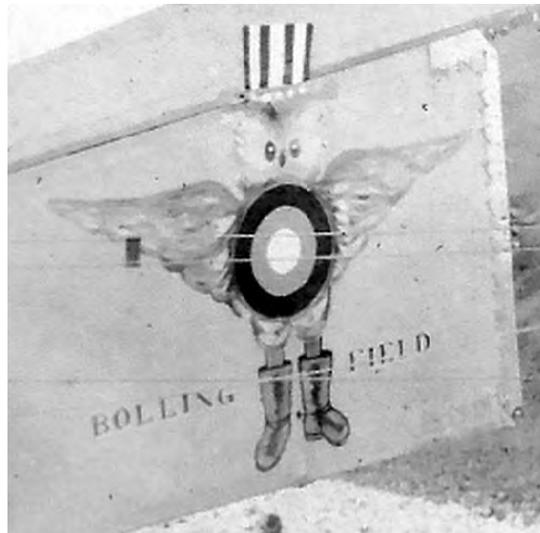
Hace casi un siglo, el 18 de julio de 1918, el entonces Tte. Berisso es designado por el Poder Ejecutivo en misión de observación y estudio en los Estados Unidos de Norte América y nombrado Agregado Militar en Washington. Se destaca, entre otros, el apoyo dado a Berisso por el Dr. Emilio Frugoni en una carta manuscrita, de fecha 18 de agosto de 1918, presentándolo ante una importante personalidad estadounidense (notemos que la Primera Guerra Mundial finaliza el 11 de noviembre de ese año).

Comenzó sus cursos de aviación de caza y artillería en Rockwell, San Diego, California, el 1° de octubre de 1918 finalizándolos el 14 de febrero de 1919. Continúa luego con un curso de bombardeo en la base Ellington, en Houston, Texas, hasta el 10 de marzo de 1919 pasando a Post Field en Fort Sill, Oklahoma, donde completa un curso para observadores y pilotos observadores el 24 de abril de 1919 y obtiene la licencia de piloto aeronauta No 821 el 19 de junio. La estadía de Berisso en Estados Unidos en los años 1918 y 1919, como joven Teniente 1°, se describe en forma muy completa en la obra de Don Juan Maruri "*Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya*", Primer Tomo 1913-1953, pp. 152-155.

En esta nota presentaremos imágenes de esta estadía facilitadas por la Dra. Ana Ma. Berisso, nieta de este ilustre pionero, extraídas de sus álbumes de fotos familiares a quien agradecemos sinceramente su gentileza.



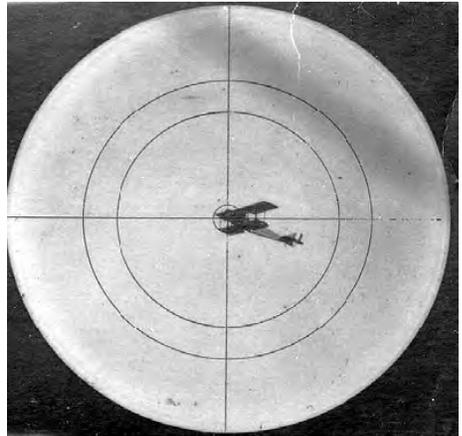
Antes de comenzar su entrenamiento Berisso tuvo la oportunidad de volar en Bolling Field, Washington DC, un biplano *Packard - Le Père LUSAC-II*, un avión reciente en la época, con un motor de 400 HP mucho más potente que el que propulsaba los Curtiss *Jenny* con los que se entrenaría (y de los *Castaibert* y *Farman* con los que había volado antes).



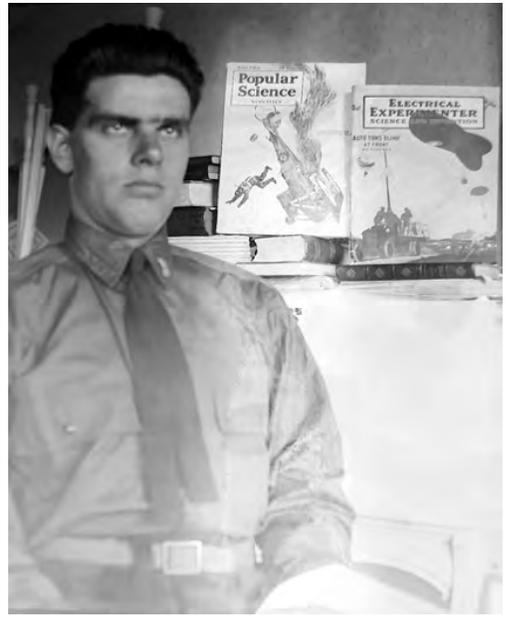
Packard - Le Père LUSAC-II

Las imágenes siguientes son del entrenamiento de artillería y caza (Rockwell Field)





En distintos Curtiss JN-4 "Jenny" y una imagen de cine-ametralladora de uno de sus vuelos de entrenamiento

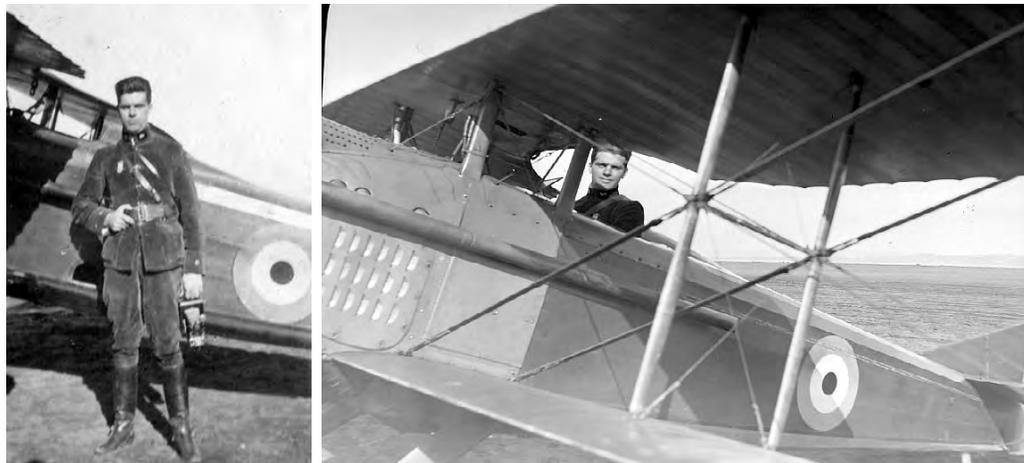


Berisso en su cuarto de estudios

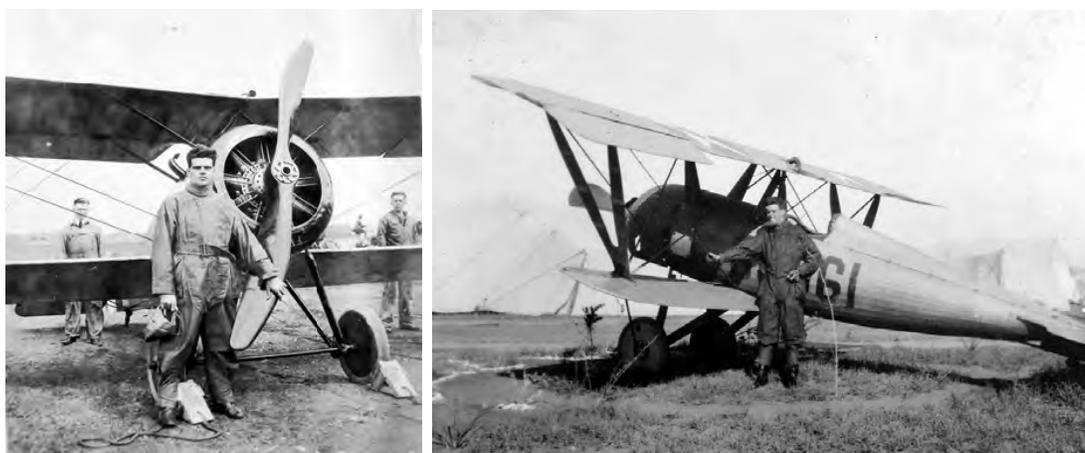
Las imágenes siguientes muestran a Berisso frente a, o a los comandos de, distintos tipos de aeronaves, pero esto no indica que haya volado en todas ellas. Es muy probable que, en muchas ocasiones, haya aprovechado la oportunidad para sacarse fotos en sus cabinas o frente a ellos simplemente como recuerdo.



Junto a un SPAD



Frente al SPAD, con su cámara fotográfica, y en la carlinga



Izquierda, frente a un biplano Sopwith (?) y , derecha, a un Nieuport 28



Frente a distintos Thomas Morse Scout



En un Curtiss Pusher D



Frente a un Lussac II y Airco DH.4s y, a la derecha, en un DH.4



Frente a un hidroavión Curtiss (posiblemente en San Diego Bay) y, a la derecha, en Arcadia

El famoso William “Billy” Mitchell, en la época Jefe del Grupo de Instrucción y Operaciones de la Aviación del Ejército de los EEUU, firma las calificaciones de Berisso al concluir sus cursos como “*sobresalientes*” y en cuanto a la opinión general: “*perspicaz, versado, diestro e intrépido*”. Berisso también llegó a conocer a Jimmy Doolittle, instructor en Rockwell Field, quien más tarde fuera un aviador legendario y con quien entabló amistad. Se reencontraron en Montevideo, en setiembre de 1926, durante una visita de Doolittle al Uruguay.

Berisso apreció muchísimo su estadía en los EEUU y hasta llegó a pensar en quedarse pero, afortunadamente para la aviación nacional, pudieron más el terruño y la familia.

GVNC

Referencias

- “Gral. Cesáreo L. Berisso. Precursor de la Aeronáutica Uruguaya y Argentina”, Tte. 1o (Av.) Juan Maruri.
- “Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya”, Tomo I, 1913-1953, Tte. 1o (Av.) Juan Maruri.
- “Aportes para la historia de la Fuerza Aérea Uruguaya”, Cnel. (PAM) Jaime Meregalli, Sgto. 1o (TE) Carlos Bernasconi, 1974.
- “El entrenamiento de Berisso en los Estados Unidos”, Gaceta de la Aviación No 38, pp. 19-22, Gustavo V. Necco Carlomagno, 2012.

Tragedia en Itacumbú: 9 de enero de 1938

Hace 80 años, a comienzos de 1938, se realizaba una fiesta de confraternidad en Paso de los Libres, provincia de Corrientes, y en Uruguayana, Brasil, donde los presidentes de Argentina, Gral. Agustín P. Justo, y Brasil, Don Getulio Vargas, participaban de la ceremonia inaugural de sendos monolitos recordando el propósito de construir un puente internacional que uniría a las dos naciones, presidiendo luego el desfile de tropas y el paso de las columnas ciudadanas.

