

GACETA DE LA AVIACION



Nº 48 - Diciembre de 2022



DH.82A "Tiger Moth" Aeronáutica Militar, Museo Aeronáutico

ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY

Documentos histórico-aeronáuticos en formato digital

El desarrollo de Internet ha permitido que se pueda acceder a una cantidad de material digital en una variedad enorme de temas, entre los que se destacan los aeronáuticos. En esta nota identificamos los enlaces mas destacados que tocan, o se relacionan con, la historia de la actividad aérea en el país. Estas listas no pretenden ser exhaustivas y seguramente el lector podrá identificar material adicional involuntariamente ignorado.

El sitio de la Fuerza Aérea Uruguaya incluye una Biblioteca Virtual que presenta versiones digitales de libros y publicaciones periódicas sobre temas aeronáuticos de gran interés.

Destacamos una serie de obras de nuestro recordado Presidente de Honor Juan Maruri, entre ellas: la colección completa de su “Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya”, los dos tomos de su “Historia de la Aviación Comercial”, “Historia de PLUNA (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea) de 1936 a 2006”, “Los aviones de combate, de bombardeo y de reconocimiento de la Escuela Militar de Aviación”, “Aeropuerto “Ángel S. Adami” Melilla 75 años de historia, 1920 - 1995”, “La aviación militar dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)”, “Ángel S. Adami: Fundador de la aviación civil uruguaya”, “Detomasi, un aviador sin limitaciones”. Un material de consulta imprescindible para todo aquel interesado en la historia de la aviación civil y militar del Uruguay. Puede consultarse en el enlace

<https://www.fau.mil.uy/es/categoria/35-biblioteca-virtual.html>

Un sitio muy completo e informativo sobre la aviación civil uruguaya es “*Aeronaves CX*” que se encuentra en <https://aeronavescx.blogspot.com/>. Está activo desde el año 2009 y hasta la fecha ha recibido casi cuatrocientos mil visitas.

Otro sitio muy completo y bien diagramado sobre la aviación militar del Uruguay es “*Memorias del tiempo de vuelo*”. Presenta una gran variedad de material: líneas de tiempo, heráldicas, pinturas, videos, historias y artículos. Puede consultarse en <http://www.pilotoviejo.com/>

La Escuela Militar de Aeronáutica (EMA) permite acceder a las versiones digitales de su publicación anual “ALAS” en el enlace <http://www.ema.edu.uy/revista-alas.php>

Las versiones digitales de la revista anual “ALABES” de la Escuela Técnica de Aeronáutica (ETA) se pueden acceder desde el enlace <http://www.eta.edu.uy/RevistaAlabes.html>

Incluimos algunos enlaces adicionales a publicaciones históricas:

- Revista Aero No 1, diciembre 1939, <https://anaforas.fic.edu.uy/jspui/bitstream/123456789/31547/1/Aero1.pdf>

- Aviación Naval Uruguay - Sus Aviones 1930-1950
<https://www.histarmar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Uruguay/AvNavROU.htm>

- Historia de los helicópteros de la Fuerza Aérea Uruguay, 1954-1965, Roberto F. Meyer, Agrupamiento Simbólico No 5 (Búsqueda y Rescate)
<http://www.ecema.edu.uy/Anexo/LibrosLibros/145.pdf>

Sumario

Noticias de la Academia.....	3
Homenajean a aviadores uruguayos en Asunción del Paraguay	6
75° aniversario del ingreso de los primeros funcionarios al Aeropuerto Nacional de Carrasco	7
109° Aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya	10
Pilatus PC-7U sobrevuelan desfile cívico-militar por la Jura de la Constitución	11
Entrega formal al Museo Aeronáutico del DH.82A “Tiger Moth” restaurado por los voluntarios de la AAMA	11
Jornadas de puertas abiertas en el Museo Aeronáutico.....	15
Día del Patrimonio en el Museo Aeronáutico	17
106° aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica	18
Clausura de cursos en la Escuela Técnica de Aeronáutica.....	19
Ceremonia de Clausura de Cursos y Colación de Grados en la EMA.....	20
Efemérides	21
El vuelo Montevideo-Buenos Aires del 31 de diciembre 1919	37
Westland Wapiti V G-AAWA – Adendum	40
El Vickers Viscount PLUNA CX-BJA en las revistas “Aeroplane” y “FlyPast”	41
El Curtiss Falcon E-205 en la revista “Air Classics”	42
El cacique “Patoruzú” y la aviación.....	43
Potez 43.....	51
Reseña de libros	58

Portada: De Havilland DH.82A “Tiger Moth” restaurado por los voluntarios de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA) y entregado oficialmente a las autoridades de la FAU el domingo 21 de agosto (ver nota en pág. 11). Imagen gentileza Eduardo Luzardo.



Gaceta de la Aviación ISSN 1510-6012

Publicación Oficial de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

Asociación Civil con Personería Jurídica

Montevideo, Diciembre de 2022 – N° 48

Redactor Responsable: Gustavo V. Necco

E-mail: gustavo.necco@gmail.com - Tel 2711 – 9524

Consejo Editor: Julio Cavallaro, Cnel (Av.) (R) Álvaro Quirós, Eduardo Luzardo, Gustavo V. Necco.

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

Armado e impresión: Tradinco S.A.

Depósito legal N° 380.335 / 300 ejemplares / Noviembre 2022

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

Noticias de la Academia

Debido a las restricciones por la pandemia COVID las reuniones presenciales mensuales se suspendieron desde abril 2020 hasta fines del 2021.

Para tratar temas que necesitaban una decisión del Consejo Directivo se organizó una discusión virtual vía correos electrónicos el 16 de noviembre 2021 en la que se trató la admisión de un nuevo socio, el Sr. Santiago Vicente, Presidente del colectivo “Memorias de PLUNA”, presentado por Don Julio Cavallaro. Luego de considerar los antecedentes de este joven y activo promotor de la historia sobre la recordada línea de bandera el Consejo aprobó su incorporación a la Academia como Miembro de Número, según las condiciones establecidas en el Art. 6, Inciso a, de nuestros Estatutos y, seguidamente, dada la reducción actual de las restricciones sanitarias y la necesidad de regularizar la celebración de una Asamblea Anual presencial el Consejo sugirió realizarla en conjunto con la tradicional Cena de Fin de Año, el martes 14 de diciembre 2021.



La Asamblea Ordinaria se realizó el 14 de diciembre en el local del Nautilus Yatching Club, con la presencia de trece Miembros de Número. El Sr. Presidente, Don Julio Cavallaro, dio comienzo a la Asamblea recordando el reciente fallecimiento del Miembro de Número Cnel. Angel Hernández, Presidente de la Academia en el periodo 2011-2013, por quien pidió un minuto de silencio. Seguidamente se aceptó y se dio la bienvenida como Miembro de Número al Sr. Santiago Vicente, Presidente del colectivo “Memorias de PLUNA”. Por Secretaría se dio lectura a la Memoria 2020-21 y por Tesorería el Balance 2020-21. La Comisión Fiscal, representada por el Sr. Martín Blanco, no opuso objeciones y la Asamblea las aprobó por consenso. Por Presidencia se informó a la Asamblea que el año próximo tendrían lugar las elecciones de nuevas autoridades, en fecha a convenir, por lo que se deberían presentar listas de candidatos para la comisión directiva y la fiscal, con la firma de diez Miembros. Solicitó a los Miembros presentes que consideren la posibilidad de integrar las nuevas comisiones. Luego de concluir la Asamblea se continuó con la Cena de Fin de año.

La primer reunión presencial del Consejo Directivo del año 2022 se realizó el miércoles 20 de abril en el local del Club Residentes de Rivera. Se trató la admisión de tres nuevos socios, presentados por el Presidente y el Secretario: el Coronel (Met) (R) Diego Ravera, presidente de la CUIA, el Ing. Gustavo Zabalza y el piloto uruguayo, residente en EEUU, Nickolas Jurburg. Luego de considerar los antecedentes de los postulantes el Consejo aprobó la incorporación a la Academia, como Miembros de Número al Cnel. Ravera y al Ing. Zabalza según las condiciones establecidas en el Art. 6, Inciso a, de nuestros Estatutos y al Sr. Jurburg como Miembro Correspondiente, según las condiciones establecidas en el Art. 6, Inciso b. No se realizó la presentación académica.

La siguiente reunión presencial se realizó el 11 de mayo de 2022 en el local del Club Residentes de Rivera. El nuevo Miembro de Número Cnel. Ravera había preparado para la fecha una presentación sobre cambio climático, pero no pudo asistir por lo que se pasa a la próxima reunión. El Presidente confirmó la recuperación de la Personería Jurídica de la institución por lo que propuso como fecha para el próximo acto electoral el día 8 de junio, segundo miércoles, siendo aceptada. Recordó que si hay listas propuestas éstas deben presentarse, por disposiciones estatutarias, antes del miércoles 1 de junio. Se aceptó la propuesta efectuada por Presidencia durante la Asamblea Ordinaria realizada el 20 de abril para celebrar el lunes 20 de mayo un nuevo aniversario de la Academia (el trigésimo quinto) en lugar a designar, preferentemente el restaurante del Club Fuerza Aérea.



La Cena de Camaradería celebrando el 35° Aniversario de nuestra Academia tuvo lugar el viernes 20 de mayo en el restaurante “El Aeroplano”, del Club Fuerza Aérea donde asistieron varios Miembros, algunos con sus respectivos cónyuges.

El 8 de junio en el local del Club Residentes de Rivera, se realizó el Acto Electoral. La Comisión Electoral informa que no se presentó lista alguna por lo que el Presidente declara desierta la elección y se disuelve la actual Comisión Electoral. Por consiguiente se mantiene el Consejo Directivo actual hasta el próximo ejercicio, donde se procederá a citar a nuevas elecciones.

Se continúa con la reunión del CD donde se informa sobre la continuación de la iniciativa del proyecto de ley que dispone designar la terminal de pasajeros del AIC con el nombre “Presidente Jorge Battle”. Luego de un intercambio de opiniones entre los presentes se acuerda en mantener la posición presentada por el Presidente de la Academia, junto con el Presidente del colectivo “Memorias de PLUNA”, Santiago Vicente, en la reunión con la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, que tuvo lugar el miércoles 4 de agosto 2021, donde defendieron una postura contraria a este cambio de nombre (ver Gaceta de la Aviación, N° 47, págs. 3 y 4).

Como acto académico el Miembro de Número Cnel. (Met) Ret. Diego Ravera disertó sobre el tema “*El cambio climático: un aporte estratégico para una posible solución*”. Luego de la disertación los presentes comentaron varios puntos, iniciándose un intercambio de opiniones con el expositor.

La reunión del mes de julio se realizó el martes 19 en el local del Club Residentes de Rivera. El Presidente pidió un aplauso para nuestro MNF Licenciado Alberto del Pino Menck por haber recibido la condecoración “Medalla 18 de Mayo” por parte del Ejército Nacional, el pasado 4 de junio, en reconocimiento a los trabajos académicos realizados en dicha Fuerza a lo largo de los años. Se recibió la solicitud de licencia de nuestro Secretario Dr. Gustavo Necco por problemas de salud aprobándose y resolviendo el ingreso de la Sra. Sarina Franzini Tabaj para cumplir las funciones en la secretaría. Se solicitó a los miembros asistentes a brindar material para la próxima Gaceta de la Aviación. Se informó que la Jornada de Puertas Abiertas del Museo Aeronáutico dedicada a la aviación de combate y helicópteros prevista para el 24 de julio, se postergó para el 31 de julio del corriente, invitando a los miembros de la Academia a participar de los mismos. También se informó sobre la iniciación de acciones para explorar la utilización de otras instalaciones con el fin de realizar las reuniones de la Comisión Directiva y actos académicos.

Como acto académico el MNF Lic. Alberto del Pino Menck expuso una conferencia sobre el tema: “*El Teniente Alfredo Rinaldi, primer aviador militar fallecido en Uruguay*”, muy apreciada por los asistentes.

A los 10 días del mes de Agosto del 2022, el Consejo Directivo se reunió en el Club Residentes de Rivera. Se informó que el 14 de setiembre los Alumnos Cadetes de 1er año de la Escuela Militar de Aeronáutica, acompañados por su profesor MN Dr. Eduardo Mazzucchelli, expondrán como Acto Aca-

démico una conferencia sobre la Plataforma C- 130B de la FAU, desde su adquisición hasta la llegada de los KC- 130. Se comunicó que acompañará como invitado de Honor el Ex-Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Alberto Zanelli. Se firma y es entregada para ser enviada al Comandante en Jefe de la Armada Nacional, Almirante Jorge Wilson, una carta de solicitud de autorización y apoyo para poder visitar y relevar las instalaciones de la que fuera la Base Aeronaval N°1 en la Isla Libertad en el Puerto de Montevideo para realizar dos maquetas de la misma. En esta ocasión no se realizó acto académico

En la reunión del 14 de setiembre, en el Club Residentes de Rivera, se presentó un ejemplar recibido del Instituto de Investigaciones de Investigaciones Histórico-aeronáuticas de Chile del excelente libro “Alberto Santos Dumont” cuyo autor es el presidente de dicho Instituto: Don Norberto Traub Gaingsborg (ver reseña en pág. 53). Se informó además de la recepción del pedido de ingreso a la Academia del aerofilatelistas Don Enrique Lewowicz que se tratará en la próxima sesión. Se anuncia que el Museo Aeronáutico abrirá sus puertas en el Día del Patrimonio el sábado 1 y domingo 2 de octubre y la EMA el domingo 2.

Tal como se se anunció en la sesión anterior dos Alumnos Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica disertaron sobre la plataforma C-130B en la FAU desde su adquisición hasta la llegada de los KC-130. Se encontraban presentes los Cadetes de Primer Año “Hathores 21” Guillermo Rapetti (disertante), Agustín Motta (disertante), Juan Giménez, Alexander Presa, Agustín Miguez, Enzo Barretto, Diego Dialuto, Federico Ulfe, Bernardo Aldabalde, Badiño Burnett, Juan Signorino, y Santiago Gómez, junto con su profesor, el Miembro de Número Dr. Eduardo Mazzucchelli. (foto: Sarina Franzini T.)