El domingo 9 de enero, a las 6:30 de la mañana, el Presidente Justo y su comitiva despegan desde el aeródromo de El Palomar hacia Paso de los Libres en dos bimotores Lockheed: un L12B “Electra Junior”, N° de serie 1249, matrícula 161, de la Aviación del Ejército y un L10A “Electra”, N° de serie 1115, matriculado MM-1, de la Aviación Naval, siendo escoltados por dos patrullas con tres aviones de caza biplanos Curtiss Hawk III cada una, de la Aviación del Ejército.

En este viaje los aviones fueron ocupados de la siguiente manera:

Lockheed “161”, 4 tripulantes y 7 pasajeros,

- Piloto, Tte. Coronel José F. Bergamini, jefe del Rgto. Aéreo N° 1
- Copiloto, Mayor Víctor V. Vergani, jefe del Grupo 1 de Observación
- Mecánico, Sgto. 1° Victorio Ángel Leveratto
- Radiotelegrafista, Sgto. 1° Rosa León Castillo
- Gral. Agustín P. Justo, Presidente de la Nación
- Gral. Basilio Pertiné, Ministro de Guerra
- CAlte. Eleazar Videla, Ministro de Marina
- Cnel. Jorge J. Manni, Cdte. de la Aviación del Ejército
- Cnel. Abraham Schweizer, jefe de la Casa Militar
- Tte. Cnel. Firmo Horacio Posadas, Edecán Militar
- Tte. Cnel. Antonio Berardo, jefe del Rgto. 1 de Artillería



*Lockheed L12B “162” de la Aviación del Ejército, similar al “161”
(Fuente: <http://www.amilarg.com.ar>)*

Lockheed “MM-1”, 3 tripulantes y 5 pasajeros,

- Piloto, Tte. de Navío Adolfo Baca (o Vacca)
- Mecánico, Suboficial 1º Juan Di Luca
- Radiotelegrafista, Suboficial 2º Alfredo O. Piana
- Cap. de Fragata Andrés Schack, Edecán Naval
- Tte. de Navío Juan Oreschnik, Ayudante del Ministro de Marina
- Tte. Cnel. Carlos Kelso, jefe del Rgto. Granaderos a Caballo
- Sr. Miguel J. Rojas, secretario privado del Presidente
- Sr. Eduardo F. Justo, piloto civil e hijo menor del Presidente



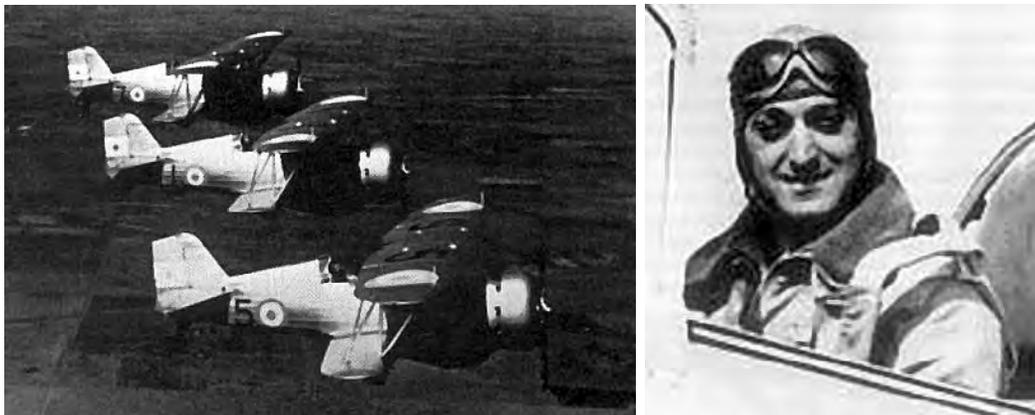
*Lockheed L10A “MM-1” de la Aviación Naval
(Fuente: <http://www.amilarg.com.ar>)*

La escuadrilla de escolta estaba integrada por:

- 1ª Patrulla, Mayor Claudio A. Mejía (jefe del grupo), Ttes. Horacio C. Rivara y Juan Carlos Ríos
- 2ª Patrulla, Ttes. Primeros Estanislao Piccione y Enrique Maranesi, y Tte. Juan F. Fabri

Finalizados los actos la comitiva argentina emprende el regreso por la tarde, pero intercambiando los aviones. Los partes meteorológicos recibidos indican que se aproxima una tormenta y el Presidente Justo inquiriere si se puede partir. Al obtener una respuesta positiva es el primero en abordar el Lockheed “MM-1” naval. Surge un inconveniente: se han retrasado los oficiales jefes Schweizer, Posadas y Berardo. El tiempo apremiaba, porque el temporal se había extendido por una vasta zona del trayecto, y se resuelve entonces que ocupen los lugares vacíos el Coronel Kelso y el Capitán de Fragata Schak, disponiéndose que los retrasados viajen en el Lockheed “161”.

Poco después de las cinco de la tarde despegan del aeródromo de Paso de los Libres las dos patrullas de escolta, luego el Lockheed “MM-1”, transportando al Presidente, y un cuarto de hora más tarde el Lockheed “161” al mando del Tte. Cnel. Bergamini. Las tormentas en el regreso desbandan la formación, ya algo separada por los retrasos en la salida. El primer grupo, comandado por el Mayor Mejía, tuvo que aterrizar con muy malas condiciones meteorológicas en zonas rurales para poder ubicarse, pero sólo al pasar por encima de la Basílica de Luján y reconocer sus torres pudo encontrar el rumbo de regreso a El Palomar.



*Escuadrilla de Curtiss Hawk III y Mayor Claudio A. Mejía
(uno de los mejores pilotos de caza de la Aviación del Ejército).*

Al fin de la tarde habían arribado a la base aérea de El Palomar los seis Curtiss Hawks y poco tiempo después lo hacía el Lockheed “MM-1” presidencial, pero el Lockheed “161” nunca llegó. Su retraso le fue fatal: evidentemente el avión, al atravesar las tormentas, perdió su rumbo y, sea por efectos de un rayo o falla de los motores exigidos al máximo, se había precipitado a tierra. Algunos lugareños afirmaron ver como una llamarada bajaba del cielo para incrustarse en el suelo. Todos sus ocupantes (Bergamini, Vergani, Leveratto, Castillo, Schweizer, Berardo, Posadas, Oreschnik y el joven de 27 años Eduardo F. Justo) habían perecido.



José F. Bergamini como joven Teniente en el Grupo 1 de Aviación; entierro de Eduardo F. Justo en Buenos Aires; otra vista del Electra Junior “162”, similar al “161”

El avión fue encontrado al anochecer de ese día en forma casual, totalmente destrozado, dentro de la estancia de Don Norberto Arralde, próximo a la confluencia de los arroyos Itacumbú y Zanja Honda, en el Departamento de Artigas. Fue hallado por el peón Felipe Olivera, a quien acompañaba el capataz Don José María Errandone Guerra.

Enfrentando al temporal y cruzando a nado los arroyos desbordados, Olivera lleva la triste noticia a la comisaría del vecino pueblo Tomás Gomensoro, ubicado a unas dos leguas al norte del lugar, donde llegó hacia las 8 de la noche. Inmediatamente se organizaron expediciones vecinales, policiales o militares de auxilio desde Tomás Gomensoro, Bella Unión y Salto a pie, a caballo o en rodados, así como una fluvial desde Monte Caseros, en la provincia de Corrientes. Como el temporal continuó agravándose durante dos días produciendo desborde de ríos y lagunas, en un entorno de campos pedregosos,

bajos y anegadizos, sólo se pudo llegar al sitio de la tragedia el lunes 10 hacia el mediodía, como se relata más adelante.

En las primeras horas de ese lunes llegaron a Montevideo las noticias del accidente, identificándose el lugar hacia las 3 de la mañana. Inmediatamente el Inspector General del Ejército, Gral. José María Gomeza, dispuso que el Subdirector de Aeronáutica, Mayor Hernán S. Barú, quien se encontraba en el Aeródromo Militar “Capitán Juan Manuel Boiso Lanza”, organizara el auxilio. A pesar de la hora intempestiva, y a que el personal de la Aeronáutica Militar se encontraba en periodo de vacaciones, el ayudante del Director General, Tte. 1º Gualterio F. Trelles, tomó a su cargo la citación perentoria de pilotos, mecánicos, radiotelegrafistas y personal de sanidad, en tanto que el Mayor Barú se encargaba de alistar los aviones asignados. Esperando poder llegar a tiempo para socorrer a las víctimas todo estuvo pronto en el breve lapso de dos horas para partir con destino al Departamento de Artigas. Debido al aislamiento producido por la destrucción de líneas telegráficas y telefónicas por las tormentas reinantes no se conocía la magnitud de la tragedia y se estructuró la misión en base a dos aviones sanitarios y dos con radio con la expectativa de atender a los heridos.

La expedición estaba compuesta por dos aviones de observación Potez 25 equipados con radio, a fin de ubicar el lugar del accidente y poder transmitir noticias desde el lugar de los hechos; un Stinson sanitario, que debía aterrizar lo más cerca posible del accidente y trasladar a los heridos a Salto, y un “Dragon Rapide” sanitario con cuatro camillas que, desde Salto, trasladaría los heridos a Montevideo.

Las tripulaciones estaban conformadas por:

Grupo de Observación (dos Potez 25)

Piloto: Teniente Rivas Gómez

Piloto: Sargento 1º Atahualpa García Montejo / Telegrafista: Teniente 1º Elbio Legris

Grupo Sanitario

Monoplano Stinson:

Piloto: Capitán Conrado Artigas Sáez, Doctor Octavio P. Gravanzola, Sargento 1º Asdo. Justo M. Sánchez

Biplano bimotor “Dragon Rapide”

Piloto: Mayor Mariano Ríos, Mecánico: Sargento J. Giarda, Practicante Juan Nossar.



Potez 25 y Romeo Ro.37bis en vuelo (foto ABN 8590) , “Dragon Rapide” ambulancia (foto ABN 8864), Stinson Reliant SR-8B sanitario (Museo Aeronáutico)

El Stinson despegó a las 5:30 de la mañana, seguido por los biplanos Potez a las 5:40 y el “Dragon Rapide” a las 5:50, efectuándose el vuelo hasta Flores sin visibilidad para continuar hasta Salto y Tomás Gomensoro volando bajo con fuerte viento y lluvia.

Sáez aterriza con el Stinson en Salto a las 7:55, Ríos con el “Dragon Rapide” lo hace a las 8:15 mientras que García Montejó, con uno de los Potez, continúa hacia Tomás Gomensoro. En esa localidad García Montejó fue informado de la ubicación del Lockheed accidentado y comunica la posición a Sáez quien parte con su Stinson al sitio indicado. Éste intenta descender junto a los restos del “161” pero, imposibilitado de hacerlo debido al pésimo estado del terreno, decide probar suerte a unas 30 cuadras del lugar, logrando aterrizar. Desde esa posición remonta el Itacumbú en bote desplazándose lentamente a remo o impulsándose con sus brazos hasta llegar al lugar de la catástrofe y poder corroborar la magnitud del accidente: no había ningún signo de vida. Vuelve al Stinson para comunicar la triste noticia por medio del pequeño transmisor de a bordo y regresa al lugar del accidente donde, extenuado por el esfuerzo, fue hallado por las primeras comisiones de auxilio que llegaron por vía terrestre.

Ambos Potez tuvieron a su cargo la escolta de la caravana fúnebre desde Tomás Gomensoro hasta Bella Unión que desde ahí continuó hasta Monte Caseros, Corrientes, el día 11. Ese día el Mayor Ríos vuelve a Montevideo en busca de la ofrenda floral de la Aeronáutica Militar y de su bandera de guerra que depositó sobre el féretro del Tte. Cnel. Bergamini, momentos antes de ser embarcado para la Argentina.



Romeo Ro.37bis (foto ABN 8532)

Desde Monte Caseros los cadáveres de los ocupantes del avión argentino fueron llevados a Buenos Aires por vía aérea, escoltados por tres aviones Romeo Ro.37bis de la Base Aeronáutica No. 1. Eran los N° 2, 3 y 4 tripulados respectivamente por el Mayor Oscar D. Gestido y Sgto. 1ro. Víctor Luciano, el Mayor Medardo R. Farías y el mecánico Brígido Albarracín, y el Alférez Eladio Silvera y mecánico Washington Baco. El día miércoles 13 intervinieron en el desfile aéreo organizado durante las exequias y participaron de todos los homenajes realizados en la metrópoli, regresando el viernes 15.

El 17 de enero por orden ODGAM N° 5996 se felicita el comportamiento de los Sres. Oficiales que estuvieron cerca de la catástrofe, especialmente al Cap. Conrado A. Sáez y su mecánico Justo Miguel Sánchez.



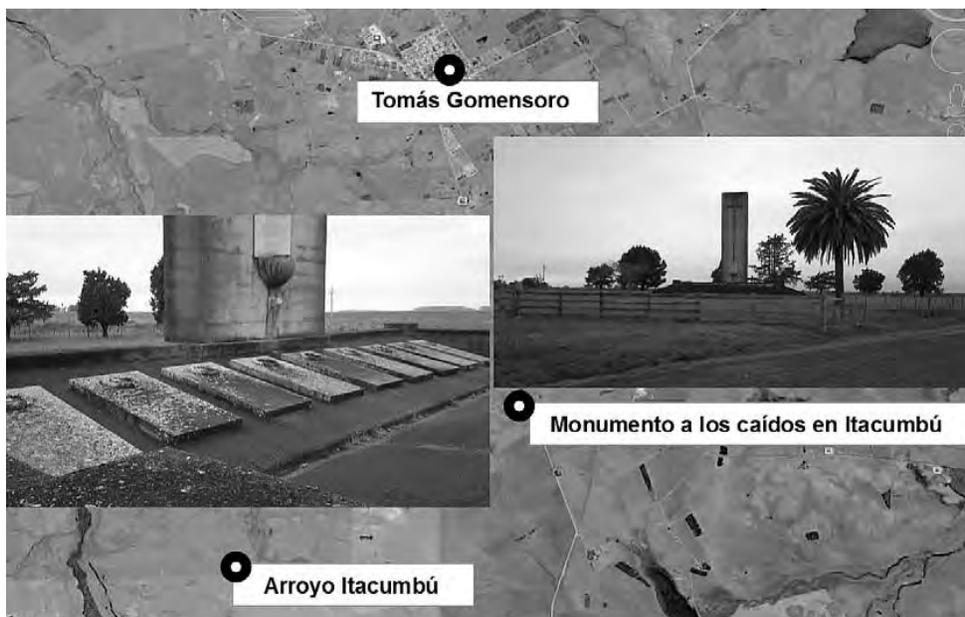
Conrado A. Sáez frente a un Potez 25 (Museo Aeronáutico)

Mayor Oscar D. Gestido, Tte. Coronel Glauco Larre Borges, Mayor (Arg.) Claudio A. Mejía y Mayor Hernán S. Barú, aeródromo "Cap. Juan Manuel Boiso Lanza", 24 de abril 1938 (J. Maruri)

El 24 de abril se efectuó en el Aeródromo Militar "Cap. Juan Manuel Boiso Lanza", una ceremonia de devolución del pabellón nacional que cubrió el féretro del comandante del avión accidentado.



El Museo Aeronáutico exhibe una estatuilla ecuestre del General José de San Martín obsequiada por el Ejército Argentino al Cap. Sáez en reconocimiento por su labor en el accidente y el arcón de madera, también donado por el Ejército Argentino, conteniendo el Pabellón Nacional empleado para cubrir el féretro del Tte. Coronel Bergamini.



Mapa de la zona (Google Earth) y dos vistas del Monolito conmemorativo del accidente en Itacumbú

A pocos kilómetros de donde cayó el avión en 1938 se encuentra un monumento conmemorativo emplazado en una hectárea de tierra donada por el gobierno uruguayo al Estado argentino. El monolito conmemorativo, que incluye los nueve nombres de los caídos, se encuentra ubicado a unos 4 kilómetros de la localidad de Tomás Gomensoro y es todo lo que queda de esta tragedia.

Hemos intentado en esta nota no sólo recordar un trágico suceso que, en su momento, conmocionó a los rioplatenses sino también destacar la dedicación, esfuerzo y compromiso de los aviadores orientales en sus intentos de rescatar a los camaradas argentinos caídos.

Fuentes consultadas

- “Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina “, Tomo Segundo, Antonio M. Biedma Recalde, , pp. 231-235, 1969.
- “Aportes para la historia de la Fuerza Aérea Uruguaya”, Cnel. (PAM) Jaime Meregalli, Sgto. 1º Carlos L. Bernasconi, pp. 379-382, 1974.
- “Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya” , primer tomo 1913-1953, Tte. 1º (Av.) (R) Juan Maruri, pp. 437-438, 2007.
- Archivo Museo Aeronáutico (Cnel. (Av.) (R) Álvaro Quirós y Sr. Eduardo Luzardo)

Pan Am - Una magnífica aventura

(Segunda parte)

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

El equipo

Todo gran líder está apoyado por un gran equipo y Pan Am no fue la excepción. Un grupo de personalidades de destaque en cada una de sus esferas acompañó a Trippe desde los primeros momentos. Entre ellos:

- **Charles Lindbergh.** Como consecuencia de su vuelo en solitario de 33 ½ horas sobre el Atlántico Norte en el “*Spirit of Saint Louis*” entre New York y París, iniciado el 20 de mayo de 1927, Charles Augustus Lindbergh se volvió la persona más conocida de los EEUU de la noche a la mañana. Ni siquiera la llegada del hombre a la Luna en 1969 tuvo el impacto en la opinión pública que su hazaña generó.

Aún antes de tener una aerolínea en funciones, Trippe se resolvió a contratar al famoso aviador a sabiendas que su fama se reflejaría sobre ésta; una prueba más de su visión anticipadora.

Cómo logró seducir al famoso aviador no se sabe; éste sin duda había recibido un sinnúmero de propuestas de todo tipo, pero se decidió por unir su suerte a la de Pan Am. Sin duda, la pasión común de ambos por la aviación fue uno de los factores decisivos.



Lindbergh junto al “Spirit of St. Louis; centro: Lindbergh y Trippe con un Trimotor Ford; derecha: Trippe y Lindbergh frente a un Fokker F VIIa

Lindbergh demostró ser de un valor formidable para la joven aerolínea; su capacidad técnica y sus habilidades como piloto se mostraron insuperables.

Durante la rápida expansión por las Américas y el Caribe, el aviador operó muchos de los vuelos exploratorios que pronto se convertirían en servicios regulares. Dondequiera que iba, las multitudes lo seguían con admiración.

Muchas veces era acompañado por su esposa Anne Morrow, quien era tan intrépida como él. Y Trippe tenía buen cuidado de lograr la máxima exposición mediática de los movimientos del popularísimo aviador y de su encantadora esposa. Era no sólo un eximio piloto, sino que poseía además grandes aptitudes técnicas y así colaboró con el constructor de aviones Igor Sikorsky en la génesis y perfeccionamiento de muchos de los aparatos utilizados por la aerolínea en su arrolladora expansión. El

Sikorsky S-42, que significó un salto gigantesco en performance, fue esbozado al dorso de un menú en un restaurante de Cienfuegos, Cuba, por Lindbergh junto con Trippe y Sikorsky.

- **André Priester:** Priester llegó a los EEUU con el constructor de aviones Anthony Fokker. Trippe lo contrató entonces como su Consejero Técnico Jefe, pasando posteriormente a ser Vicepresidente y Jefe de Operaciones de la aerolínea.



Este holandés de pequeña talla, que hablaba el inglés con un pesado acento germánico, era una persona de altísimas exigencias, tanto en la parte técnica como en la conducta y la presencia que debería observar el personal de vuelo.

En su oficina lucía un cartel con la siguiente leyenda: “La aviación no es en sí inherentemente peligrosa. Pero en una medida aún mayor que la del mar, no perdona en modo alguno la falta de cuidado, la incapacidad o la negligencia”.

Él fue quien diseñó por muchos años las especificaciones de los aviones que Pan Am compraba y en su momento llegó a exigir a Boeing prever pasillos por dentro de las alas en el B314 para que se pudiera acceder a los motores en pleno vuelo, lo que en verdad no tuvo nunca una aplicación práctica.

Abstemio de convicción logró por muchos años impedir que se sirviera alcohol a bordo de los aviones de la Compañía. Y por supuesto que los tripulantes tenían absolutamente prohibido beber en público, aún cuando no usaban su uniforme.

Pero este celo extremo hizo de Pan Am un modelo y una referencia técnica en el mundo de la aviación, y contribuyó a forjarle una imagen inigualada.

- **Hugo Leuteritz.** A fines de la década de 1920, los aviones comerciales operaban mayormente a la luz del día y se guiaban en su ruta – cuando era sobre tierra firme – por accidentes geográficos, carreteras y vías de tren. Pero sobre mar abierto, la cosa cambiaba y era prácticamente imposible pensar en cubrir grandes distancias sin el auxilio de equipos de navegación avanzados. Aún en la costa distancia que separaba a Key West de Cuba, los lentos Fokker podían desviarse a influjo de los vientos y perder su rumbo. De noche sobre el mar y si había buen tiempo, las estrellas podían usarse como referencia, tal como lo hacían desde mucho tiempo los marinos. Pero si el cielo estaba cubierto....