Luego de la disertación, que fue muy apreciada, el invitado de honor Gral. del Aire Zanelli comentó sobre varias características aerodinámicas y operativas sobresalientes de la aeronave. Siguió también comentarios alusivos del Presidente de la Academia y de otros participantes. Se distribuyeron a los participantes ejemplares de los dos últimos números de la Gaceta de la Aviación.

En la sesión del 19 de octubre se considera la solicitud de ingreso del filatelistas profesional Don Enrique Lewowicz destacándose sus antecedentes profesionales y sus actividades nacionales e internacionales en el área de la Aerofilatelia Uruguaya, incluyendo su larga actuación como experto de la Federación Uruguaya de Filatelia en materia de Correo Aéreo. Se aprueba su admisión como Miembro de Número de acuerdo con las condiciones establecidas en el Art. 6, Inciso a, de nuestros Estatutos. Como Acto académico el MNF Cnel. (Av.) ret. A. Quirós diserta sobre el tema “*Primer Circuito Aéreo de la República, 1947*”. Una presentación muy completa que detalló todos los antecedentes y entretelones de este evento, celebrando los 10 años de la creación del Aero Club de Flores. Incluyó una descripción de las principales aeronaves participantes así como de los pilotos ganadores, con mucho material gráfico. Fue altamente apreciada por los Miembros asistentes.

Homenajean a aviadores uruguayos en Asunción del Paraguay

El domingo 15 de mayo de 2022 se realizó en la costanera de Asunción del Paraguay un desfile militar, de reserva y policial por los 211 años de la Independencia Nacional, que culminó con la entrega de un reconocimiento póstumo a aviadores uruguayos que participaron de la Guerra del Chaco (1932-1935).

El jefe de Estado del Paraguay, Mario Abdo Benítez, participó del acto acompañado del presidente uruguayo, Luis Alberto Lacalle Pou, quien se encontraba de visita oficial en el país.



El desfile de los regimientos y agrupaciones policiales y militares culminó con la entrega al presidente Lacalle Pou de un cuadro con la fotografía del congresista Luis Alberto de Herrera, bisabuelo del actual presidente, durante su visita al Fortín Boquerón en plena Guerra del Chaco, como muestra de su apoyo a la causa paraguaya durante el conflicto.

Igualmente se hizo entrega de la Medalla de Honor al Mérito Aeronáutico, en carácter póstumo, para los aviadores de Uruguay: Luis Tomás Tuya Martínez y Benito Sánchez Leiton, quienes participaron como voluntarios de las Fuerzas Aéreas Paraguayas (respecto a Sánchez Leyton ver Gaceta de la Aviación N° 47, noviembre 2021, pág. 28; sobre Luis Tuya ver el libro de Pedro Troche “Alma de Pájaro”, la nota “Sdo. Luis Tuya ... un héroe oriental”, Tte. Cnel. (Av.) Arturo Silva, revista Alas 2001, pp. 73-75 y la nota del Miembro de Número Fundador Alberto del Pino Menck: “Luis Tuya, un piloto uruguayo en los cielos del Chaco y España”, revista Alas 2006, pp. 44-46). En la lectura del reconocimiento las autoridades paraguayas destacaron que estos aviadores formaron parte de escuadrillas de reconocimiento y bombardeo, y participaron de la campaña en el Cañadón Strongest.

Fuente: IP – Agencia de Información Paraguaya

75º aniversario del ingreso de los primeros funcionarios al Aeropuerto Nacional de Carrasco

El 1 de diciembre 2021, se desarrolló, en las instalaciones de la Brigada Aérea I (Carrasco), una ceremonia en conmemoración de los 75 años del ingreso de los primeros funcionarios al Aeropuerto Nacional de Carrasco. Se descubrió una placa recordatoria de aquellos cuarenta primeros funcionarios del aeropuerto que en sus casi ocho décadas de historia ha sorteado diversas dificultades y vio pasar diversas compañías aéreas y aeronaves.

Esta actividad contó con la presencia del Comandante en Jefe de la FAU, General del Aire, Luis H. De León y el CEO de Puerta del Sur, Diego Arrosa, y de integrantes de varias instituciones ligadas a la actividad aeronáutica, entre ellas nuestra Academia.



Izquierda, El Sr. Diego Arrosa, Puertas del Sur, y el General Luis de León descubriendo la placa recordatoria; derecha, el Dr. Eduardo Mazzucchelli durante su alocución.

El Dr. Eduardo Mazzucchelli, funcionario de la DINACIA y Miembro de Número de nuestra Academia, pronunció unas palabras alusivas que reproducimos a continuación.

Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Gral. del Aire Luis De León, y en su nombre, permítaseme saludar a todos los que hoy nos acompañan:

El pasado 10 de octubre se cumplieron 75 años del ingreso de los primeros funcionarios al Aeropuerto Nacional de Carrasco. Estaríamos -en términos matrimoniales- celebrando las “bodas de diamante”. ¡Toda una vida!

Fueron cuarenta personas nada más, que en 1946 eran muy jóvenes, enfrentados a eventos nuevos, a desafíos que ocurrían a gran velocidad, que -literalmente- “volaban”...

Viajemos por unos instantes en el tiempo, para entrar en sintonía con los espíritus de Piacenza, de Miranda, de García Calvo, de Temperán, de Ocampo, de Garín y de tantos otros que trabajaron aquí, que “vivieron” la aviación, con el espíritu propio de quien, después del primer contacto con una máquina que vuela, ya no se separa más de esta actividad apasionante. Así fue para ellos, así lo es hoy para nosotros.

1946. Hacia dos años que se había firmado el Convenio de Chicago y apenas un año que había finalizado la Segunda Guerra Mundial, luego de la rendición incondicional del Japón ante los Aliados, ocurrida días después de los bombardeos atómicos sobre Hiroshima y Nagasaki. Se abría un nuevo tiempo, un nuevo orden mundial, un espacio donde la aviación civil internacional comenzaba a actuar sistemáticamente, uniendo regiones, ciudades y personas. En nuestro país, el llamado “proyecto

integral aeroportuario”, que incluía a los aeropuertos de Carrasco y de Laguna del Sauce, se hacía realidad.

Los primeros funcionarios fueron seleccionados a través de concursos, que se realizaron en la Universidad de la República. Don Víctor Garín, con 24 años de edad, fue designado, entre otras ocupaciones, el subdirector. Era demasiado joven para ser director; tal cometido fue desempeñado por el Ingeniero Agrónomo César Piacenza, quien originariamente era radiotelegrafista y posteriormente sería -durante muchos años- Director General de Aeronáutica Civil. Recién en 1953, Don Víctor Garín pasaría a ocupar la dirección y allí estuvo hasta 1992.

En 1946 no existía la Avenida de las Américas. Al aeropuerto se llegaba por Camino Carrasco. La comunicación con la ciudad de Montevideo no era sencilla; el servicio de omnibuses interdepartamentales estaba muy lejos de ser lo que vemos hoy. La ruta 101, que nos une con la ciudad de Pando y hoy es una gran doble vía, recién fue asfaltada en los años 70.

Según apunta el historiador Tte. 1º(Av) Juan Maruri, en julio de 1946, la empresa Pan American trasladó sus operaciones de Melilla a Carrasco, con sus equipos de comunicaciones. Instalaron el radiofaro no direccional identificado como “Charlie Alfa Romeo” (CAR), que operaba en la frecuencia de 380 kilociclos. Llegó a superar los cincuenta años de funcionamiento, guiando a las aeronaves desde fuera de nuestras fronteras hasta la seguridad de Carrasco. Todavía resuena en mis oídos su código morse... una señal potente, familiar, representativa de este aeropuerto.

Los vuelos nacionales e internacionales de esa época se desarrollaban a bajas velocidades y altitudes. Un Douglas DC4 insumía 35 horas (con las escalas incluidas) para hacer el trayecto Carrasco-Nueva York. Igualmente, fueron avances enormes. Recordemos que, al finalizar la Primera Guerra Mundial, el cruce del océano Atlántico demandaba 20 días en barco.

En setiembre de 1946, el Precursor General Cesáreo Berisso, quien años antes había elegido el lugar para construir el aeropuerto, fue nombrado Director General de la Aeronáutica Militar. La Dirección de Aeronáutica Civil, nacida de un proyecto escrito por él en 1928, tenía poco más de 10 años de existencia (había sido creada por ley, en diciembre de 1935).

Las primeras operaciones de los vuelos de línea fueron atendidas aquí; el amplio espacio de lo que es hoy la plaza de armas de la Brigada, actuaba como planchada de estacionamiento. La calle de rodaje era de balasto; los alambrados eran los típicos de campo, propios de las chacras circundantes. No existían los vallados de seguridad standard OACI. Aquí se recibió a personalidades públicas, a gobernantes, a selecciones deportivas, con el control del tránsito aéreo realizado desde una torre de madera, ubicada cerca del cruce de pistas.

La guía en tierra de las aeronaves se realizaba con un automóvil, al cual se le colocaba un cartel en su parte trasera, con la clásica inscripción “FOLLOW ME”, escrita en tiza. El primer señalamiento lumínico se confeccionó con balizas de querosén, que se colocaban de a una, en los laterales de las pistas. Los sistemas eléctricos llegaron después...

Las pistas se construyeron según los diseños técnicos de la época. Eran varias, para ofrecer a las aeronaves todas las componentes posibles de viento de frente. En Carrasco se proyectaron cuatro, pero una nunca se construyó. La última en habilitarse fue, finalmente, la que más creció y hoy es la principal, donde operan las aeronaves de mayor porte.

El nuevo edificio terminal, una magnífica obra de arquitectura, se terminó en 1953. Contaba con todos los servicios, desde la usina en el subsuelo, hasta la torre de control en lo más alto, con su faro de luces verde y blanca y la “señal” rotatoria que permitía al personal de campo saber si había vuelos operando. No había radios portátiles...

Hubo espacios que se volvieron emblemáticos, como la terraza abierta del primer piso, donde se veía la planchada y los pasajeros, o el restaurante del segundo piso, lugar de unión entre el buen comer y la observación de los despegues y aterrizajes. En la década del 60 comenzaron a operar los jets. Se llegó a atender a 14 líneas aéreas en simultáneo. Hoy cuesta imaginar ese movimiento...

Carrasco, a lo largo de su historia y sobrellevando dificultades varias, ha tenido todo lo que debe tener un aeropuerto, con sus luces y sus sombras:

- *desde las radioayudas básicas, hasta radares de aproximación de precisión y sistemas de aterrizaje por instrumentos;*
- *vio nacer, vivir y morir distintas compañías aéreas, desde algunas con pocos meses, hasta otras con casi 80 años de historia;*
- *operaron en él diversos tipos de aeronaves, algunas que fueron verdaderas maravillas de la aviación, como el supersónico Concorde;*
- *tuvo su propio avión, un De Havilland Chipmunk llamado “Urutaú”, que hoy se puede ver en el Museo Aeronáutico;*
- *recibió y despachó máquinas que participaron en la Guerra de las Malvinas (en 1982), así como vuelos charter y de línea, regionales e intercontinentales;*
- *se vivió el secuestro de una aeronave, exitosamente desactivado luego de una larga negociación entre el secuestrador y el director del aeropuerto, sin hacerse uso de la fuerza;*
- *hubo contados accidentes de aviación, de los cuales -posiblemente- el que tuvo consecuencias fatales más numerosas fue el de un DC-3 de PLUNA (el único de dicha empresa, en sus 76 años). Hubo otros, de aeronaves de la Fuerza Aérea Uruguaya y posiblemente, el más peculiar fue el protagonizado por un carguero CL44, que se despistó en el aterrizaje, sin pérdida de vidas, pero que imposibilitó las operaciones. Al no ser viable su retiro del cruce de pistas, se lo debió destruir con fuego.*
- *Hasta tuvo un jabalí, que se introdujo furtivamente en el campo, representando un verdadero peligro para las operaciones. Fue abatido de un disparo certero, realizado por un oficial de la Fuerza Aérea Uruguaya, que era tirador de precisión.*

En la década de los 80 se realizaron importantes ampliaciones en el terminal: el hall central, el área de arribos, la galería comercial y posteriormente el área de partidas. Don Víctor Garín decía que a los aeropuertos se los debe construir, como se le compra la ropa a los niños: con espacio para que crezcan. En ese tiempo, el niño ya había crecido.

En 1987 fue puesto en funcionamiento el radar primario y secundario marca Thomson, otro pionero. Se volvió una figura conocida, por el rotar de su antena día y noche, al noreste del campo.

En 2014 se agregó otro radar más, ubicado cerca de donde debería haber estado la cabecera de la pista que nunca se construyó. 34 años después, hace escasos tres meses, el Thomson fue sustituido por un radar Indra. Ahora es parte de nuestro patrimonio histórico.

En 1994, por ley, se votó unánimemente la denominación de “Gral. Cesáreo L. Berisso” para el Aeropuerto Internacional de Carrasco. La plataforma era el área de mayor congestión, y poco tiempo después también fue ampliada. La aviación seguía demandando más espacios; la pista 06-24 debía ensancharse y alargarse. Consultores internacionales japoneses e italianos asesoraron a la DINACIA sobre las posibilidades de crecimiento del aeropuerto. Había que ampliar y remodelar la zona aeronáutica, pero no iba a ser suficiente. Se necesitaban más edificios.

En 2002 se inauguró el nuevo Centro de Control y la actual torre. Se los ubicó al norte de la pista principal. En 2003, bajo la gestión integral de Puerta del Sur S.A. comenzó la construcción del actual edificio. La obra finalizó en 2009. Fue diseñado por el arquitecto Rafael Viñoly y es considerado uno de los más hermosos del mundo.

Los Amigos del Aeropuerto, la Fuerza Aérea Uruguaya y Puerta del Sur S.A. descubrimos hoy esta placa recordatoria, en el mismo lugar donde se inició la actividad esencial de toda terminal aérea, que es: permitir las llegadas y las partidas de personas y de bienes, por medio del avión, en forma ágil y segura. Esos primeros cuarenta funcionarios lo hicieron posible y sin dudas, dejaron su legado.

¿Qué dirían ellos hoy, si estuvieran aquí, con nosotros?