Y para los planes de expansión global de Trippe, era imprescindible tener el apoyo de equipos que permitieran cubrir las enormes distancias sobre mar abierto, donde no existía referencia alguna. Así que pidió ayuda a la Radio Corporation of America (RCA), que le envió a Hugo Leuteritz.



En ese momento (1928) existían aparatos de navegación para barcos que usaban un tipo de antena llamada Adcock por su inventor. Pero eran muy pesados para ser llevados a bordo de un avión y muy limitados en su alcance.

Leuteritz experimentó con distintas frecuencias, hasta que logró identificar las más apropiada y diseñó estaciones de tierra y transmisores apropiados para los aviones.

Después de sobrevivir a un accidente en un vuelo de retorno desde La Habana a Key West, donde el piloto perdió el rumbo hasta que el combustible se agotó y debió efectuar un acuatizaje forzoso, la necesidad de tener radioayudas se hizo evidente y la fuerte resistencia de los pilotos a utilizarlas terminó por ceder. Ayudó mucho que Leuteritz se ganara a Priester para su causa. El servicio a Cuba se volvió entonces una rutina y no volvieron a producirse accidentes de este tipo.

Terminado su trabajo, Leuteritz se dispuso a volver a su puesto en la RCA, cuando Trippe le propuso trabajar para Pan Am. Enterado de los ambiciosos proyectos que tenía la joven aerolínea, decidió pasar un período de prueba de 6 meses, al fin del cual asumió su cargo de Vice Presidente-Comunicaciones.

- **William Van Dusen:** El accidente que puso en peligro la vida de Leuteritz y causó la muerte de un pasajero, además de la pérdida del Fokker “General Machado”, tuvo una inmensa repercusión en los medios de prensa y afectó enormemente la aún frágil reputación de la aviación comercial y aerotransportado. Donado al Smithsonian Museum por supuesto y antes que nada, la de Pan Am. Trippe se dirigió entonces a la firma de relaciones públicas Doremus & Co., que tenía como clientes a las principales firmas financieras del país. Y Doremus le envió a un joven llamado William Van Dusen.



El y Trippe trabajaron extensamente en la actitud pública a asumir y Van Dusen desarrolló la filosofía que seguiría en los años a venir: “La mera necesidad de sobrevivir requería de algunas estrategias. A veces nos vimos obligados a inventar. Nuestra causa dependía más de una amable comprensión que de la verdad y de los valores absolutos”.

Con el tiempo, Van Dusen pasó a ser empleado de Pan Am, asumiendo el Cargo de Director de Relaciones Públicas de la aerolínea. Sus relatos de las hazañas llevadas a cabo contribuyeron a cimentar la reputación de la Compañía como el pionero de la aviación comercial.

Los hitos de la epopeya

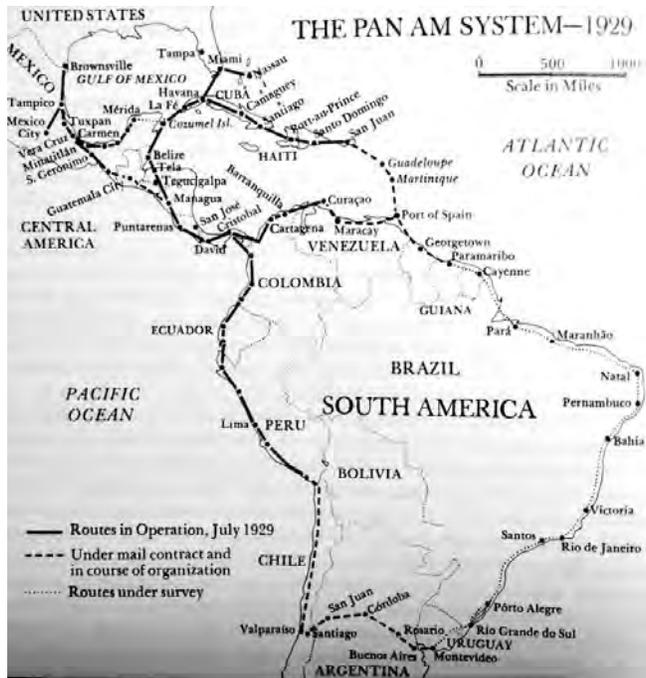
A partir de ese corto vuelo inicial en 1927, la expansión de la aerolínea fue fulgurante.

- **Al sur del Rio Bravo:** A fines de 1929, las rutas de la Compañía cubrían México, Centroamérica, el Caribe y el continente Sudamericano, a partir de sus bases en Miami y Brownsville. Por la costa oeste de este último, la cobertura se hacía a través de una subsidiaria común con la naviera Grace & Co., que tenía una posición de gran fortaleza en esa parte del mundo: la Pan American-Grace Airways o Panagra.

Fue a través de esta última que se inició el servicio a Uruguay; Panagra llegó a Montevideo el 30 de noviembre de 1929.

Con Grace Trippe había aplicado esa famosa máxima que establece “si no puedes vencer a tu rival, únete”. Pero con todos los demás obstáculos encontrados en el camino de su dominación fue implacable. Compró, absorbió o arruinó a sus rivales. Y en el proceso, se hizo con la propiedad de, o inició a, casi todas las aerolíneas que operaban en esa área.

Uno de los rivales más duros fue la llamada NYRBA (New York, Rio and Buenos Aires Airways) que le dio más de un problema a través de su volátil y audaz presidente, Ralph O’Neill, un as de la Primera Guerra Mundial con múltiples condecoraciones, siempre listo para una buena lucha. Entre fines de 1929 y agosto de 1930 NYRBA se constituyó en un peligroso competidor, que terminó sucumbiendo entre los excesos de O’Neill y las hábiles maniobras de Trippe. Es de hacer notar que NYRBA llegó con sus aviones a Montevideo, también a fines de 1929.



El sistema de rutas de Pan Am en 1929

- **El Pacífico:** A comienzos de la década de 1930, Trippe que ya había conquistado todo el Hemisferio Occidental (con la excepción de Canadá y los EEUU; en este último, su país de origen, nunca se le permitió volar domésticamente, un poco por el temor que arrasara con todos sus competidores. Este impedimento tendría a largo plazo consecuencias catastróficas para Pan Am.) comenzó a mirar más allá del Continente Americano.

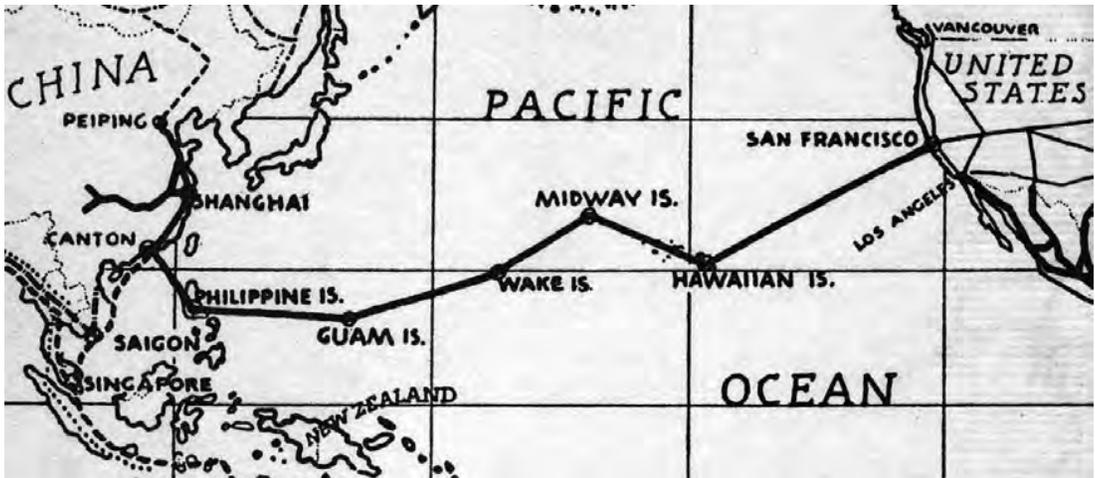
Su primera mirada se dirigió al Atlántico Norte, que era la ruta más transitada en el mundo. Trippe reconoció que los pasajeros de primera clase en los barcos, más el transporte de mercaderías de altísimo valor y de correo, aún siendo una parte muy menor del total, constituían un muy lucrativo mercado potencial para una aerolínea. Los obstáculos eran geográficos, financieros y diplomáticos.

En junio de 1931 escribió una carta a los seis fabricantes de aviones de los EEUU solicitándoles la construcción de un avión capaz de cubrir 2500 millas nonstop. Cuatro de ellos le hicieron saber que estaba soñando, pero dos se comprometieron a estudiar su pedido: Sikorsky y Martin. El resultado sería en junio de 1934 el Sikorsky S42 y en octubre de 1935 el Martin M130.



Sikorsky S42 - El explorador y Martin M130 - El China Clipper

Pero fueron los obstáculos diplomáticos que bloquearon la penetración del Atlántico Norte. Tanto Francia como Inglaterra, ante la ausencia de un avión capaz de cubrir la ruta, impidieron la iniciación del servicio hasta 1939. Entonces Trippe tomó la decisión: sería el Pacífico.



Ruta del China Clipper - el vuelo original terminó en Manila por falta de permisos para continuar hasta Hong Kong

Trippe logró que la Marina de los EEUU, con la que tenía una excelente relación, pusiera bajo su jurisdicción al atolón desierto de Wake mediante una orden presidencial y obtuvo el permiso de utilizar a Midway, Wake y Guam como bases aéreas.

El salto desde San Francisco a Honolulu, 3760 quilómetros es la distancia más grande sobre mar abierto en todo el mundo. Salvado ese obstáculo, nada más sería imposible.

Comenzó entonces una intensa preparación: todo estaba por hacerse en ese inmenso océano. Se establecieron cartas de consumo de combustible y de régimen ideal de los motores, de meteorología, corrientes de vientos y navegación. Se hicieron vuelos de prueba, chequeando los equipos de navegación inalámbrica ideados por Leuteritz y se buscó mejorar las prestaciones del S42 con un sinnúmero de refinamientos en las hélices, los motores y la aerodinámica. Pero en las tres islas intermedias no existía la infraestructura necesaria para una operación aérea. (Wake era un atolón desierto).

Y se necesitaba todo: agua potable, electricidad, alojamiento para el personal, estaciones de radio y radioayudas, meteorología, oficinas, muelles, depósitos de repuestos, combustible, lubricantes y de aprovisionamiento para los aviones. Y posteriormente, hoteles en Midway y Wake para los futuros pasajeros y todos sus suministros. En Wake, atolón en forma de V, hubo que dinamitar los corales que crecían en la laguna interior, pues podrían haber abierto el casco de los hidroaviones.

Por fin llegó el gran día: ante un público de unas 150,000 personas flotaba majestuosamente el Martin M130 en la terminal de yates de la base Aeronaval de Alameda, situada al Oeste de San Francisco, a través de la bahía del mismo nombre. El evento fue transmitido por varias cadenas radiales a todo el mundo. El momento culminante llegó cuando Trippe, a través de altavoces, le dijo al capitán Edwin Musick, comandante del vuelo: "Capitán Musick, usted tiene sus órdenes de navegación; suelte amarras y parta hacia Manila". El rugido de los motores fue acompañado por una algarabía de gritos, bocinas de autos, sirenas y treinta aviones de escolta mientras el público aplaudía y agitaba banderas.



La Bahía de San Francisco y la base aeronaval de Alameda

El Martin, cargado con el peso del correo en sus bodegas y los tanques repletos de combustible, inició una pesada carrera, tardando en ganar altura. Pronto el capitán Musick se dio cuenta que no lograría elevarse lo suficiente para volar por sobre el puente San Francisco-Oakland Bay Bridge en construcción y debió pasar bajo el mismo. Comentó después el ingeniero de vuelo Vic Wright: “Todos nos agachamos”.

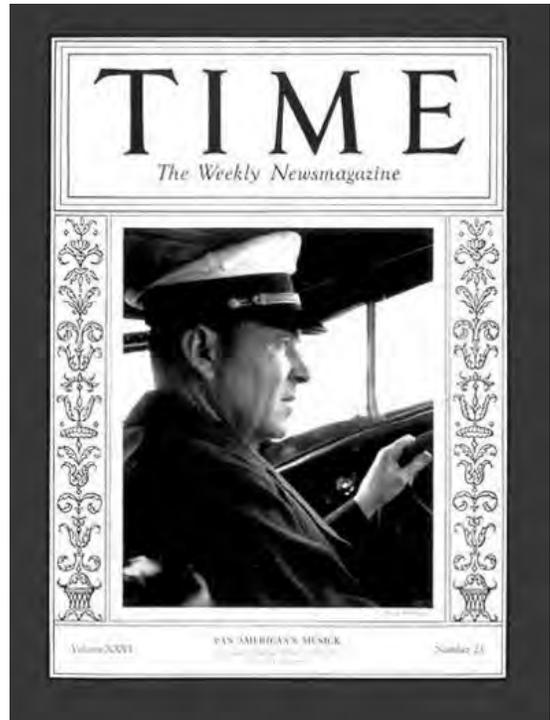
Eventualmente el avión logró tomar altura y enfilando hacia el este, pasó por sobre el Golden Gate Bridge, también en construcción en ese momento, iniciando un largo viaje que insumiría 7 días (incluyendo uno extra en Guam para conformarse al plan de vuelo) y un tiempo total de vuelo de 59 horas 48 minutos.



El China Clipper pasando debajo del San Francisco-Oakland Bay Bridge y volando sobre el Golden Gate

La recepción en Honolulu fue muy grande y la de Manila gigantesca: se calcula que entre 200 y 300.000 personas esperaban la llegada del vuelo. El capitán Musick, siempre muy parco, cuando fue

interrogado por la prensa, se limitó a decir que el vuelo había sido “sin incidentes”. Pero, quisiera o no, a su retorno a San Francisco, se había convertido en alguien tan popular como Lindbergh. Y en toda apariencia, pareció disfrutar de las recepciones a lo largo de la ruta (como lo prueba la foto de la izquierda).



El capitán Edwin Musick

Faltaba todavía el permiso para llegar hasta Hong Kong, que la administración colonial inglesa se obstinaba en negarle. Pero mediante una hábil maniobra, utilizando a Macao como amenaza, logró por obtener la tan ansiada autorización, lo que permitía conectar las rutas de Pan Am con la subsidiaria china CNAC (China National Airways Corporation). Y para octubre de 1936 se inauguró el servicio de pasajeros. Poco después seguirían los servicios a Australia y Nueva Zelanda, para los que Trippe debió ejercer nuevamente su “diplomacia”.

Lograda la dominación en esta área, enfocó su atención y sus energías en el próximo objetivo: el Atlántico Norte.

Merced a este salto gigantesco, la industria de la aviación probó haber llegado a su edad adulta; desde el punto de vista técnico nada más le estaba vedado y por eso esta hazaña de Pan Am es el hecho más importante en la historia de la aviación aerocomercial.

-El Atlántico: Otro océano y otro avión, más capaz, más grande, con más alcance y mayor capacidad de carga. Ya en 1935, Pan Am se había dirigido a los fabricantes de los EEUU y esta vez quien respondió fue Boeing. El resultado fue el Boeing B314, el más grande y poderoso, pero también el último y más grande de los botes voladores. Su génesis estuvo marcada por problemas y la fecha de entrega en 1937 no pudo ser mantenida. En el ínterin, todas las noticias sobre vuelos comerciales en el Atlántico Norte provenían de los europeos, poniendo una enorme presión sobre Pan Am.

Finalmente, en marzo de 1939, el primero de los 6 del pedido original fue entregado y bautizado *Yankee Clipper* por la esposa del presidente F.D. Roosevelt.



Boeing B314

El 20 de mayo de 1939, 12 años después del vuelo en solitario de Charles Lindbergh, el *Yankee Clipper* inauguraba el servicio regular a Europa, vía Lisboa hasta Marsella en el curso de un Día de la Aviación organizado por la Feria Mundial de New York. Haciendo círculos sobre el predio ferial, el capitán Arthur La Porte conversaba por radio con autoridades del Gobierno y celebridades del mundo de la aviación y sus palabras y las de sus interlocutores eran retransmitidas por altoparlantes a la multitud allí congregada.

El servicio de pasajeros fue inaugurado el siguiente 28 de junio. Otro océano había sido conquistado.



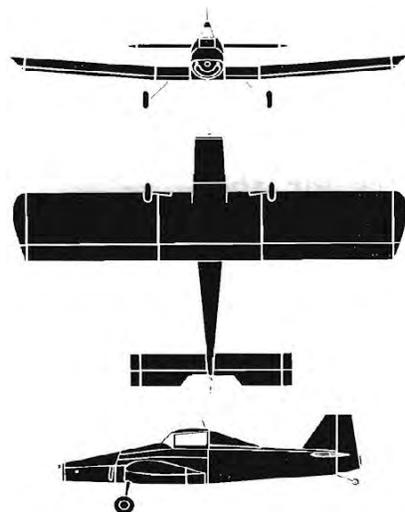
Rara Avis en Uruguay: TRANSLAND Ag-2 CX-AYC



Martín Blanco

George S. Wing y Alan Kirk, presidente y vicepresidente de la firma Hi-Shear Rivet Tool & Co (Torrance-California EE.UU.) dedicados a la fabricación de equipamiento para la aviación agrícola (principalmente para la North American Aviation y Bellanca Aircraft), decidieron crear una subsidiaria. Es así que junto a los Ingenieros aeronáuticos William Dickie y Fred Thearle crean la Transland Aircraft Company para llevar adelante la idea de fabricar un avión exclusivamente agrícola. Debía ser robusto y con un potente motor además de portar gran capacidad de materiales sólidos.

A principios del año 1953 construyen el primer prototipo denominado **Ag-1** cuya matrícula asignada fue N222. Se trataba de un avión metálico, monoplaza, monoplano de ala baja, con motor radial P&W R 985 de 450 hp. (1)



Dicho prototipo se accidenta en junio del mismo año, por lo que al año siguiente deciden construir un segundo prototipo totalmente distinto al anterior, más robusto y con mayor capacidad de carga, denominado **Ag-2**, matriculado como N8231H y salido de fábrica con el serial N° 2. Realiza el vuelo de prueba el día 11 de octubre de 1956 y se le asigna un esquema de pintura de color rojo en su parte superior y blanco en su parte inferior, re-matriculándolo como N8320H.

Era un avión biplaza en tándem, con comandos pero sin instrumentos en el asiento posterior, de ala baja, con una longitud de 8,40 m y una altura de 2,70 m siendo su planta de poder un motor radial Pratt & Whitney R-985 de 450 hp. Detrás del mismo se alojaba una tolva de 1.500 metros cúbicos y podía llegar a cargar unos 907 kg de sustancia química en su categoría restringida.

Sus alas fueron construidas en dos secciones con una envergadura de 12.8 m y un área total de 29.8 m cuadrados. En cada una de ellas llevaba un tanque de 235 litros, siendo el perfil alar bastante más grueso que el de una aeronave de su categoría. Los alerones ocupaban toda la longitud del ala y tenían una aleta de elevación lateral superior que servía para mantener el flujo de aire sobre el ala y alerones.

La FAA lo certifica el 10 de junio de 1958 y cancela la matrícula el 12 de junio de 1965 siendo aún propiedad de su fabricante Transland Aircraft.



El Ag-2 serial N° 2 primero como N8231H luego N8320H.

Siguiendo con el prototipo **Ag-2** a principios del año 1961 construyen el serial N° 1 de iguales características al anterior, matriculándolo como N8330H. Las únicas variantes eran un motor más potente de 600 hp marca Pratt & Whitney modelo R 1340 AN 1 N° ZP 10247 y un poder de carga que pasó de 2000 a 3000 Lb.

También se mantuvo el esquema de pintura de su antecesor. La Administración de Aeronáutica Civil de los EE.UU. lo certifica en fecha 1° de noviembre de 1961 y por primera vez es exportado siendo nuestro país el beneficiario. La FAA cancela dicha matrícula el 18 de junio de 1962.

Se dice que un tercer Ag-2 fue construido con el serial N° 3 y certificado el 1° de noviembre de 1961. La matrícula asignada fue N8232H y exportado a Panamá, no habiendo al momento datos de su vuelo inicial o foto de su existencia que lo acrediten.

El Ag-2 Uruguayo

El 14 de marzo de 1962 emprende el vuelo ferry desde Torrance (California-EEUU) hasta Paysandú (Uruguay), siendo los pilotos sanduceros Fernando “Chala” Moreno y Carlos María “Bocha” Fraschini los responsables de dicha travesía. La Dirección General de Aviación Civil le asigna matrícula CX-AYC en fecha 6 de agosto de 1962 a nombre de Chalkling & Moreno con el fin de prestar servicios para la empresa Azucarera del Litoral S.A. dedicada a la plantación y cosecha de remolacha azucarera. (2)

En esa época se manejaban tasas de aplicación de 100 a 200 litros por hectárea; dicha aeronave poseía una capacidad de carga de 1600 litros. A modo de ejemplo las aeronaves fumigadoras de la época como ser el Piper PA-18 de 95 hp cargaba en su tanque ventral unos 200 litros y un Grumman Ag Cat de 225 hp cargaba unos 1100 litros.



El N8330H en la ciudad de Torrance, California, vistiendo sus dos esquemas.

El Ag-2 N8330H salió con un precio de U\$S 25.000 y fue vendido con tan solo 577 horas de vuelo a Charles Chalking (Paysandú – Uruguay) a principios del año 1962, siendo su esquema rojo y blanco.