Probablemente, nos pedirían que asistiéramos a la seguridad de las operaciones, en todo momento y en todos los espacios, sin perder de vista el objetivo de mantener a Carrasco como el aeropuerto “amigable” que siempre fue.

El desafío que todos enfrentamos -autoridades, concesionario de los servicios e integrantes de la comunidad- es el de mantener vivas ambas premisas.

Muchas gracias.

(Fuente: RRPP FAU)

109 Aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya



En la mañana del jueves 17 de marzo, se conmemoró el 109 aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya, coincidente con el sexagésimo aniversario de la creación de la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea.

El acto contó con la presencia del presidente de la República, Dr. Luis Lacalle Pou, de la vicepresidenta de la República, Esc. Beatriz Argimón, del ministro de Defensa Nacional, Dr. Javier García, así como también de autoridades nacionales e internacionales, civiles y militares y público en general. Luego del saludo del Presidente de la República, se procedió a la revista de los efectivos presentes.

Se entregaron los premios “Espada de Honor”, “Seguridad de Vuelo y “Al Mérito”. Luego de estos reconocimientos, hizo uso de la palabra el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Gral. del Aire Luis De León. A continuación, se colocó una ofrenda floral al pie del Monumento “A la Aviación Militar Vanguardia de la Patria”, cerrando la ceremonia con un desfile aéreo y terrestre en honor a las autoridades presentes.

(Fuente: RRPP FAU)

Pilatus PC-7U sobrevuelan desfile cívico-militar por la Jura de la Constitución



El presidente de Uruguay, Luis Lacalle Pou, encabezó el lunes 18 de julio en Montevideo la conmemoración del 192° aniversario de la Jura de la Constitución. El acto y posterior desfile cívico-militar se desarrollaron por la mañana en la Plaza Matriz o de la Constitución, en la Ciudad Vieja, frente al histórico edificio del Cabildo en cuyos balcones se prestó juramento a la primera Constitución.

El desfile se desarrolló por la calle Juan Carlos Gómez participando 850 efectivos y 140 caballos de varias reparticiones, destacándose como es habitual el cuerpo de Blandengues. Con la llegada de distintos grupos de la Patria Gaucha, comenzó la parte cívica del desfile: decenas de personas a caballo desfilaron frente al gobierno con la música de “A Don José”, de Los Olimareños, entonada por la orquesta del ejército.

Tres Pilatus PC-7U “Turbo Trainer” del Escuadrón de Vuelo Avanzado de la FAU sobrevolaron el desfile cívico-militar (*imagen via Edward Rode*)

Entrega formal al Museo Aeronáutico del DH.82A “Tiger Moth” restaurado por los voluntarios de la AAMA

En conmemoración de los 68 años del Museo Aeronáutico el domingo 21 de agosto, en el Hangar N° 2, se realizó la entrega formal a las autoridades de la Fuerza Aérea del biplano “Tiger Moth” restaurado por los voluntarios de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA).

Se encontraban presentes el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya Gral. del Aire Luis H. De León, el Jefe del ESMAD Gral. del Aire Rodolfo Pereyra, Ex-Comandantes en Jefe, Brigadieres Generales en actividad y retiro, personal superior y subalterno de la Fuerza Aérea, e integrantes de varias instituciones relacionadas con el quehacer del Museo.

El Director del Museo Aeronáutico Cnel. (Nav.) Andrés M. Arcauz inició el acto exponiendo sobre los trabajos realizados y proyectos a futuro. Siguió Tabaré Pérez, de la Asociación de Cohetería Experimental y Modelista del Uruguay ACEMU, abordando la creación de la sala espacial; Santiago Vicente, “Memorias de PLUNA”, sobre el progreso de la reconstrucción de la aeronave Vickers Viscount (ex PLUNA), y por último el Vice-presidente de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico, Ing. Ricardo Varela, recordando el proceso de restauración del de Havilland DH.82A “Tiger Moth”. El acto finalizó con la entrega oficial de la aeronave al Comandante en Jefe por parte de Wilman Fuentes, representando a los voluntarios restauradores.



Al cierre el Museo ofreció un pisolabis que fue compartido y disfrutado por todos los presentes.

Esta aeronave icónica insumió muchos años de esfuerzos de voluntarios locales, con la colaboración de entusiastas, grupos e instituciones del exterior. En la Gaceta N° 43, diciembre 2017, págs. 43 a 52, se detallan las numerosas actividades de restauración de este “Tiger Moth”, hasta ese momento, realizadas sin pausas desde el año 2004!. La Fuerza Aérea, a través de sus autoridades, demostró siempre su apoyo a este proyecto de largo plazo.

En su disertación de cierre el Ing. Varela incluye varios mensajes recibidos de entusiastas de todo el planeta, resume los distintos procesos de restauración realizados y enumera los contribuyentes del exterior. Para beneficio de los lectores incluimos sus palabras.



Sr. Cmte. en Jefe, Gral. del Aire Luis De León
Autoridades actuales y pasadas de la Fuerza Aérea
Amigos

Quiero comenzar mis palabras leyendo los mensajes que nos han llegado para la ocasión:

Qué buena noticia. El esfuerzo y dedicación de los amigos del museo es encomiable. Muchas gracias por la invitación. Este fin de semana no estamos en la zona metropolitana pero uno de los próximos iré por allí a visitarlos. Fuerte abrazo para todos los integrantes de la AAMA.
Gral. del Aire Hugo Marengo.

*Respeto y admiro el espíritu aeronáutico y la entrega de la barra. Fuerte abrazo y salud.
Brig. Gral. Sergio González.*

*Mi más sincera enhorabuena a todos los compañeros de la AAMA. Ojala pueda volar pronto a Uruguay si mis planes salen bien. Un fuerte abrazo.
Juan Arráez Cerda, España.*

Muchas gracias por la invitación, me rompe el corazón a Nelson y a mí no poder acompañarlos en un día tan especial, pero desde Sydney queremos desearles a todos un gran día y muchas felicidades por un Trabajo Muy Bien Hecho!!!. ¡Salud Amigos! Un abrazo de Nelson y George Boubeta, Australia.

*¡Bien hecho, un logro increíble! Simplemente demuestra que se puede lograr cualquier cosa si tienes un sueño y un buen equipo. Estaremos con nuestro espíritu el domingo. Abrazo.
Ninian Stewart Richardson, Brasil.*

*Gracias por su atenta y amable invitación a la ceremonia de entrega del Tiger Moth. Desafortunadamente y con mucho pesar, no puedo unirme a ustedes en esta ocasión, pero estoy encantado de saber que todos esos esfuerzos han concluido con éxito. Me ha impresionado continuamente la devoción y la persistencia de la AAMA y sus miembros a lo largo del trabajo de restauración y estoy muy contento de haber estado asociado con ella, aunque de una manera muy modesta. Enhorabuena a todos y con todos mis mejores deseos para la ceremonia del domingo y para vuestros futuros proyectos. Atentamente
Peter Gould, Francia.*

*Es una buena noticia saber que el TM ha llegado a la etapa completa y se exhibe con orgullo en su magnífico museo. Parece que fue hace tanto tiempo cuando estuve por primera vez en Montevideo en el viejo museo y me encontré con los “ratones”. Su entusiasmo me impulsó a ofrecer algo de ayuda y he disfrutado mucho estar involucrado de una manera pequeña. Muchas gracias por su amable invitación y espero con ansias nuestra próxima visita. Ahora que el TM está completo, es hora de que haga el artículo para la revista Classic Wings. Atentamente.
Richard Glasson, Nueva Zelanda.*

Quiero agregar a los protagonistas de estos mensajes otras personas del exterior que también contribuyeron de manera significativa: los ingleses Stuart McKay y John Shaw, los australianos Maureen Massey, George Lawrence y Kevin Carder, los neozelandeses Corin McRae y Frank Frost, el español Juan Millán, el argentino Gustavo Passano, los brasileños Fernando Arruda Botelho, Roberto Carvalho y Rómulo Figueredo, el guatemalteco Tulio Soto y los uruguayos Ruben Sandri, Gabriel Bensusan, Ernesto Blanco Calcagno, Eduardo Drömer y Carlos Ponzio.

Nos encontramos aquí para hacer acto de entrega de una aeronave patrimonial de especial significancia, tanto para la historia aeronáutica nacional como para la historia de nuestro querido Museo Aeronáutico y Espacial.

La aeronave que desde hoy se integra oficialmente al acervo, es uno de los más conocidos aviones escuela que le legó al mundo la década del treinta del pasado siglo. Este elegante biplano, un DH.82A Tiger Moth, es uno de los más famosos productos de la prolífica fábrica británica de Havilland de la preguerra. Su uso se extendió por el orbe durante y posteriormente al segundo conflicto mundial, a través de miles de aeronaves que sirvieron en las armas aéreas de muchos países, entre ellos varios de América Latina.

El ejemplar que hoy luce en sala es posiblemente el número 17 de dieciocho que fueron adquiridos por el gobierno uruguayo para su Aeronáutica Militar entre los años 1935 y 1937. En su vida operativa estuvo asignado al Aeródromo Militar Cap. Boiso Lanza, fue entrenador en la Escuela Militar de Aeronáutica, y posteriormente se incorporó a la recién inaugurada Base Aérea 2 de Durazno, siendo dado de baja en poco más de una década de servicio.

Pocos años después se reserva para lo que sería el futuro museo aeronáutico. Lamentablemente solo quedaba de él su esqueleto: una jaula de caños de hierro, el motor, el tanque de combustible, una hélice y poca cosa más. Ni siquiera un tren de aterrizaje donde erguirlo.

En el cumpleaños número 50 del Museo Aeronáutico, en 2004, se incorpora la AAMA y donde otros vieron algo imposible de realizar, los ratones de hangar vieron un futuro avión. Y eso fue posible porque nunca fue un proyecto limitado a nuestro taller. Entendimos desde el inicio que esa jaula vacía no se convertiría en un avión simplemente apelando a nuestra incipiente fuerza artesanal. Así nos ingeniamos para involucrar al Mundo tras esta causa, en lugares tan lejanos como nuestras antípodas geográficas. Y el Mundo respondió: ciudadanos de las más diversas naciones donaron desde las trabas de las puertas, las cerraduras del baúl, el cono de la hélice, instrumentos y componentes de cabina; pasando por el carenado frontal, hasta componentes clave como las alas y el tren de aterrizaje. Copias de nueva manufactura algunas y viejas piezas con todo el desgaste del tiempo otras, que hoy lucen a nuevo gracias a la mano de obra de los voluntarios y su incansable ingenio.

Y cómo olvidar el apoyo de la Fuerza Aérea tanto en la logística como en la gestión de las donaciones. Desde los directores del museo, seis en todo este período, hasta las máximas autoridades, todos apoyaron este esfuerzo, logrando involucrar a sus pares chilenos que confeccionaron piezas faltantes; o solucionando la llegada de donaciones importantes cuando no encontrábamos el camino para traerlas desde lejanas tierras.

Por último expresar el reconocimiento a la increíble dedicación personal de cada uno de nuestros voluntarios, que sumados sus esfuerzos de miles de horas sabatinas a lo largo de muchos años, lograron reparar, recrear y reunificar todo en esta pequeña enorme obra que hoy incorporamos al patrimonio aeronáutico de nuestro país y del Mundo.

Este trabajo ha culminado, pero otros ya vienen caminando como el AT-11, actualmente en manos de técnicos de mantenimiento realizando reparaciones en su estructura.

Nuestro agradecimiento a TODOS y cada uno. A los voluntarios de aquí y del exterior y a la Fuerza Aérea por confiar en nosotros y darnos esta oportunidad única.

Muchas gracias.

(Agradecemos la colaboración de Eduardo Luzardo en la redacción de estas palabras. RV).



Jornadas de puertas abiertas en el Museo Aeronáutico

En el soleado y templado domingo 22 de mayo, en celebración del 28 aniversario del Escuadrón Aéreo N° 3 (Transporte) y en conmemoración del día internacional de los museos, el Museo Aeronáutico abrió sus puertas a un numeroso público ofreciendo diversas actividades. Entre ellas una muestra estática de las aeronaves KC-130H “Hércules”, C-212 “Aviocar”, Embraer C-120 “Brasilia” y North American T-6D “Texan”, expuestas en la planchada del Escuadrón. La Banda de Músicos de la FAU deleitó a los presentes con un diverso repertorio musical.



También se pudo visitar el Vickers Viscount CX-BJA, aeronave que perteneció a PLUNA y que, con el apoyo del grupo “Memorias de PLUNA”, abrió por única vez este mes sus puertas. El evento fue un rotundo éxito de público, que formó largas colas para visitar los aviones expuestos y recorrió, con gran entusiasmo, todas las instalaciones del Museo Aeronáutico.



Una segunda jornada especial tuvo lugar el domingo 31 de julio, dedicada a la Aviación de Combate y Helitransportada en conmemoración de los 67 años del Escuadrón Aéreo N°5 (Helics.) y los 71 años del Escuadrón Aéreo N°2 (Caza), en un día fresco pero soleado.

La jornada tuvo como invitados a estos escuadrones y al Escuadrón de Vuelo Avanzado, exhibiendo en muestra estática al Cessna A-37 “Dragonfly”, Pilatus PC-7, Bell UH-1H, el avión insignia de la FAU el AT-6G “Texan” FAU 366 y el Viscount de PLUNA. Así mismo se habilitó el simulador de vuelo, una muestra de visores nocturnos y el ingreso a distintas aeronaves dentro del museo con guía de alumnos de la ETA. La Banda de Músicos de la Fuerza Aérea Uruguaya y el coro “Before Oldies” musicalizó la jornada. Acompañaron diversos puestos de comida, exposiciones de vehículos antiguos y militares, la Fundación “Cesáreo L. Berisso”, la exposición de maquetas “FAUnáticos” y la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA).



Entre las actividades que se desarrollaron se destacó la puesta en marcha de la aeronave AT-6 “FAU 366”, una demostración de rescatistas en aeronave UH-1H, pasajes sobre el público de un Dragonfly (FAU 282) y de un par de Pilatus (FAU 305 y FAU 306), el acceso a simuladores con guía de personal de la AAMA y cadetes de la EMA, así como el tractor de la AAMA con su trailer que ofrecía al público un recorrido por la base.

La asistencia de visitantes fue numerosa, aunque no tanta como en la jornada anterior quizás por la interferencia de la llegada a Carrasco, ese mediodía, de un astro futbolístico local de fama internacional que produjo un bloqueo de las rutas de acceso al Aeropuerto.

El domingo 4 de setiembre, en un día luminoso, fresco y agradable, el Museo abrió sus puertas en una jornada dedicada a la formación aeronáutica militar. Acompañaron la Escuela Militar de Aeronáutica, la Escuela Técnica de Aeronáutica, el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico y el Escuadrón de Vuelo Avanzado con muestras estáticas y desfile de alumnos y cadetes.



En la exhibición estática se destacó el Pilatus PC-7U FAU 305 del EVA decorado con una vistosa y aterradora testa con enormes fauces y melenas (*imagen Andrés Tajés*). Hacia el mediodía un trío de Aermacchi T-260EU de la EMA efectuó varias pasadas sobre el Museo. También el Texan FAU 366, nave insignia de la FAU, realizó un vuelo de demostración (un video tomado desde su cabina se puede ver en el enlace YT : <https://youtu.be/emOnpIKGcMk>)

Día del Patrimonio en el Museo Aeronáutico

El Museo Aeronáutico abrió el sábado 1 y domingo 2 de octubre, fin de semana en el que se celebró el Día del Patrimonio bajo la consigna “Cultura de dos orillas”, homenajeando a Concepción Matilde Zorrilla de San Martín (1922-2014), conocida popularmente como «China» Zorrilla.



Las actividades fueron similares a las ofrecidas en las jornadas de puertas abiertas anteriores, entre ellas muestras estáticas, ingreso a aeronaves en exposición con guía de alumnos de la Escuela Técnica de Aeronáutica, vuelo en simulador con la ayuda de cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica, exposición de vehículos antiguos, vuelo de la aeronave insignia de la Fuerza Aérea AT-6D FAU 366, juegos inflables y puestos de comida. También se habi-

litó el recorrido por la base aérea en el tractor aeronáutico de la AAMA con su trailer, y se pudieron presenciar ejercicios de movimientos automáticos de los alumnos de la E.T.A. La Banda de Músicos de la Fuerza Aérea Uruguaya musicalizó la jornada.

106º aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica

El 21 de noviembre en horas de la mañana se llevó a cabo la ceremonia de aniversario en la Escuela Militar de Aeronáutica (EMA), creada el 20 de noviembre de 1916. La misma estuvo presidida por el subsecretario del Ministerio de Defensa Nacional, Rivera Elgue, el cual fue recibido por el director de la EMA, Cnel. (Av.) Juan Pereyra. La Banda de Músicos de la FAU, ejecutó las estrofas del Himno Nacional y se realizó la lectura de la Orden de la Unidad.



Durante la ceremonia, se entregaron los distintivos de Alumno Piloto a los caballeros Cadetes de segundo año que realizaron su primer vuelo solo. Los instructores de los Cadetes hicieron entrega de estos distintivos acompañados por sus familiares.



Asimismo, se realizó un reconocimiento especial a las primeras cuatro mujeres que ingresaron a la Escuela Militar de Aeronáutica el 2 de febrero de 1997, quienes pasaron a formar parte del cuerpo aéreo de la aviación militar.

Luego de los emotivos reconocimientos, el Director de la Escuela Militar de Aeronáutica hizo uso de la palabra en donde hizo alusión a los hechos históricos que forjaron los cimientos de la Escuela y reconoció el compromiso de los Cadetes y la dedicación de todos aquellos que integran la Institución.

Finalmente la ceremonia concluyó con un desfile aéreo y terrestre en honor a las autoridades presentes, y posterior firma del Libro de Honor.

(Fuente: RRPP FAU)

Clausura de cursos en la Escuela Técnica de Aeronáutica

El viernes 9 de diciembre se desarrolló la ceremonia de clausura de cursos de la Escuela Técnica de Aeronáutica (ETA), que contó con la presencia del Ministro de Defensa Nacional, Dr. Javier García, del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Gral. del Aire Luis De León y autoridades civiles y militares, nacionales y extranjeras.



La ceremonia se inició con la revista de la formación de efectivos por parte del Ministro de Defensa Nacional acompañado del Director del Instituto, Cnel. (Av.) Heriberto Gancio y con la posterior ejecución del Himno Nacional por parte de la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea Uruguaya “Cnel. (Rva.) Walter Miños”. A continuación, se dio lectura a la orden de la Dirección y al acta de la finalización de los cursos, dando lugar al relevo de Abanderados y Escoltas. Posteriormente, se realizó la promesa de los aerotécnicos y se procedió a la entrega de diplomas y de premios a quienes tuvieron un destacado desempeño.

Finalizando el Director de la ETA hizo uso de la palabra, se realizó un desfile terrestre y aéreo en honor a las autoridades presentes y se procedió a la firma del Libro de Honor.

(Fuente: RRPP FAU)

Ceremonia de Clausura de Cursos y Colación de Grados en la EMA

El 14 de diciembre, se llevó a cabo en las instalaciones de la Escuela Militar de Aeronáutica (EMA), la Ceremonia de Clausura de Cursos y Colación de Grados 2022 contando con la presencia del presidente de la República, Dr. Luis Lacalle Pou, del ministro de Defensa Nacional, Dr. Javier García y del Comandante en Jefe de la FAU, General del Aire, Luis H. De León, entre otras autoridades militares y civiles, nacionales y extranjeras.



El Presidente inició la ceremonia con el pasaje de revista a los efectivos terrestres acompañado por el director de la EMA, Cnel. (Av.) Juan Pereyra. Seguidamente, la Banda de Músicos “Cnel. (Reserva) Walter Miños” ejecutó las estrofas del Himno Nacional.

Posteriormente, se realizó la lectura de la Orden de la Dirección, continuando con la entrega de los pabellones patrios a los nuevos abanderados. Asimismo, se hizo entrega de espadas y despachos y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, General del Aire Luis De León, les tomó el juramento de honor a los nóveles alféreces recientemente egresados de la Promoción “Sdo. Ignacio Medina”.



Finalmente, el Director de la EMA realizó una alocución, para luego dar comienzo al desfile terrestre y aéreo en honor a las autoridades presentes. Junto al desfile terrestre sobrevolaron una formación de tres aeronaves PC-7 Pilatus.

(Fuente: RRPP FAU)

100 AÑOS – 1922

2 de febrero: *El mayor Berisso es designado Director de la Escuela Militar de Aviación.*

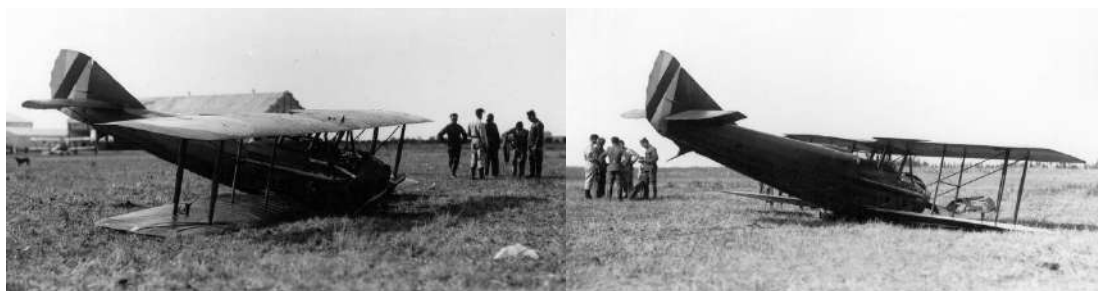


El Capitán Cesáreo L. Berisso asciende al grado de Mayor, haciéndose cargo de la Dirección de la Escuela en el mes de marzo, por estar el Director, Mayor Victoriano Rovira, en una comisión de servicios. El 4 de mayo es designado Director Interino, haciéndose cargo de esta Dirección el 6 de mayo.

Avro 504K, EMAv, Paso de Mendoza,

16 de febrero: *Accidente de Berisso en un SPAD XIII*

En un vuelo de entrenamiento del Mayor Berisso con el SPAD XIII N° 1 (aún sin matrícula) durante el aterrizaje se le desprende una rueda del tren sin que el piloto se aperciba, aterrizando sin problemas ni roturas graves.



Se solicitó la destitución del mecánico al no asegurar la chaveta de la rueda. Se dice que Berisso, quizás a causa de este incidente, obligaba a sus alumnos a controlar no sólo las partes móviles de las aeronaves, como de costumbre, sino también si las ruedas del tren estaban bien aseguradas.

20 de marzo: *Primer contrabando aéreo en el Rio de la Plata*

La Compañía Rioplatense de Aviación, impulsada por el Mayor británico Shirley G. Kingsley, efectuaba vuelos regulares entre Buenos Aires (San Isidro) y Montevideo (Melilla) con aviones AIRCO DH 16, siendo los primeros vuelos internacionales regulares en América del Sur. Uno de ellos se destacó: el 20 de marzo en el aeródromo de San Isidro, luego del arribo desde Montevideo, los funcionarios aduaneros incautaron las maletas de dos médicos que viajaban como pasajeros conteniendo una, alcoholoides, y la otra quinientos termómetros clínicos. Es la primera vez, conocida, que en el Rio de la Plata se pretendió introducir en forma fraudulenta mercadería por vía aérea.

30 de marzo: Primer cruce aéreo del Atlántico sur

Para conmemorar el centenario de la independencia de Brasil el almirante portugués Gago Coutinho, como navegante, y Sacadura Cabral, piloto, realizaron el primer enlace aéreo Lisboa - Río de Janeiro, con la travesía aérea del Atlántico Sur en varias etapas, con hidroaviones Fairey de fabricación inglesa. El 30 de marzo, con el Fairey III-D Mk II, Motor Rolls-Royce de 375 hp, bautizado "Lusitania", despegan de Lisboa para Las Palmas (Gran Canarias). En el medio del océano el hidroavión pierde un flotador y se hunde. Es reemplazado por un nuevo Fairey III denominado "Portugal" y luego de varias etapas llegan a Río de Janeiro el 17 de junio. Recorrieron 8400 km en 62 h 26 min de vuelo.



26 y 28 de mayo: El "Circo del Aire" en la Escuela de Aviación Militar y en el Hipódromo de Maroñas

En el número anterior de la Gaceta (pág. 24) se menciona que el Presidente de la Brigada de Aviadores de la Liga Patriótica Argentina, Enrique A. Roger, en diciembre 1921 organizó un "Festival Aeronáutico Sportivo" en el Hipódromo de Maroñas, con la participación del aviador alemán Max Holtzem, del "Circo del Aire", en un avión SAML de 110 HP, quienes llegan nuevamente en el mes de mayo, acompañados esta vez con la princesa rumana Elly Jonescu para hacer exhibiciones.

Se esperaba una demostración en Maroñas el domingo 21 pero por problemas de mala meteorología se posterga para el domingo siguiente. El viernes 26 se organiza para la prensa una exhibición privada en la Escuela Militar de Aviación donde la princesa Jonescu, intrépidamente, se pasea por las alas del avión pilotado por Holtzem, quien aterriza con la acróbata sentada en el ala superior, sin ninguna atadura.



Maroñas, 28 de mayo 1922: En el centro de la imagen la princesa Jonescu, hacia la derecha May. Cesáreo L. Berisso, Max Holtzem y Cap. T. Larre Borges

Como anunciado se organiza el domingo 28 por la mañana, en el Hipodromo de Maroñas, el festival aeronáutico en el que intervino la escuela, con tres aviones SPAD y un Avro 504K. Los cuatro aviones militares (uno de ellos piloteado por el Director Berisso) comenzaron haciendo maniobras de acrobacia, continuando luego la exhibición de Holtzem y la princesa rumana. Luego de finalizado el evento llega el piloto argentino Guillermo Hillcoat, en un Curtiss de 90 HP, en representación de la Brigada de Aviadores de la Liga Patriótica Argentina.

Setiembre: Etapas uruguayas de los vuelos a Brasil de Teodoro Fels y el capitán chileno Aracena

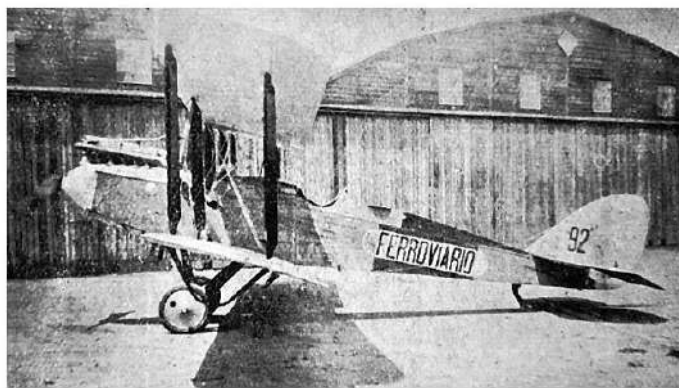
En ocasión de celebrarse el centenario de la independencia de Brasil se organizaron raids aéreos al Brasil por los aviadores Teodoro Fels y el capitán chileno Diego Aracena.

El diario porteño “La Nación” patrocinó el vuelo Buenos Aires – Río de Janeiro que seria realizado por Teodoro Fels en su avión biplano Dorand -Renault AR.2, adquirido en 1921 y bautizado “Mitre”, llevando



como pasajero al Sr. Jorge M. Piacentini, redactor y enviado especial del diario patrocinante. Despegaron desde San Isidro el 2 de setiembre y cumplieron, en territorio uruguayo, las siguientes etapas: día 2,

San Isidro-Colonia-Mal Abrigo; día 3, Mal Abrigo-Treinta y Tres; día 4, Treinta y Tres-Pelotas. No pudieron llegar a a la meta planeada al accidentarse el día 7 en Paraty, a unos 240 km de Río de Janeiro (*Fuente de texto e imágenes: Eloy Martin*).