Voló más de 250 horas para Azucarera del Litoral SA en la fertilización del azúcar hasta el 31 de diciembre de 1963 en donde queda almacenado en un hangar por veintisiete años.

En el año 1990 es adquirido por la empresa de fumigación aérea SATT (Servicio Aeroagrícola Treinta y Tres) siendo su titular Edgard Berriel. Después de un exhaustivo chequeo de chapa y overhaul de motor se lo deja en condiciones de vuelo para el año siguiente poder volarlo en las plantaciones de arroz siendo su piloto calificado el argentino Horacio Casenave (3).

Entre 1991 y 1993 vuela unas 300 horas más y es hangarado en dicha ciudad por siete años. Luego es retirado del mismo y dejado a la intemperie en el año 2000 siendo retiradas sus alas y almacenadas en un hangar.

En abril de 2003 es adquirido por el empresario y coleccionista Hallet Griffin de la empresa Hallet Griffin Ag Air Ltd. Fue trasladado a Nueva Zelanda donde se encuentra a la fecha. (4)

Sin dudas un avión muy avanzado para la época, estaba al menos 20 años adelantado.



Paysandú – Agosto de 1962, foto Nery Mendiburu



Cabina del AYC, foto Charles Chalking



Paysandú – Setiembre de 1991 – fotos: Nery Mendiburu y Charles Chalking



Sobrevolando la empresa SATT en Treinta y Tres 26/11/1992.



Treinta y Tres Marzo de 2003 - fotos Ramiro Larrosa – IPMS Uruguay



Hangarado en Nueva Zelanda año 2018 en igual condición que llegó desde Uruguay– foto Peter Lewis; En exposición al aire libre en NZ tal cual salió de Uruguay – foto flickr ag cat pilot

Referencias:

- Diseño semejante a lo que hoy conocemos como el Piper Pawnee PA-25.
- Carlos María Fraschini, visionario empresario sanducero quién fuera fundador y primer director de la empresa Azucarlito (Azucarera del Litoral SA) fundada en el año 1943. También fundador del Aero Club Paysandú en el año 1938 y primer dueño del avión anfíbio Republic RC-3 Sea Bee CX-ALX.
- Horacio Casenave falleció en un accidente aéreo fumigando un campo en las inmediaciones de la localidad de General Rojo, Provincia de Buenos Aires – Argentina en fecha 22/02/2004.
- Hallet Griffin es coleccionista de aeronaves, posee además del CX-AYC, un De Havilland DHC-2 Beaver, un Zlin 37T, un Percival EP9 y un Travel Air 3000 además vuela un Fletcher FU-24-950M, todas estas aeronaves matriculadas en New Zeland de donde es oriundo Griffin.

Agradecimientos

Sra. Patricia Blanc (Charles Chalkling S.A)

Sr. Claudio Berriel (Piloto Privado y fumigador)

Bibliografía y fotos

Torrance press pag. 15 de fecha 2/03/1959

all-aero

Curtiss Aldrich collection

Ron Dupas collection

Peter Lewis collection

Registro Nacional de Aeronaves – Uruguay

Aeronaves raras y únicas en Uruguay – autor Martín Blanco © aeronaves CX – Octubre 2015

Fauces y dientes en aviones uruguayos - Adendum

Gustavo V. Necco Carlomagno

Los colegas Eduardo Luzardo y Martín Blanco nos han amablemente facilitado imágenes de dos casos nuevos de aviones civiles uruguayos con fauces. El primero corresponde a una versión diferente de las fauces del Potez mostrado en la nota publicada en la Gaceta N° 43 y el segundo al Piper PA-12 CX-AHF que volaba en Paysandú por el año 1951.



Potez 43 CX-AAK, mediados o fines 1950 (e.bay via E. Luzardo)



Piper PA-12 CX-AHF, Paysandú, setiembre 1951 (colección Nery Mendiburu via M. Blanco)

Agradecemos la colaboración de Eduardo y Martín que nos permitió completar la nota anterior, así como la generosa contribución de Marcelo Cal al producir los perfiles en colores mostrados en la contratapa.

Referencia

“Fauces y dientes en aviones uruguayos”, Gaceta de la Aviación N° 43, Diciembre 2018, pp. 19 – 24.

Reseña de Libros

“Más que Máquinas” por Humberto Arioni Jones



Luego de su primer libro: “No volábamos aviones de tiza”, donde Arioni nos lleva a volar con él, transmitiéndonos con un realismo increíble sus vivencias como piloto de la Fuerza Aérea, al punto de sentirnos en el asiento trasero de un biplaza Fairchild PT-19, avión donde inició sus cursos de entrenamiento de vuelo, a fines de la década del 50 en la Escuela Militar de Aeronáutica, para terminar, siempre junto a él, en el asiento del copiloto de un bombardero mediano B-25J, o de un transporte bimotor C-47, que fueron los últimos aviones que volara hasta mediados de los años 60.

En “Más que máquinas”, si bien se agregan nuevas anécdotas de vuelos en diferentes aeronaves, aparece otra pasión del autor: la restauración de autos clásicos, actividad a la que dedicó varios años de su vida.

Pero además en esta nueva obra, entrando en un terreno que se arriesga a rozar lo metafísico, Arioni intenta analizar el extraño vínculo que se teje entre quienes tripulan o mantienen en funcionamiento la mayoría de los aviones _ así como ciertos automóviles clásicos _ y esas máquinas, a las que esos hombres frecuentemente, llegan a atribuirles cualidades ajenas a lo mecánico...

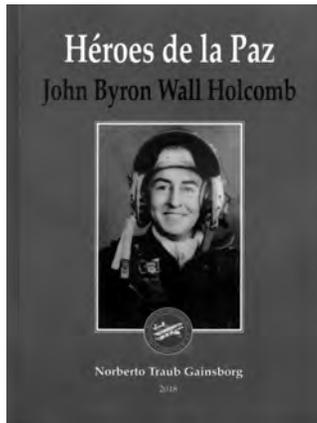
Cuando esta interacción entre el hombre y la máquina se logra, el hombre de alguna manera pasaría a ser un componente más de la máquina y el resultado es un funcionamiento que se parece mucho a la perfección. En los casos en que esto no ocurre, o por algunas razones ese vínculo no se logra, podríamos llamarlo “incompatibilidad de caracteres” como en las relaciones entre humanos, a veces las cosas pueden terminar mal.

Esto explica cabalmente el porqué del título “Más que máquinas”..., un libro que atrapará a los lectores desde sus primera páginas.

Datos de la contratapa: Ex aviador militar, Arioni nos cuenta “desde el asiento del piloto” algunas de sus experiencias volando en los diversos aviones que integraban la dotación de la Fuerza Aérea Uruguaya a mediados del siglo XX: A posteriori, ya alejado de la vida militar se dedica a restaurar antiguos modelos de automóviles deportivos y al negocio de la venta de poco comunes autos clásicos.

Dr. Julio Salvo

“Héroes de la paz - John Byron Wall Holcomb” por Norberto Traub Gainsborg



Esta obra, cuyo autor es Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile y Miembro Correspondiente de nuestra Academia, es la primera de una serie de monografías dedicadas a un selecto grupo de hombres y mujeres destacados por su respeto a valores humanos fundamentales, que hicieron parte de su vida. Se dedica a la vida del joven subteniente John Byron Wall, oriundo de la norteña ciudad de Arica, en Chile, describiendo en documentos, fotografías y relatos el modelo de vida que moldeó su maduro carácter.

La vocación aeronáutica de Wall se despertó en sus años de infancia, posiblemente motivada por un padre aeromodelista y un tío piloto militar. En su paso por la escuela de aviación militar demostró ser un cadete inteligente, despierto, disciplinado y enérgico. Apenas recibidas sus alas de piloto militar fue enviado a Estados Unidos para entrenarse en aviones multimotores en la base Reese de la USAF, en Lubbock, Texas. Culmina el curso en 1955 con muy buenas calificaciones y regresa a Chile donde es asignado a la base aérea “Los Cóndores”, en Iquique, volando N.A. AT-6 “Texan”. A fines de 1956 pasa a la base de Cerro Moreno, en Antofagasta, para desempeñarse como piloto de los bombarderos B-26 “Invader” que operaban allí.

El martes 3 de setiembre de 1957 realiza un vuelo de práctica con el B-26 FACH 824, en el que en realidad no era el piloto asignado, habiendo negociado el replazo con su colega designado. Luego del despegue, por una rotura de un niple de la cañería de combustible, se incendia el motor derecho y debe aterrizar en emergencia, sin poder colocar las hélices en bandera ni cortar el suministro de combustible. Esto hace que, al impactar el suelo, se inicie un incendio que abrasa la aeronave. Wall escapa de las llamas pero, al notar que su camarada había quedado atrapado, vuelve al avión para rescatarlo. Trepando por el ala lo saca de la cabina, sin sentido, y en ese momento se produce la explosión del combustible y la consiguiente detonación de las municiones a bordo, haciendo muy difícil, casi imposible, la labor de bomberos y rescatistas. En todo momento, a pesar de su grave estado, Wall preguntaba por su mecánico, quien fallece en el transporte al hospital. Debido a sus graves quemaduras Wall fallece a la madrugada del día siguiente, causando un hondo pesar y consternación entre familiares, allegados y camaradas de la FACH. Por su heroica y solidaria acción se le otorgó en forma póstuma, el 21 de marzo de 1958, la condecoración “Al Valor”.

El libro de Norberto Traub rescata para la historia no sólo el comportamiento de excepción de John Wall, sino también el valor y espíritu de cuerpo demostrado por sus camaradas rescatistas y bomberos en ese trágico evento.

Hace 150 años

25 de agosto 1868: Primera ascensión de un globo aerostático



Ese día martes, de fiesta patria, se anunció la “suelta” del primer globo libre, el “Estrella del Sur”, en la ciudad de Montevideo. Pertenecía al francés Casimir Baraille, quien lo hizo construir en Buenos Aires, tenía una capacidad de unos 17000 pies cúbicos de gas y medía, desde la barquilla de mimbre hasta lo más alto, cerca de 30 metros. En un día de sol, pero frío y de escaso viento, como previsto se efectuó un solemne Tedeum en la Iglesia Matriz, pasando las autoridades, encabezadas por el Presidente Gral. Lorenzo Battle, al edificio del Cabildo del otro lado de la Plaza donde desde sus balcones presenciaron el desfile militar. Un gentío de varios miles de personas ocupaba la Plaza Matriz o de la Constitución y las calles adyacentes. Alrededor de las dos y media de la tarde se pone en movimiento el globo con Baraille solo en la barquilla, de donde flameaban las banderas uruguaya y francesa, sostenido de un grueso cable por unos veinte hombres. Estos marcharon hacia el balcón donde se encontraba el Presidente y, luego de dar una vuelta a la plaza, colocan el globo en su centro desde donde ascendió, alrededor de las tres de la tarde. Baraille se eleva sobre los edificios que rodean la plaza dirigiéndose hacia el sur, alcanzando en pocos minutos la costa, a la altura del Templo Inglés. Se interna en el río unas cuantas cuadras, comenzando a perder altura descendiendo a unos mil metros de la costa, largando el ancla y esperando asido a su salvavidas. A los diez o quince minutos llegó el pequeño vapor “Artigas”, que había sido preparado para esa emergencia, recogiendo a Baraille y su globo sin inconvenientes.

Hace 75 años

5 de marzo 1943: Fin de PLUNA Sociedad Anónima



Hacia fines de 1942 y principios de 1943 la compañía Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (PLUNA) operaba una costosa y dispar flota de siete aeronaves y sus ingresos eran insuficientes para mantenerla en operación. Debido a esta situación el Poder Ejecutivo dictó, el 13 de febrero de 1943, un Decreto-Ley constituyendo una sociedad mixta entre el Estado y PLUNA S.A. El 5 de marzo se realiza la quinta asamblea ordinaria, y primera extraordinaria, de la empresa PLUNA aprobándose por unanimidad la disolución de la Sociedad Anónima y el traspaso de sus activos y pasivos a la nueva Sociedad de Economía Mixta. PLUNA dejó de prestar servicios, a la espera de la organización de la nueva empresa, realizando el último vuelo regular el lunes 22 de marzo. La espera fue muy larga porque recién el 18 de octubre de 1944 se dictó la ley que autorizaba al PE la formación de una Sociedad de Economía Mixta con PLUNA, que finalmente retoma los servicios en setiembre de 1945. Durante ese largo periodo de inactividad los aviones De Havilland fueron hangarados en el Aeródromo Militar “Capitán Juan Manuel Boiso Lanza”, el Potez 62/1 en el Aeródromo Militar “Gral. Artigas” en Pando y los dos DC-2 en el Aeródromo de Melilla a la intemperie, brindándoseles mantenimiento y haciendo rodar los motores. El 13 de julio de 1944 el PE decreta que se dote de “locales” para acomodarlos en Melilla mediante la construcción de dos hangares que hoy son parte del Instituto de Adiestramiento Aeronáutico (aunque sólo hubo espacio para talleres y depósitos). Mientras tanto el personal se mantenía estoicamente sin cobrar los sueldos, pues las subvenciones se habían agotado. Para atender esta situación se autorizó al PE, por Ley N° 10480 del 2 de mayo 1944, a hacer efectivo el 50% de los sueldos desde la paralización de los servicios hasta su reanudación.

Hace 50 años

6 de marzo 1968: Se bautiza el Vickers PLUNA CX-BHA como “Presidente Gestido”



El viernes 8 de diciembre de 1967 arribó a Carrasco el recientemente adquirido Vickers Viscount 745D CX-BHA de PLUNA, ya con su matrícula y el esquema de pintura de la compañía. Dos días antes había fallecido sorpresivamente el Presidente de la República, Gral. (PAM) Oscar D. Gestido, asumiendo en su lugar el Vicepresidente, Sr. Jorge Pacheco Areco. Desde el día que llegó esta aeronave se decidió bautizarla “Presidente Gestido” en su recuerdo y homenaje. La ceremonia de bautismo se realizó en la mañana del 6 de marzo de 1968 siendo el propio Presidente, Sr. Jorge Pacheco Areco, el encargado de retirar la bandera nacional que cubría la inscripción en el fuselaje del avión, ante autoridades civiles y militares, personal de PLUNA y familiares del Gral. Gestido.

13-17 de mayo 1968: La escuadrilla acrobática de la FAU en Paraguay



El gobierno del Paraguay, con motivo de conmemorarse un nuevo aniversario de la independencia de esta república, invitó a la Escuadrilla Acrobática del Grupo de Aviación N° 2 (Caza) para participar de los actos a realizarse en la ciudad de Asunción del 13 al 17 de marzo 1968. Nuestro PE dictó una Resolución designando un Agrupamiento Especial de la Fuerza Aérea para concurrir a estos actos, integrado por una escuadrilla de aviones a reacción F-80 y T-33, más un bimotor C-47 como apoyo. El vuelo de ida se desarrolló sin inconvenientes, realizándose las demostraciones (y desfile) el 15 de marzo, fecha de la independencia del país hermano, siendo muy apreciadas por el público presente. En el regreso se efectuó una escala en el aeropuerto Cambá Punta en Corrientes, República Argentina. En el despegue, nocturno, uno de los F-80 tuvo un problema con el sistema de amortiguación del tren desviándose hacia la derecha y provocando un accidente sin mayores consecuencias, continuando los demás integrantes hacia Montevideo. Al día siguiente se envía un C-47 con piloto, mecánicos y repuestos reparándose en cuatro días y volviendo en vuelo sin inconvenientes.

22 de setiembre 1968: Aterrizaje forzoso del T-33 FAU 201 en un camino vecinal



Los Presidentes de Argentina, Gral. Juan Carlos Onganía, y Uruguay, Sr. Jorge Pacheco Areco, se reunían en la ciudad de Salto el 22 de setiembre de 1968, por lo que las autoridades planificaron un pasaje de desfile, a la hora de esa reunión, de una escuadrilla de aviones a reacción del Grupo de Aviación N° 2 (Caza). Cuatro aviones decolaron de Carrasco a las 11:10 horas, pero uno de ellos, el T-33 matrícula 201, unos quince minutos más tarde a unas cinco o diez millas al norte de la ciudad de Florida y a unos quince mil pies de altura, por una fractura de una paleta de la turbina comenzó a tener fuertes vibraciones, perdiendo potencia. El piloto decide regresar al aeropuerto pero ante la pérdida total de potencia resuelve un aterrizaje forzoso. Eyecta los tanques de punta de ala y aterriza con tren abajo en un camino vecinal recto y sin tránsito, sin inconvenientes para la tripulación y el aparato. A los pocos minutos llegó un helicóptero de la Fuerza Aérea y posteriormente la aeronave fue retirada del sitio por

técnicos de la Fuerza Aérea sin ningún daño estructural, volviendo a volar en corto tiempo. Este camino está situado próximo al puente de Paso Pache en el Río Santa Lucía, Canelones.

Hace 25 años

10 de enero de 1993: Vuelo a la Antártida del Presidente Dr. Luis Alberto Lacalle



Ese día, en el avión C-130B FAU 591, llega a la base chilena “Tte. Rodolfo Marsh” una comitiva compuesta por altas autoridades civiles y militares, encabezada por el Presidente de la República, Dr. Luis Alberto Lacalle Herrera, habiendo hecho escala en el aeropuerto “Presidente Carlos Ibáñez” de Punta Arenas, Chile. Antes de aterrizar efectúan un pasaje bajo por la Base Científica Antártica “Artigas”. Desde la base chilena los integrantes de la delegación, en distintos vuelos, fueron trasladados a la base “Artigas” en el helicóptero Bell 212 FAU 031, donde la comitiva saludó a todo el personal, volviendo luego a la base chilena. A las 18 horas el Hércules despegó en su vuelo de regreso a Punta Arenas.

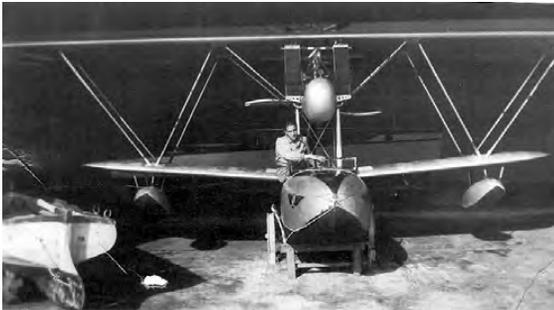
Junio de 1993: Se alarga la vida del Boeing 707 CX-BNU de PLUNA



A principios del año 1993 el B.707 CX-BNU de PLUNA prestaba misiones de apoyo a los vuelos que los B.737, por diferentes causas, no podían cumplir. Hubo que pararlo por ser imperioso un programa de prevención, control de corrosión y fatiga. En marzo de ese año se autorizaron gastos para dejar el avión en condiciones y en junio quedó pronto con el aditivo de varias mejoras, entre otras un sistema para pasar vídeos. Al fin de ese periodo de dos mil horas se le sometería a un “check” que le prologaría la vida por tres mil doscientas horas más. Por ser el último 707 operando en América del Sur se le daba el mote de “Bravo November Único”.

El hidroavión CANT-18 del Servicio Aeronáutico de la Marina

El Servicio Aeronáutico de la Marina (luego Armada Nacional) se crea el 7 de febrero de 1925, concretando el ideal del oficial naval Atilio H. Frigerio, quien fuera el primer aviador militar uruguayo y primer jefe de este Servicio. A partir del 27 de junio de 1952 pasa a denominarse Aviación Naval. El primer material de vuelo consistió en tres hidroaviones italianos CANT “Cantiere Navale Triestino” (dos CANT-18 y un CANT-21) adquiridos a la Argentina. Un CANT-18 y el CANT-21 llegan a Montevideo los días 20 y 21 de setiembre de 1930. El 25 de febrero de 1931 llega desde Trieste el segundo CANT-18 que se arma y queda pronto a fines de mayo 1932, realizando su primer vuelo con el T/N Curbelo como piloto. En este año se bautiza este CANT-18 N° 2 como “Montevideo”.

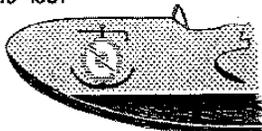


El CANT-18 “Montevideo”: Izquierda, con el T/N Washington Marroche (quien fuera Vicepresidente de nuestra Academia en los años 90) – foto A. Vallejo - y derecha, imagen del suplemento dominical del diario “El Día”, 29/1/1933 (ambas via Pedro O. Ceróvaz)

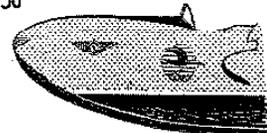
Los perfiles siguientes del primer CANT-18, realizados por Pedro O. Ceróvaz, muestran los emblemas utilizados a principios y a finales de los años 30 (en este último caso con un ave marina estilizada, sobre un mar agitado).

Primer CANT-18 del Servicio Aeronáutico de la Armada.