Por su parte las autoridades chilenas organizaron un raid similar que debía ser llevado a cabo por el Capitán Diego Aracena Aguilar junto al ingeniero mecánico señor Arthur Richard Seabrook, que tuvo

lugar entre el 23 de agosto y el 25 de septiembre de 1922, llevando una carta suscrita por el presidente de Chile, con los saludos del pueblo chileno a la República de Brasil. Para la misión se dispuso de dos aviones De Havilland DH-9; “El Ferroviario” N° 92 a cargo del capitán Aracena y como acompañante el ingeniero Seabrook, y el “Talca” N° 96, para el que se designó como piloto al capitán Federico Baraona Walton y como acompañante al sargento mecánico Manuel Barahona. El día 2 de setiembre el “Talca” se accidenta en el descenso a la ciudad de Rufino, en Santa Fe, Argentina, impidiéndole continuar el vuelo. En esos días los diarios comentaban este raid chileno y el de Fels.

Aracena, durante el cruce de los Andes, sufrió de un pie congelado siendo tratado en Mendoza y en su arribo a El Palomar el día 3 de setiembre. Por la mañana del día 5 emprenden vuelo hacia Montevideo, vía Colonia, escoltados por tres Bristol y tres Spad argentinos bajo capas de nubes bajas que los obligan a volar a ras del agua.

Llega poco antes de mediodía a la EMAV, en Los Cerillos, siendo recibidos por biplanos Avro 504K de la Escuela y, en la pista, por su director Berisso, oficiales jefes y aviadores, el cónsul general de Chile y la prensa y público en general.

El 7 de septiembre emprende el vuelo hasta el departamento de Treinta y Tres, donde se abastecerá de gasolina en Vergara, siguiendo hasta Pelotas, ya en territorio brasilero.

El raid continuó con percances meteorológicos y mecánicos y el día 14, intentando aterrizar en la playa de Ubatuba, a unos 200 km de San Pablo, se accidenta quedando con ambas alas destruidas.

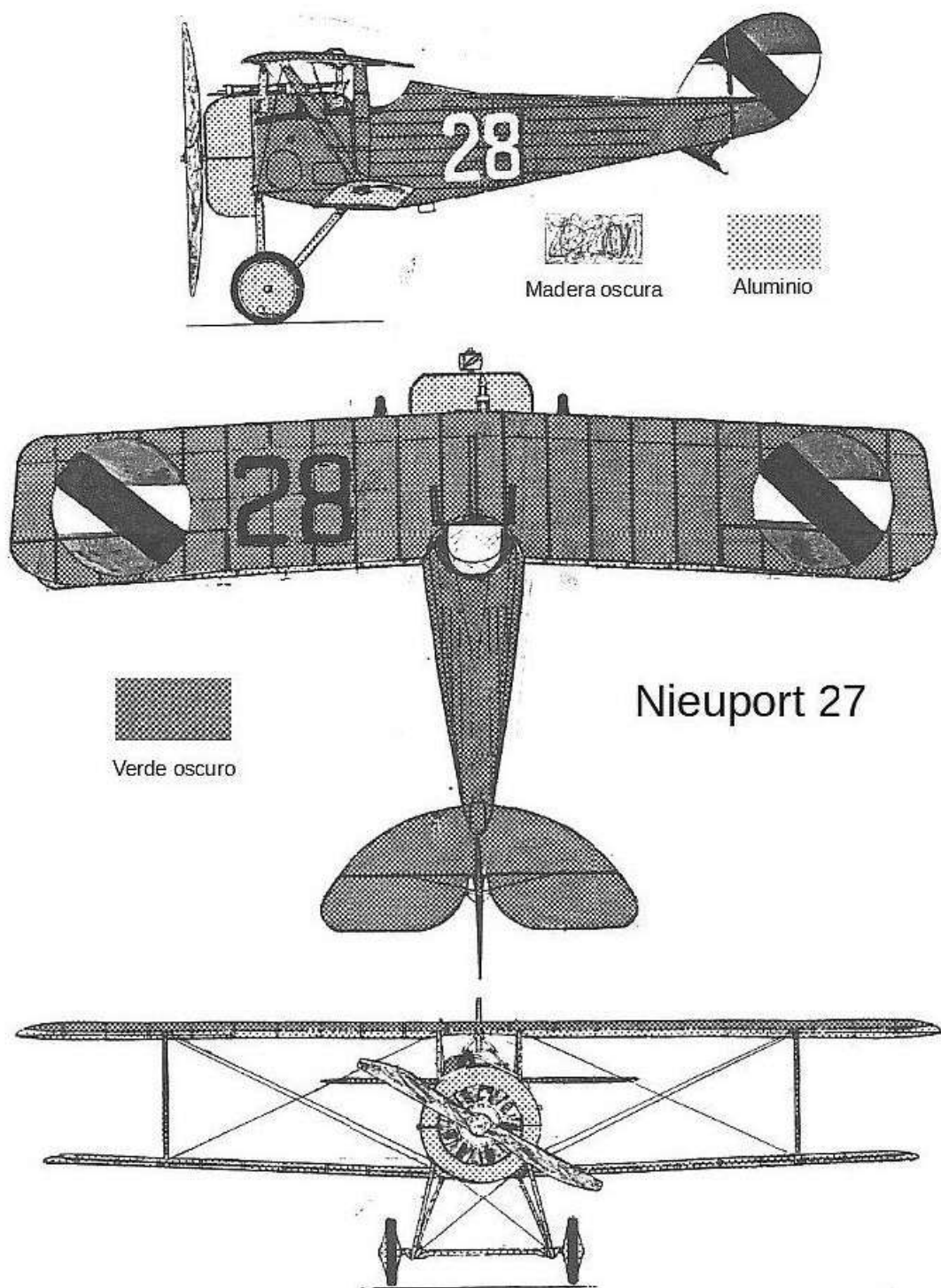
Se habían volado 3.390 kilómetros en 38 horas y se habían efectuado 12 aterrizajes, con lo que se dio por concluida la misión, por lo que Aracena fue llevado a bordo del cazatorpedero Amazonas hasta Río. El 16 de septiembre, Aracena era aclamado a su arribo a Río de Janeiro, declarándolo huésped oficial del Ejército del Brasil y dos días más tarde concurría al Palacio de Catete, para hacer entrega al Presidente Epitácio Lindolfo da Silva Pessoa de la carta que contenía el mensaje del pueblo de Chile al del Brasil (*Fuente de texto e imágenes: Norberto Traub*).

5 de octubre: Primer vuelo de los aviones Nieuport 27

Los biplanos Nieuport de origen francés fueron armados y comenzaron a volar a partir del 5 de octubre de 1922. El primer vuelo en el N° 1 lo pilotea el Director de la Escuela, el Mayor Berisso. En ese mes se ensayaron en vuelo los números 2, 3 y 4, completándose con los números 5 y 6 en diciembre 1922 y enero 1923 respectivamente.

Más adelante se armaron doce aviones del mismo tipo, sin matrículas correlativas, quedando el resto como partes y repuestos. Con estos biplanos los pilotos con experiencia se entrenaron con asiduidad utilizándolos en todo tipo de demostraciones, desfiles, maniobras conjuntas y para ejercitarse en el combate aéreo. Los días 11 y 15 de enero de 1923 los Nieuport, junto con otros tipos disponibles, participaron en las maniobras periódicas que el Ejército Nacional efectuaba en el campo militar de Los Cerillos. En la conmemoración del 25 de agosto de 1923 cinco Nieuport sobrevuelan la Escuela Militar.





3 vistas: Pedro O. Ceróvaz (+); tramas y marcas: Eduardo Luzardo (1994)

14 de octubre: Primera Bandera de Guerra de la Escuela Militar de Aviación

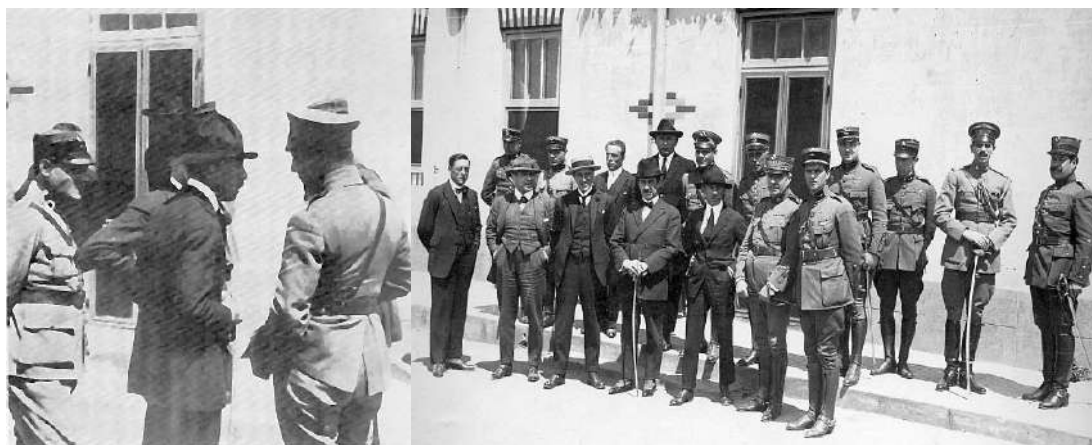


Por la tarde de ese sábado la Escuela Militar de Aviación recibe en una ceremonia especial, ante autoridades nacionales y extranjeras, su primera bandera de guerra, donada por la sociedad “Bonne Garde” y el Automóvil Club del Uruguay.

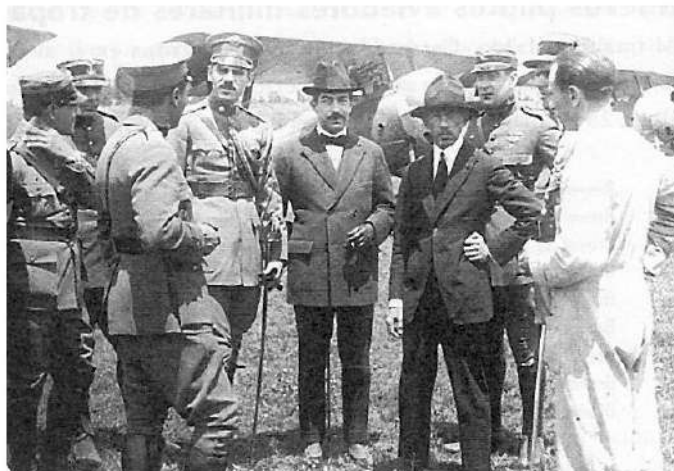
La entrega la presidenta de la sociedad “Bonne Garde”, Sr. Margarita Sierra de Sánchez, al director de la escuela Mayor Berisso.

23 al 25 de noviembre: El aeronauta y aviador brasileño Santos Dumont en Montevideo

Alberto Santos Dumont llega el día jueves 23 desde Buenos Aires en el vapor de ruedas “Gral. Alvear” donde es recibido en el puerto por el Ministro del Brasil, Dr. Luis Guimaraes, y una delegación de la Escuela Militar de Aviación y del Centro Nacional de Aviación, personal de la Legación brasileña y otras distinguidas personalidades, así como la prensa. Se hospeda en el suntuoso Parque Hotel, hoy sede del Mercosur. Ese mismo día, acompañado por el Dr. Guimaraes, aprovecha para conocer los paseos más característicos de la ciudad. Por la tarde es recibido por los Ministros de Guerra y Marina y de Relaciones Exteriores y luego se realiza en el Club Brasileño una recepción en su honor.



Al día siguiente, viernes 24, fue recibido en la mañana por todo el Cuerpo de Oficiales en la Escuela Militar de Aviación, encabezados por su Director el Mayor Cesáreo L. Berisso, estando presentes el Ministro de Guerra y Marina, General Sebastián Buquet; el Ministro del Brasil, Dr. Luis Guimaraes; el Dr. Francisco Ghigliani, Director del diario “El Día” y Diputado Nacional; el Coronel Roberto P. Riverós, Jefe y Fundador del Batallón de Ingenieros N° 1, y otras autoridades civiles y militares. También los instructores de vuelo Cap. Tydeo Larre Borges, Ttes. José Luis Ibarra y Coralio C. Lacosta (alumnos en 1920 de la Escuela de Campo dos Afonsos).



De izquierda a derecha: Tte. Glauco Larre Borges, Tte. José P. Lamela, Cap. Tydeo Larre Borges, Agregado Militar Cap. Vasconcellos, Ministro Luis Guimaraes, Alberto Santos Dumont, Tte. José Luis Ibarra, Mayor Cesáreo L. Berisso (Director de la EMAv) y Dr. Francisco Ghigliani (de overall). Al fondo una línea de aviones caza Nieuport

Por la tarde Santos Dumont visitó en la ciudad las obras en construcción del Palacio Legislativo, pasando después a saludar al Presidente de la República Dr. Baltasar Brum. En la

noche y culminando la visita a Montevideo, el Ministro Dr. Guimaraes le ofreció un banquete en la sede de la Legación del Brasil, al cual concurrieron los ministros de Relaciones Exteriores y de Guerra y Marina, así como miembros del Cuerpo Diplomático e invitados especiales vinculados a la aviación. El sábado 25 parte hacia Brasil en el lujoso vapor S.S. Gelria.

75 AÑOS - 1947

Enero: Primer vuelo del avión uruguayo Neybar.



En enero de 1947 el avión Neybar, diseñado, fabricado y volado en Uruguay por uruguayos, realiza su primer vuelo piloteado por el aviador civil Cirio Rizzardo.

Los propietarios eran los Ingenieros y pilotos civiles Vladimir Neyeloff y Fernando Barrandeguy que a principios de 1946 comienzan su diseño y fabricación (Ver Gaceta de la Aviación N° 43, diciembre 2017, págs. 24-30).

15 de enero: “American Republics Project” - primera misión aérea estadounidense.

A partir del 15 de diciembre de 1946 arriba a Uruguay una Misión Militar Aérea de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos de América con personal, aeronaves y equipos cuyo fin era brindar instrucción a personal de la Aeronáutica Militar uruguaya. Los cursos a pilotos y mecánicos comienzan a partir del 15 de enero de 1947 en el Aeródromo Militar “Gral. Artigas”. Las aeronaves empleadas en los cursos prácticos son: North American AT-6, Beechcraft AT-11 y Douglas C-47.

19 de febrero: Incorporación de un Cessna UC-78 a P.L.U.N.A.