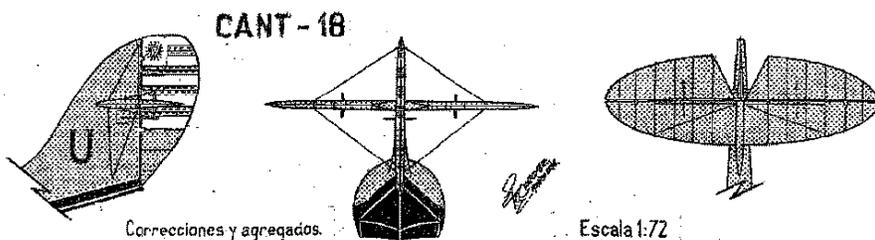
Año 1931

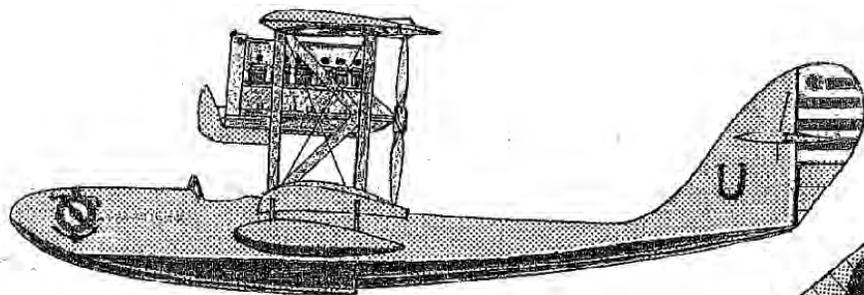


Año 1938

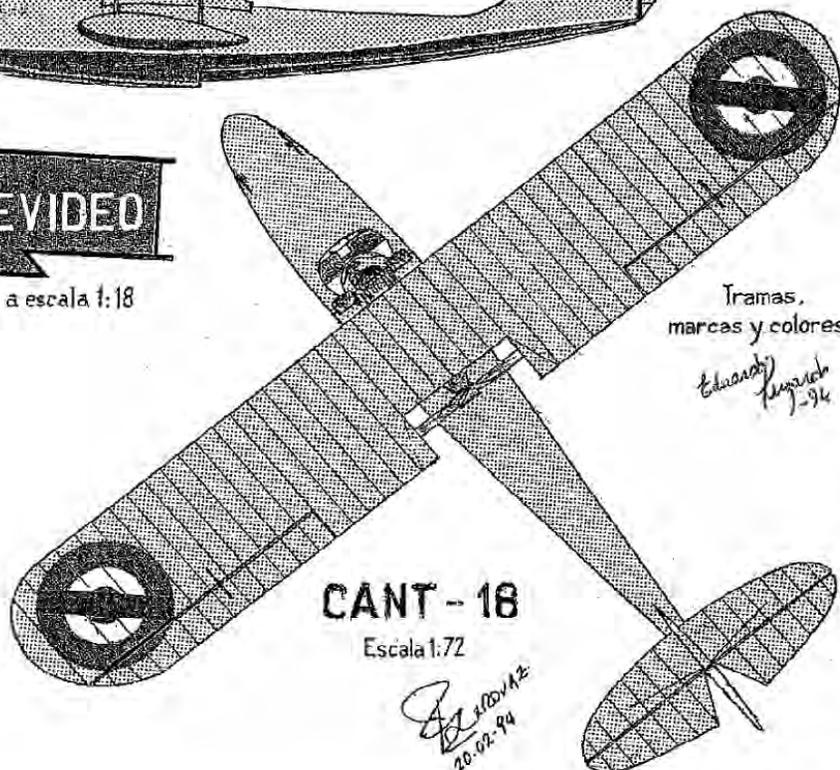


En la página siguiente se muestra un plano tres vistas del CANT-18 “Montevideo” realizado en 1994 por Pedro O. Ceróvaz y Eduardo Luzardo en base a fotos y documentación de la época. En la figura inferior se muestran correcciones y agregados sugeridos (tensores en la cola, parte superior del timón y sol en la bandera uruguaya) en base a estudios posteriores.





Inscripcion a escala 1:18



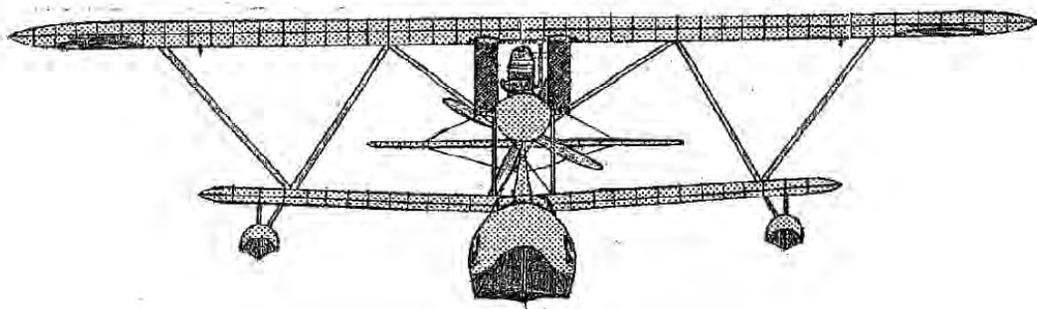
Tramas,
marcas y colores

*Eduardo
Riquelme
1-94*

CANT - 18

Escala 1:72

*Eduardo
Riquelme
20-02-94*



ALUMINIO



NEGRO



MADERA

Referencias:

- "Los hidroaviones CANT-18 y CANT-21", Nelson Acosta, Gaceta de la Aviación N° 9, setiembre de 1989, pp 2-7.
- Video de la inauguración del hangar de la Isla Libertad, con evoluciones del hidro "Montevideo", en <http://www.pilotoviejo.com/images/cant/videocant.html>

Despliegue y demostraciones de A-37Bs “Dragonfly” en Rivera



Dentro del plan anual de actividades de la Fuerza Aérea el lunes 25 de junio el Escuadrón Aéreo N°2 (Caza) se desplegó al aeropuerto internacional “General (PAM) Oscar D. Gestido” en la ciudad de Rivera, movilizándose dos aeronaves Cessna A-37B “Dragonfly”, tripulaciones y técnicos, camiones cisternas de combustible y vehículos de apoyo. Tres días más tarde se realizó en ese aeropuerto una jornada de puertas abiertas con una muestra estática y demostración aérea de estas aeronaves. (Foto RRPP FAU).

Llegan tres Cessna O-2 Skymaster para la Aviación Naval



El viernes 17 de agosto por la tarde llegaron a la Base Aeronaval N° 2 “C/C Carlos A. Curbelo”, Laguna del Sauce, tres aviones Cessna 337 O-2 Skymaster donados por Chile para la Aviación Naval, luego de cruzar la Cordillera de los Andes a unos 13000 pies y hacer escala en Neuquén y la Base Aeronaval de Punta Indio en Bahía Blanca, Argentina. Originalmente con matrículas chilenas NAVAL 336, 337 y 338 se les reasignaron las matrículas ARMADA 761, 762 y 763 respectivamente. En la contratapa se muestra una imagen del Skymaster 762 en vuelo.

Actividades voluntarias en el Museo Aeronáutico

Los miembros de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA), voluntarios autodenominados “ratones de hangar”, sin prisa pero sin pausa continúan todos los sábados sus actividades en distintas y variadas áreas de trabajo, principalmente en pos de un mejoramiento de las piezas exhibidas y muchas veces en estrecha cooperación con el personal del Museo. Entre ellas destacamos algunas recientes: la colocación de los conos de hélice del Vickers Viscount CX- BJA, la restauración de los estenciles del recientemente llegado S-2G “Tracker” ANU 856, la participación en el Día del Patrimonio operando los populares simuladores de vuelo, la restauración del timón de dirección del Potez 60 CX-AAQ, el repintado del emblema del B-25 156 “Charrúa”, el armado y reparación de maquetas y la siempre presente restauración del DH.82 “Tiger Moth”.



En sentido horario: retoque de estenciles en el Tracker ANU 856, el DH.82 en restauración, Richard Glasson frente al “Charrúa” junto a voluntarios, simulador en el Día del Patrimonio.

(Imágenes : Eduardo Luzardo y Antonio Bilhoto)

Respecto al Proyecto Tiger Moth el sábado 20 de octubre los voluntarios recibieron la visita del neozelandés Richard Glasson, uno de los colaboradores insignia en este proyecto. A partir del conocimiento e interés de Richard desde hace más de una década (ver Gaceta N° 43, pp. 44, 45 y 50), muchas personas de varias partes del mundo han colaborado con la AAMA en la restauración del Tiger Moth, ya sea mediante donaciones concretas, la logística para hacerlas llegar y también apoyos ante consultas a varios propietarios de esta aeronave alrededor del mundo. Acompañado de su esposa y su hermana recorrió el taller de la AAMA, donde vio in situ el avance de los trabajos y luego, las instalaciones del Museo, con el que quedó gratamente impresionado. Finalmente hizo entrega al presidente de la AAMA varias publicaciones. Como reconocimiento Richard recibió un cuadro con la foto del Texan FAU 366, obsequiado por el Brig. Ismael Alonzo.

Traslado e incorporación del Grumman S-2G “Tracker” ARMADA 856 al Museo Aeronáutico

Luego de muchos años de gestiones el 24 de mayo 2018 llegó al Museo Aeronáutico el Grumman S-2G “Tracker” ARMADA 856. El traslado fue realizado en un esfuerzo conjunto entre la Armada Nacional y la FAU, apoyados con material del Ejército Nacional. Este avión embarcado, diseñado para la guerra antisubmarina, se incorporó a la Aviación Naval en el año 1983 y se mantuvo operativo hasta el año 1990, acumulando en su haber más de 1200 horas de vuelo.

Había visitado la Brigada Aérea I hace tres décadas, para los festejos de los 75 años de la Fuerza Aérea Uruguaya, participando además del desfile aéreo conmemorativo junto a su par S-2A ARMADA 853.



Base Aeronaval N°2 C/C Carlos A. Curbelo, desmontaje de la célula y equipo de trabajo FAU.



El 856 en la Base Aérea de Carrasco: a la izquierda en 1988 y a la derecha en mayo 2018.

(Fotos : RRPP FAU y Aeronaves CX)

El Presidente de la Academia estuvo presente en Laguna del Sauce el día de de su desarme. El personal perteneciente al Servicio de Mantenimiento de la FAU y los voluntarios de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA) se encuentran trabajando sobre la célula para su total restauración y presentación como una de las aeronaves más representativas de la Aviación Naval Uruguaya. Se encuentra actualmente exhibido en el Hangar N° 2 del Museo.

Nota bene: La historia del Tracker en la Aviación Naval Uruguaya se encuentra en una serie de cuatro artículos publicados en los Nos. 40 a 43 de la “Gaceta de la Aviación”. También puede consultarse el sitio <http://www.pilotoviejo.com/s2tracker.htm>

Dientes y fauces en aviones uruguayos



Potez 43 CX-AAK, 1950



Piper PA-12 CX-AHF, 1951

Ver nota en página 51 (*Perfiles* © Marcelo Cal)

Cessna O-2A “Skymaster” ARMADA 762



Ver nota en página 61 (*Foto: Presidencia ROU*)