Es incorporado el Cessna UC-78 matrícula CX-AGC a P.L.U.N.A., con el objetivo de adiestrar sus pilotos en el vuelo multimotor.

27 de marzo: Creación del Grupo de Aviación N° 3.

Se crea un Grupo de Aviación de Bombardeo, al que se denomina: inicialmente Grupo Aero-náutico N° 3 (Bombardeo) y luego Grupo de Aviación N° 3. Funciona interinamente con aviones de instrucción Fairchild PT-26 y más tarde Beechcraft AT-11 y Douglas C-47, hasta la llegada en 1950 de los bombarderos North American B-25.

24 a 27 de abril: Primer Circuito Aéreo de la República.

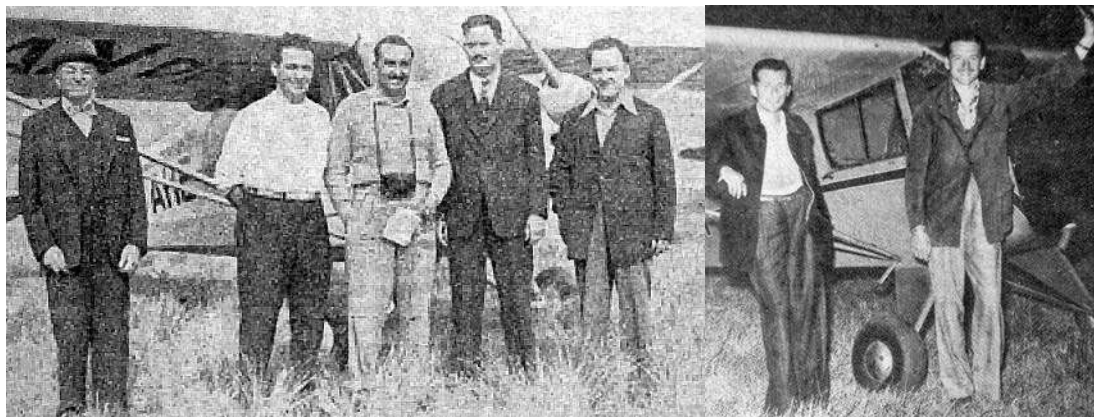
Organizado por el Aero Club de Flores, la primer escuela de aviación civil del país, en ocasión de celebrarse su décimo aniversario se realiza el primer circuito aéreo de la República con la participación de 30 aeronaves.



Inauguración de la sede del Aero Club de Flores, 27 de abril 1947

Se vuela por los 19 departamentos en cuatro etapas, recorriéndose aproximadamente 2.200 km. La primera, el 24 de abril, de Trinidad a Paysandú (725 km), pasando por Sarandí Grande, Florida, San José, Colonia, Ombúes de la Valle, Carmelo, Mercedes y Young; la segunda, el día siguiente, de Paysandú a Durazno (575 km), pasando por Salto, Artigas, Tacuarembó y Paso de los Toros. La tercera, el 26 de abril, de Durazno a Rocha (460 km) pasando por Sarandí del Yí, Melo, y Treinta y Tres; la última, el 27 de abril, de Rocha a Trinidad (410 km) pasando por Maldonado, Pan de Azúcar, Minas, Montevideo (sin control) y Canelones. Ese día el Aero Club de Flores inauguró su sede por parte del Ministro del Interior, el aviador Dr. Giordano Bruno.

Llegaron a cumplir el circuito 27 aeronaves, entre las que se contaba el avión nacional Neybar.



El evento fue muy exitoso y la carrera fue ganada por el Aeronca CX-AHE del Aero Club de Pan de Azúcar tripulado por Asdrúbal Fontes y Miguel Angel López (*imagen izquierda*), llegando segundo el Taylorcraft CX-ADX del Aeroclub de Florida tripulado por Héctor Vicente y Hernández (*imagen derecha*)

2 de agosto: Pérdida del Avro Lancastrian “Stardust” en los Andes

Los aviones Avro Lancastrian de la compañía British South American Airways Limited (BSAA) se bautizaban como si fueran barcos, siempre con el prefijo “Star”. El 29 de julio el “Star Venture” despegaba en Dakar para dar el gran salto a través del Océano Atlántico hasta Natal.



El 2 de agosto la parada habitual en Montevideo para tomar un refrigerio y descansar transcurre sin incidentes y en Buenos Aires, dos horas después, la tripulación y el pasaje tomarán el G-AGWH “Star Dust” para su último tramo a Santiago. A las 17.41 el piloto, Capitán Reginald Cook, un veterano condecorado del Comando de Bombardeiros donde voló bombarderos Lancaster en misiones sobre Alemania, se comunica con el Aeropuerto de Santiago anunciando su llegada en cuatro minutos. No se oír ni se verá nada más del avión y sus once ocupantes hasta 1998, cuando se encuentran los restos del “Polvo de Estrellas” en los Andes, incrustado en el glaciar del volcán Tupungato, en la frontera entre Argentina y Chile, a 4724 msnm. Según Wikipedia “entre los seis pasajeros se destaca la presencia de un emisario real que portaba documentos diplomáticos acerca de las tensas relaciones entre el Reino Unido y el

gobierno peronista, una emigrante alemana y un adinerado palestino del que se dijo que llevaba un gran diamante escondido en el forro de su chaqueta”. La Junta de Investigación de Accidentes de la Aviación Civil de la Argentina (JIAAC) declaró que en el Star Dust se cometió un grave error de navegación y una desviación de la ruta en 64 km que engañó al piloto iniciando su descenso antes de tiempo, posiblemente debido a que el avión se encontró de lleno con una ráfaga de una corriente en chorro (jet stream). Una investigación de la Fuerza Aérea Argentina de 2000 eximió al Capitán Cook de cualquier culpa, concluyendo que el accidente se debió a “una fuerte tormenta de nieve” y “un clima muy nublado”, por lo que la tripulación “no pudo corregir su posición”.

15 de agosto: La Base Aeronáutica N° 1 en su sede de Carrasco.

A partir del 15 de agosto de 1947 comienzan a instalarse en la Base Aeronáutica N° 1 en Carrasco el personal y las aeronaves de su dotación. Provisoriamente comparten sus instalaciones y actividades con el Aeropuerto Nacional hasta la inauguración de la aeroestación en 1953.

29 de agosto: Primer helicóptero en Uruguay.

Arriba a Uruguay el primer helicóptero de fabricación estadounidense marca Bell. Es un aparato fumigador de la empresa argentina T.A.Y.R. que viene a realizar demostraciones operativas.

10 de setiembre: Toma de posesión de la Base Aeronaval N° 2 por la Marina.

La Marina toma posesión oficial del predio de Laguna del Sauce comenzando a funcionar como base operativa y sede de la Escuela de Especialización Aeronaval.

Se le denomina Base Aeronaval N.º 2.



Octubre: “Ferry” de los North American AT-6 y los Beechcraft AT-11 de Estados Unidos de América a Uruguay.

Se adquieren en Estados Unidos siete aviones de entrenamiento North American AT-6D y cinco bimotores Beechcraft AT-11. Tripulaciones uruguayas realizan su traslado. Parten el 10 de octubre de 1947 los siete aviones AT-6D hacia Uruguay realizando la ruta por la costa Atlántica. El 7 de noviembre llegan al Aeródromo Militar “Gral. Artigas” en Pando, mientras que los cinco bimotores AT-11 parten el 21 de octubre y arriban al Aeropuerto Nacional de Carrasco el 29 de noviembre. *Ver también Gaceta de la Aviación No. 42, diciembre de 2016, págs. 56-60)*

6 de noviembre: El General Berisso pasa a situación de retiro.



Pasa a situación de retiro obligatorio por edad, el General Cesáreo L. Berisso. Pese a esta situación continúa prestando sus servicios en comisiones como: de Estudios de la Ley de Aeródromos, del Aeropuerto Nacional de Carrasco y en 1951 y 1952 como Presidente del Directorio de PLUNA. Por este motivo en los 6 de noviembre se celebra el Día del Retirado de la Fuerza Aérea Uruguaya.

50 AÑOS – 1972

Julio: Se incauta avión Cessna 310

La Fuerza Aérea incauta en el aeródromo del Aero Club de Tacuarembó el bimotor Cessna 310 matrícula CX-ARA que pertenecía a un grupo subversivo. Fue trasladado en vuelo a Carrasco y, luego de reparaciones mayores debido a sus malas condiciones, fue incorporado como FAU 502, tipo U-3A. Se accidenta en mayo de 1975, con destrucción total por incendio, sin consecuencias personales para su tripulación.

29 de agosto: Grave accidente del Lockheed T-33 FAU 206

En un vuelo de entrenamiento el T-33 FAU 206 del Grupo de Aviación No. 2 (Caza) tripulado por el Tte. 2o. (PAM) Roberto Foniciella y el Alf. (PAM) Aníbal Castillo es autorizado a comenzar un descenso por instrumentos en la pista 23. Descienden en una posición anormal y, aparentemente con desorientación espacial, quedando a 450 mts en vuelo visual con una posición de nariz muy baja por lo que corrigen bruscamente, entrando en pérdida cerca del suelo. La aeronave se estrella a las 11:48 hs a unos 600 mts del umbral de la pista 05 de Carrasco.



13 de octubre: *El accidente de la Cordillera de los Andes en el Fairchild FH-227 FAU 571.*

Se accidenta en la cordillera de los Andes el Fairchild FH-227 FAU 571 transportando al equipo de Rugby “Old Christians”, adherentes y familiares a Santiago de Chile, a fin de participar en una justa deportiva. Fallecen 29 personas del equipo, familiares y tripulación. Luego de 72 días aparecen 16 sobrevivientes.

Este dramático episodio tuvo una gran repercusión en medios audiovisuales, publicándose numerosos artículos y libros , así como varios filmes (aún en nuestros días).

Octubre:

En octubre de 1972 se crea el Club Uruguayo de Paracaidismo.



25 AÑOS – 1997

Febrero: *Ingreso de mujeres a la Escuela Militar de Aeronáutica y la Escuela Técnica de Aeronáutica.*

En febrero de 1997 ingresan por primera vez seis mujeres a la Escuela Militar de Aeronáutica. Cuatro de ellas finalizan la carrera, graduándose de oficiales de la Fuerza Aérea. Mientras que en la Escuela Técnica de Aeronáutica ingresan cuatro mujeres, finalizando sólo una su carrera como técnica aeronáutica.

4 de julio: *Primer descenso directo en Marte y primer vehículo autónomo en otro planeta.*

Los Estados Unidos de América lanzan al planeta Marte la nave Mars Pathfinder el 4 de diciembre de 1996. El 4 de julio de 1997 logra el descenso directo en Marte, sin entrar en órbita previamente en otro mundo. Utiliza paracaídas, balones inflables y múltiples rebotes. Porta el primer vehículo de exploración autónomo (Sojourner) que circula por la superficie de otro planeta.



14 de julio: Los helicópteros Westland Wessex HC MK2.



En 1996 se adquieren a la Real Fuerza Aérea (R.A.F.) de Gran Bretaña seis helicópteros Westland Wessex HC MK2, que estaban estacionados en Hong Kong. Pilotos y aerotécnicos uruguayos realizan los cursos correspondientes. El 14 de julio de 1997 arriba al puerto de Montevideo un barco portando los helicópteros, los que son armados y trasladados en vuelo a su base en Carrasco. Fueron matriculados FAU 070 a 075 y se destinan al Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros).

24 de octubre: Trágico accidente del Bell 47G naval A-056

Realizando tareas de apoyo a damnificados por inundaciones en el litoral se precipita a tierra el helicóptero naval Bell 47G A-056 tripulado por el A/N Claudio Peluffo y el Cabo de 1° Luis Alvez, mecánico. Lamentablemente el Alférez Peluffo queda atrapado entre los restos de la aeronave y fallece. El Cabo Alvez fue despedido con lesiones leves. Al intentar acercarse para rescatar, infructuosamente, a su camarada inhaló gases que le produjeron heridas internas que lo pusieron al borde de la muerte.



27 al 30 de octubre: 3r. Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial

Como adhesión a los festejos del 10° aniversario de nuestra Academia se organizó en Montevideo el 3r. Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial de la mano del Consejo Directivo encabezado por el recordado Tte. Gral (Av.) Raúl J. Bendahan.

Participaron delegaciones de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y España integradas por destacados historiadores aeronáuticos. Recordamos, entre ellos, por Argentina el Presidente del Instituto Nacional Newberiano Dr. Oscar Fernández Brital; por Brasil el Director del Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica Ten. Brig. do Ar Octavio Julio Moreira Lima; por Bolivia el Vicepresidente del Instituto Boliviano de Historia Aeronáutica Sr. Ramiro Molina Alánes; por Chile el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas Sr. Sergio Barriga Kreft; por Colombia el Presidente de la Academia Colombiana de Historia Aeronáutica Mayor FAC (SC) Oscar Forero



Participantes del 3er. Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, junto al señor Presidente de la República, Dr. Julio María Sanguinetti, en el Edificio Libertad.

Racines; por Paraguay el Lic. Antonio Luis Sapienza del Instituto Paraguayo de Historia Aeronáutica “Silvio Petirosi”; por Perú el Presidente del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú Mayor General FAP Eduardo Angeles Figueroa y por España el Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas de España Gral. Alfonso del Río y Sánchez del Villar.

El evento se inauguró el lunes 27 en horas de la mañana en el edificio Libertad por el Tte. Gral. Bendahan, con la presencia del Presidente de la República Dr. Julio María Sanguinetti, el Ministro Interino de Defensa Nacional Dr. Juan Luis Storace, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Tte. Gral. (Av.) Miguel Suñol, altas autoridades nacionales y militares y un numeroso público. La primera disertación estuvo a cargo de nuestro Miembro de Número Fundador y Presidente de Honor Tte. 1º (Av.) ret. Juan Maruri sobre el tema “*La alborada de la aviación uruguaya*”. El Ministro Interino de Defensa Nacional ofreció luego, en el hotel Victoria Plaza, un brindis de bienvenida. Los jefes de delegaciones se reunieron posteriormente para instrumentar los estatutos que regirían a la Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos-Espaciales, mientras que el resto visitaba la sede del Poder Legislativo. Por la tarde los participantes visitaron el Museo Aeronáutico siendo recibidos por su Director Cnel. (Av.) Angel Hernández (lamentablemente poco tiempo después el Museo fue gravemente afectado por un voraz incendio, como se consigna más adelante).

Las sesiones académicas comenzaron el martes 28 en la sala de conferencias “Cnel. Ramón Tralbal” del Ministerio de Defensa Nacional. Al día siguiente los participantes visitaron la Escuela Militar de Aeronáutica siendo recibidos por sus principales autoridades, encabezadas por el Director Cnel. (Av.) Agustín Renaud. Visitaron luego Punta del Este, el Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce y la Base Aeronaval N°2 “C/C Carlos A. Curbelo”.

El jueves 30 continúan las sesiones académicas en el Ministerio de Defensa. A su cierre el Tte. Gral Bendahan, en su calidad de primer autoridad de la Federación Internacional, da un informe sobre las conclusiones tomadas por los Jefes de las delegaciones sobre la confección de sus estatutos. Se cierra el evento con entrega de diplomas y obsequios.

La Fuerza Aérea ofreció una cena de clausura que tuvo lugar en el Casino de Oficiales del Comando General, donde se aprovechó la ocasión para que algunos participantes expresaran palabras alusivas al Congreso e intercambiaran recuerdos. Fue un muy exitoso evento, gracias al aporte y trabajo de la comisión organizadora y de muchas otras instituciones que acompañaron su compromiso. Un informe detallado se presenta en la Gaceta de la Aviación No. 24 – julio de 1998, págs. 2-9.

18 de noviembre: Se recibe el primer helicóptero Eurocopter AS 365 “Dauphin”

En 1996 se adquieren dos helicópteros franceses Eurocopter AS 365 N2 Dauphin. Pilotos y aerotécnicos uruguayos realizan los cursos correspondientes. El primero se recibe en el puerto de Montevideo el 18 de noviembre de 1997, el que es transportado a la Brigada Aérea I, donde se arma y prueba en vuelo. El segundo se recibe el 26 de enero de 1998. Se destinan al Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros).



20 de noviembre: Monumento al Capitán Juan Manuel Boiso Lanza.

A los ochenta años de la puesta en funcionamiento del histórico aeródromo, hoy Base Aérea “Cap. Juan Manuel Boiso Lanza”, se inaugura un monumento en su honor. Es ubicado frente a la actual sede de la Brigada Aérea III y consta de: un busto del escultor nacional Enrique Lussich, con un fondo ornamental en cerámica, donde el artista Anselmo Vallejo, plasma la imagen de un avión Castaibert en vuelo frente al primer hangar.

20 de noviembre: Primer mujer con galones de primer oficial en una aerolínea uruguaya

En esa fecha Valeria Ramos se convirtió en la primer mujer con galones de Primer Oficial en una aeronave comercial uruguaya en PLUNA. La línea montó una ceremonia pública en un cine céntrico en la que su Gerente General le impuso las alas de copiloto de B-737.

Valeria Ramos había ingresado en la empresa como auxiliar de cabina, poseyendo la licencia de piloto profesional.



En junio 2011, por primera vez en sus 13 años de trayectoria como comandante, compartió un vuelo con una tripulación compuesta únicamente por mujeres.

4 de diciembre: Se incendia el Museo Aeronáutico

En la tarde del 4 de diciembre de 1997 se prende fuego la sala más importante del Museo Aeronáutico, donde se exhibían los aviones de mayor valor histórico, cuando se grababa una filmación para la televisión (*ver Gaceta de la Aviación N° 24, Julio de 1998, pág. 10*).

El incendio se debió a que tomó fuego un papel utilizado para disminuir la intensidad de luz de un foco iluminando el interior del primer avión de producción nacional con tren retráctil – el Neybar CX-AGI – extendiéndose el fuego al entelado del avión debido a la alta combustibilidad de sus materiales. En pocos minutos el fuego alcanzó a la totalidad de los aviones entelados exhibidos en la proximidad.

Además del Neybar se perdieron otros dos de enorme valor histórico: el Potez 25 TOE matriculado 404, un clásico francés ejemplar único en el mundo, y el de Havilland DH.90 “Dragonfly” CX-AAR, bautizado “Churrinche”, primer avión de PLUNA e ícono de esta empresa pionera. Por otra parte otros ejemplares fueron considerados como “pérdida total” y varios sufrieron diversos daños.

Exactamente dieciséis años después, el 4 de diciembre de 2013, como parte de los festejos del Centenario de la Aviación Militar se inauguran las nuevas instalaciones del Museo dentro de la Base Aérea en Carrasco iniciando una nueva y promisorio etapa de esta institución (*ver Gacetas de la Aviación No 39, diciembre 2013, pág. 14, y No 43, diciembre 2017, págs. 40-42*).

Fuentes consultadas: Archivo Museo Aeronáutico; las obras de nuestro Presidente de Honor Juan Maruri: “Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya”, Primero y segundo tomos; “Historia de la aviación comercial del Uruguay”, Tomos uno y dos; “Los aviones de combate, de transporte, de bombardeo y de reconocimiento de la Escuela Militar de Aviación, 1920/1935”; “La aviación militar dentro de la Historia del Ejército Nacional (1913-1953)”; “Historia de P.L.U.N.A., 1936-2006”.

NB: Varias imágenes se obtuvieron de las colecciones del Museo Aeronáutico. Se agradece la colaboración del archivista E. Luzardo

AQ/GVNC

El vuelo Montevideo-Buenos Aires del 31 de diciembre 1919

En la Gaceta de la Aviación N° 45, diciembre 2019, págs. 30 y 31, se reseña la incipiente actividad de la línea aérea entre Montevideo (Paso de Mendoza) y Buenos Aires (El Palomar) operada entre noviembre 1919 y febrero 1920 por la “Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos S.A.”. Realizaron una serie de once vuelos de ida y vuelta con regularidad, transportándose un total de 86 pasajeros.

*La revista “Mundo Uruguayo” del 8 enero 1920 publica una nota de título **“La travesía aérea de Montevideo a Buenos Aires: SENSACIONES Y PAISAJES”** describiendo la experiencia de uno de sus periodistas en el penúltimo vuelo de la serie, realizado en un Farman F.50P el último día del año 1919. Fue hallada en los archivos del Museo Aeronáutico por el siempre atento archivista Eduardo Luzardo.*

Redactada en el elaborado estilo de la época da una muy buena imagen del impacto que producía el viaje aéreo en los contados afortunados que podían experimentarlo. La reproducimos manteniendo la ortografía y expresiones utilizadas en esos días:

El miércoles 31 de Diciembre, un núcleo de periodistas uruguayos galantemente invitados por los representantes de la misión militar de Aviación francesa, realizó un viaje aéreo de Montevideo a Buenos Aires. Participaron de esta agradable excursión nuestro administrador Sr. Raúl Castells Carafi y el Sr. Carlos Castells en representación de MUNDO URUGUAYO y los señores Perfecto López Campaña, Luis de la Riva, Ramón Negro y Oscar Magarillos representando a “El Día”, “El Plata”, “La Razón” y “La Defensa” respectivamente.



El “Farman” que tripulado por el teniente Grillon, trajo cuatro pasajeros y un mecánico desde Buenos Aires

Fue un viaje admirable y hermoso bajo todo concepto que evidenció la seguridad de los vuelos, la comodidad con que puede realizarse la travesía entre ambas capitales del Plata, la rapidez del viaje y la ausencia absoluta de todo peligro y sensación desagradable.

El Farman que condujo a los representantes de MUNDO URUGUAYO bajo la dirección del teniente Gustavo Gullon (*sic – es Grillon*), un excelente piloto, alegre, comunicativo y animoso, partió del campo de la Escuela Militar de Aviación a la hora 16 y 15 del referido 31 de Diciembre. Junto al piloto iba el mecánico.

En la cabina, Perfecto López Campaña y Raúl Castells Carafi ocupando los asientos delanteros ; Carlos Castells y Luis de la Riva los asientos traseros. Todos ellos aparentemente permanecieron tranquilos. López Campaña y de la Riva no era el primer vuelo que realizaban. Los otros dos compañeros llevaban esa desventaja no obstante lo cual permanecían sonrientes, dispuestos a no ser menos, en cuanto a dominio de si mismo, que aquellos.

Al elevarse el Farman del suelo, todos sufrimos la sensación momentánea angustia de que algo que nos faltaba para apoyarnos, nos precipitara a tierra. Esta sensación dura breves segundos. El aparato sigue cobrando altura en dirección Este para virar pocos minutos hacia el Oeste en cuya dirección navegaría hasta el término del viaje.

El ruido de los motores es ensordecedor y es lo único que nos indica que “volamos”. Nada más. La cabina ofrece un confort absoluto y no tiene el mínimo movimiento desagradable. Vamos mejor que en un auto. En los aires cuando el aparato es bueno, no hay barquinazos, ni paradas bruscas, ni malos pavimentos que nos revuelvan el estómago. Todo es suave y tranquilo. Suprimido el ruido del motor el viaje sería ideal por lo sedante.

A los cinco minutos del “decollaje” el Farman se había elevado a 500 metros sobre el nivel del mar, encaminándose hacia la barra del Santa Lucia. Miramos hacia la tierra para contemplarla desde lo alto. Montevideo se alejaba en un atropellamiento confuso de casas, iluminadas por los rayos del sol. Sus edificios más elevados se nivelan en el conjunto. Aquello es chato, sin relieve, sin perspectivas. Sus calles son pequeñas hendiduras que se adivinan. No hay sobre ese montón de piedras calizas ninguna nota de color que rompa la monotonía del blanco uniforme. Es un inmenso sembrado de algodón, limitado por el mar y el verde de los plantíos. Toda la costa se perfila admirablemente como trazada con un enorme buril. El Cerro, orgullo de los montevideanos, es apenas una verruga insignificante. La fortaleza que lo corona un punto blanco que pretende destacarse....

Navegamos ya a 1000 metros de altura. El Farman corre velozmente sobre las chacras de los alrededores de Montevideo y las grandes carreteras departamentales que apenas se insinúan como cintas entre el verdor de los plantíos.

Así describe López Campaña el paisaje que percibimos:

*“El espectáculo que ofrece la tierra de cultivo, en sus casas, sus árboles y sus represas de agua, es sorprendente. El verde de todos los matices, luminoso, como purificado por una atmósfera límpida y transparente, se sucede al amarillo de los trigales en sazón, al ocre, al negro desvanecido, de la tierra recién roturada. Son parcelas cuadrilongas que se unen las unas a las otras, sin interrupción visible. Desde lo alto triunfa la línea recta. Ni una curva corta aquel inmenso tablero de ajedrez que se repite, con la única variante del color de los sembrados. Las hortalizas, las legumbres, los viñedos, insinúan sus líneas paralelas, como trazadas a cordel, en esos cuadrados desiguales del gran tablero. Parecen guardar la misma alineación y distancia, de una unidad militar en marcha. La copa de los árboles se dibujan, como una escoriación de terso verde oscuro, aquí y acullá sobre el terreno. Los senderos y caminos son pequeños tajos de sombra en el conjunto. Las viviendas campesinas semejan pequeñas manchas blancas que apenas se insinúan con un trozo sobre la estera verde de un sembrado reciente o a la vera de un grupo de árboles. Los trigales recién cegados, aun sin emparvar, ofrecen al elevado miraje (*sic*), sobre una superficie lisa, pequeños montículos amarillos armónicamente distribuidos en*

figuras geométricas. Los grandes establecimientos rurales, la Tablada, los Corrales de la Barra, dan la sensación de una copia, al ferro-prusiato, de un plano de líneas rectas. Despojado del color de la tierra sembrada, podría ser un símil exacto de las parcelas de tierra en que se divide el territorio que cruza el aparato, una vela inmensa, cuajada de remiendos, tendida a secar al sol o uno de esos gabanes hechos a base de un muestrario de paños. Las accidencias (sic) del terreno desaparecen desde lo alto. Todo se transforma en una inmensa planicie en la que impera la más absoluta quietud..."

A los quince minutos de viaje el Farman se encuentra a 1.500 metros sobre el nivel del mar y lleva una velocidad de 120 kilómetros por hora. Atravesamos el río Santa Lucía en su barra con el Plata, dejando a la izquierda el pueblo Santiago Vázquez.

Divisamos los grandes planos del puente que unirá San José con Montevideo, a esa altura del río. Bordeamos la costa que se perfila nítidamente en la blancura de sus grandes arenales. El mar se mantiene sereno. No refleja en su masa inmóvil el azul purísimo del cielo. Es más bien una gran planicie de limo ligeramente (sic) escamado, o una gran platina de acero que brilla al sol, mostrando las señales de las herramientas que la preparan.

Cruzamos el departamento de San José a no menos de 1.800 metros de altura. A lo lejos hacia la derecha, una mancha verde oscura del terreno, indica el sitio donde el río San José desemboca en el Santa Lucía.

El pueblo Libertad es pequeño sembrado de pequeñas piedras blancas. Las barrancas de San Gregorio festonean el Río de la Plata. Los montes del Arazatí, forman una mancha dilatada sobre las blancas arenas.

Conservando el aparato la misma altura entramos en el departamento de la Colonia. El arroyo Cufre, simulando una gran cinta de acero tendida sobre el terreno en admirables curvas, separa los dos departamentos. Todos los arroyos son iguales desde lo alto. No se divisan ni sus barrancas, las desigualdades de sus orillas, ni los montes que le pueblan. Parece que su trazado caprichoso fuera hecho con líneas que guardaron eternamente una distancia equidistante, sin desviarse en lo mínimo. Serpentean sobre una superficie plana, de una altura única.



Rodeada de grandes sembrados la población del Rosario se divisa a lo lejos, tierra adentro. Cruzamos dejando a la izquierda Puerto Sauce, diminuto, en su diminuta lengua arenosa. Los grandes galpones de sus fábricas se alinean apretándose.

A la hora 17 y 45 cruzamos a plomo sobre el Real de San Carlos, dejando a la derecha la Colonia que modestamente se concreta a ocupar con sus pocas manzanas de edificación, la península que se interna en el río. La línea férrea la imaginamos por un pequeño surco en una de las tantas escoriaciones del terreno que son los caminos.

El Farman afirma su velocidad. Navegamos a razón de 150 kilómetros por hora. Cruzamos así, a 2.100 metros de altura, el río Uruguay. La isla de San Gabriel y la de Farallón las dejamos a la izquierda, mientras a la derecha, esfumada en la distancia, se divisa la histórica Martín García.

Sobre las aguas del río se inmoviliza un velero. Mas allá, un remolcador parece afanado en arrastrar un navío de tres palos. Aquí y acullá, como pequeñas manchas blancas sobre la gran platina de acero del río, más navíos. Desde lo alto todo aquello es pequeño, ridículamente pequeño. Parecen paquetes infantiles dejados allí olvidados, sin movimiento, por algún chicuelo travieso. La quietud es absoluta.

El cielo, el mar, el Farman, toda la naturaleza y las cosas se inmovilizan...

A la hora 18 y 15 entramos a Buenos Aires por la Estación Retiro. Descendemos a 1000 metros para contemplar mejor el hermoso panorama de la ciudad inmensa, envuelta en el humo de sus fábricas. Desfilan: El edificio de las Aguas Corrientes, la Recoleta, Palermo. Parque 3 de Febrero, Hipódromo, Belgrano, etc.

Hemos descendido a 500 metros. La ciudad, con su edificación espléndida y extendida, con sus parques y puentes, sus grandes paseos, da desde lo alto la impresión de un plano topográfico trazado con toda meticulosidad. Dos locomotoras en un extenso convoy parecen dos largos gusanos que se arrastran pesadamente, y pasan la una al lado de la otra...

Aterrizamos después de dos horas de viaje, en el Palomar.

Westland Wapiti V G-AAWA – Adendum



En la anterior Gaceta publicamos una nota sobre el Westland Wapiti G-AAWA en Montevideo. Hemos recibido del aficionado británico Peter Gould (via E. Luzardo) una imagen de este avión en la base San Fernando, Argentina, en 1931, extraída de “Westland Aircraft since 1915”, Derek James, Putnam. Agradecemos la colaboración.

El Vickers Viscount PLUNA CX-BJA en las revistas "Aeroplane" y "FlyPast"



Nicknamed 'the Witch', a Vickers Viscount that once belonged to a now-defunct Uruguayan airline has been the subject of a taxing volunteer restoration

WORDS: RAMIRO PIACENZA

On the morning of 30 September 1983, a Vickers Viscount CX-BJA, a four-engine turboprop aircraft, was being towed to its storage location by a small truck. The aircraft, which had been in storage for 17 years, was being towed to its storage location by a small truck. The aircraft, which had been in storage for 17 years, was being towed to its storage location by a small truck.

"I started with a website and social media, where I shared PLUNA's history, photos and videos," Santiago explains. "I was surprised by the lack of information about the aircraft's fate, history, and its cultural importance to Uruguay. Everything was based on its troubled course."

As time progressed, more and more people became involved in Santiago's efforts. "I was contacted by former employees, like pilots, technicians and cabin crew, that the descendants of the founder agreed and has seen they have the facility with the plane."

In August 2022, Santiago found out the status of the Vickers Viscount CX-BJA. The aircraft is now in the hands of the Vickers Viscount CX-BJA, the country's national airline, with a proposal

to restore it to PLUNA. The aircraft is now in the hands of the Vickers Viscount CX-BJA, the country's national airline, with a proposal to restore it to PLUNA. The aircraft is now in the hands of the Vickers Viscount CX-BJA, the country's national airline, with a proposal to restore it to PLUNA.

At Uruguay's Museo Aeronáutico, Vickers CX-BJA is open to the public. It is a tribute to the country's aviation history and a symbol of national identity.

British classic being refurbished in Uruguay

A team of volunteers in Uruguay is aiming to restore Vickers Viscount CX-BJA, an aircraft that served the country's now-defunct national carrier PLUNA for six years.

Having flown for the first time in 1958, it first served in Brazil before moving to Uruguay in 1975. When the Viscount fleet was replaced by more modern airliners, CX-BJA was donated to the country's National Air Museum for preservation. Due to the aircraft's size, it was decided to preserve it at its current location, Carrasco International Airport. It has suffered from exposure over the years, but now the

restoration group Memorias de PLUNA led by Santiago Vicente is working to return the classic propeller to its former glory.

Most of the work has concentrated on the cabin and its internal fittings – the public are already able to visit. Santiago said: "Seeing the airplane triggered a very emotional response from our visitors. Some of them remembered flying on it during their vacations, former employees shared anecdotes with us, and even younger children were excited."

Attention will soon turn to repainting the exterior.

www.pluna.uy

RAMIRO PIACENZA



Viscount CX-BJA is open to the public in Uruguay. COURTESY MEMORIAS DE PLUNA

Izquierda, "Aeroplane", setiembre 2022; derecha, "FlyPast", octubre 2022

En la edición del mes de setiembre 2022, N° 593 págs. 14 a 17, de la revista mensual británica "Aeroplane" se publica una nota sobre el Vickers Viscount de PLUNA, matrícula CX-BJA, informalmente apodado "La Bruja", estacionado en el Museo Aeronáutico y en proceso de restauración por el colectivo "Memorias de PLUNA" (ver Gaceta de la Aviación N° 47, noviembre de 2021, pág. 40).

La nota describe fielmente los avatares sufridos por esta aeronave, en lo que se involucraron instituciones como la FAU, el Museo Aeronáutico, la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico, nuestra Academia y, finalmente, el grupo "Memorias de PLUNA" que está llevando adelante un excelente trabajo de recuperación.

También en la edición del mes de octubre 2022 de la revista "FlyPast" se describe en un recuadro la labor realizada sobre este Viscount.

Un merecido reconocimiento internacional de un proyecto que intenta recuperar un valioso patrimonio aeronáutico nacional.

El Curtiss Falcon E-205 en la revista "Air Classics"

En el anterior número de la Gaceta mencionamos una nota en la revista británica "FlyPast" referida a las tareas de restauración realizadas por los voluntarios de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA) donde, entre varias imágenes, sobresalía la del Curtiss Falcon E-205.

Recientemente la publicación estadounidense "Air Classics", en su número del mes de octubre, se dedica a reseñar con bastante detalle la epopeya de la recuperación de este Curtiss Falcon, a partir de los restos que quedaron luego del incendio del Museo hacia fines del año 1997.



PHOENIX FALCON

FROM LITERAL ASHES TO AN INCREDIBLE RESTORATION, THE STORY OF HOW A UNIQUE AIRCRAFT, A TRAGIC FIRE, AND A SKILLED MAN CAME TOGETHER TO RECREATE URUGUAY'S FIRST MODERN MILITARY AIRCRAFT

BY RAMIRO S. PIACENZA

During the 1930s, the Curtiss-Wright Corporation worked on the concept of an aircraft that could use a variety of engines, landing gear that could be either fixed or retractable according to customer preference, and by making small changes to the central fuselage, adapt it to different missions. Under the leadership of George Page Jr., the St. Louis branch of the company created the CW-19, an all-metal, low-wing cantilever monoplane of conventional configuration with fixed landing gear and tandem seating. Based on the CW-19, Curtiss expanded the design to develop the CW-21, a single-seat light fighter interceptor of which 62 examples were built for the Chinese Nationalist Air Force and Royal Netherlands East Indies Army Air Force. Once more, Curtiss developed the idea further and created the CW-22, a civilian sport or training aircraft but also suitable for military roles such as combat trainer, reconnaissance, and general-purpose aircraft. The CW-22 first flew in 1940.

Fitted with a 450-hp Wright R-975-28 Whirlwind nine-cylinder air-cooled radial mated to a two-blade variable-pitch metal propeller, the two-seat, low-wing, all-metal aircraft had retractable landing gear, was able to achieve a top speed of 189-mph at sea level with a service ceiling of 21,800-ft.

The aircraft was sold to The Netherlands for use in the East Indies (25 aircraft) and Turkey (50), but when the United States entered WWII, the need for military aircraft of all types spiked.

Curtiss took this opportunity to present an advanced trainer version, designated CW-22N, to the US Navy. To cope with the need for trainers, the Navy ordered 120 examples in November 1940. Further orders brought the total to 303 SNC-1 Falcons (BuNos 4290-6439, ONSC-05234, 32987-32991).

NEW HOME IN URUGUAY

Uruguay remained neutral during WWII, and the nation's geographical location kept the South American country well away from the battle fronts. However, the incursion of the German cruiser Graf Spee in 1939, put the Uruguayan armed forces on high alert. Three French Potez XXVI and three Waco JHDs of the Aviación Militar (Uruguayan Army Aviation), armed with light bombs were sent to intercept the ship. Luckily, they didn't

a civilian sport or training aircraft but also suitable for military roles such as combat trainer, reconnaissance, and general-purpose aircraft. The CW-22 first flew in 1940.

Fitted with a 450-hp Wright R-975-28 Whirlwind nine-cylinder air-cooled radial mated to a two-blade variable-pitch metal propeller, the two-seat, low-wing, all-metal aircraft had retractable landing gear, was able to achieve a top speed of 189-mph at sea level with a service ceiling of 21,800-ft.

The aircraft was sold to The Netherlands for use in the East Indies (25 aircraft) and Turkey (50), but when the United States entered WWII, the need for military aircraft of all types spiked.

Curtiss took this opportunity to present an advanced trainer version, designated CW-22N, to the US Navy. To cope with the need for trainers, the Navy ordered 120 examples in November 1940. Further orders brought the total to 303 SNC-1 Falcons (BuNos 4290-6439, ONSC-05234, 32987-32991).

NEW HOME IN URUGUAY

Uruguay remained neutral during WWII, and the nation's geographical location kept the South American country well away from the battle fronts. However, the incursion of the German cruiser Graf Spee in 1939, put the Uruguayan armed forces on high alert. Three French Potez XXVI and three Waco JHDs of the Aviación Militar (Uruguayan Army Aviation), armed with light bombs were sent to intercept the ship. Luckily, they didn't



The FAI provided a truck to move the newly mated fuselage to the museum.

museum's parts storage. Damage the aircraft suffered during storage while waiting for restoration had to be repaired — bumps and dents in the wings, stabilizer, and landing gear covers were fixed. AAMA volunteers assembled the wings, engine, cowlings, and added other details like the loop antenna and small generator propeller that were missing when the Falcon was preserved in the 1950s.

The moment of truth came when the canopy was mated with the fuselage. Here the skills shown by Cordero and Arioni began to take to the forefront because both elements mated without any issue. The moving parts of the canopy rolled along the railings like new.

After months of detailed work, the Curtiss was ready for a new coat of paint. The AAMA did extensive research in order to reproduce the scheme worn by 205 during its time in the EMA. An FAU technician applied the overall coat of paint, with the AAMA adding the national and squadron insignias, serial, and the national flag on the rudder.

RETURN FROM THE ASHES

Some 19 years had passed since the disastrous fire that transformed the Falcon into a mass of burned metal and, like the mythological bird, the restored Falcon was unveiled to the public on 9 July 2016. Cordero's work and ingenuity was crucial but he didn't live to attend the ceremony, sadly passing away a few weeks earlier.

The Falcon arrives at the museum. The Beech AT-11 in the background is a future restoration project.

The recreated instrument panel.

La nota, redactada por Ramiro S. Piacenza, tiene un título muy evocador: "Phoenix Falcon" ("Halcón Fénix"), refiriéndose al "resucitado" de este aparato a partir de unos pocos restos. Abarca nueve páginas e incluye una crónica que describe todas las etapas en la recuperación de esta aeronave, desde el incendio en 1997 hasta su entrega al Museo Aeronáutico el 9 de julio de 2016, basada esencialmente en un artículo publicado en la Gaceta N° 42, 2016 (págs. 11 a 16).

Se menciona particularmente la labor conjunta de los voluntarios con personal técnico de la Fuerza Aérea Uruguaya, destacando, entre otras, las colaboraciones del recordado Rubens Cordero, así como la del entusiasta "amigo de los amigos" Humberto Arioni.

Vemos con satisfacción un nuevo reconocimiento internacional de la continua labor voluntaria uruguaya en la recuperación del patrimonio histórico aeronáutico nacional.

El cacique “Patoruzú” y la aviación

Nelson Acosta y Gustavo V. Necco

El cacique “Patoruzú”, indio tehuelche o patagón, creación del dibujante Dante Quinterno - una especie de superhéroe inocente y bonachón - es uno de los más famosos e importantes personajes de la historieta argentina. Creado por la lejana década del 30 una legión de seguidores a ambos lados del Plata se vio cautivado por su extrema fuerza, acompañada por una tremenda generosidad al momento de ayudar al necesitado, y el “indio” o el “bruto” marcaba en parte su condición y lo que no arreglaba con plata lo arreglaba a plena trompada, lazo o boleadora.

El gran Patoruzú era un crack, buen peleador, bueno pero no tonto, aunque a veces el taimado Padrino en alguna lo hacía caer, pero en general el Cacique siempre salía airoso al momento de hacer su particular justicia. Fue tan imponente la popularidad del Cacique y su familia que ya para los años de la década del 30 la tripulación de un buque de guerra argentino solicita a sus superiores la debida autorización para bautizar con el nombre de ellos las principales piezas de artillería.



Arriba izquierda: semanario N° 73, 1935; derecha: “Libro de oro” 1944.

Tapas de la revista “Patoruzú”: abajo izquierda 1951, derecha 2007

La esencia de este peculiar personaje está justamente en su condición: un auténtico hijo de la Argentina profunda, autóctona, no de los que llegaron si no de los que ya estaban, por lo que este entrañable superhéroe trascendió fronteras y caló muy hondo también en el Uruguay. Sus publicaciones periódicas todavía siguen siendo leídas por jóvenes y no tan jóvenes, luego de ocho décadas de creado.

Se lo vio muchas veces como piloto, tanto en su edad adulta como en sus años jóvenes (ilustrados en la revista “Patoruzito”).

Es notable que el cacique Patoruzú haya sido tan popular como para decorar aviones de distintas fuerzas aéreas. Como veremos en esta nota en la uruguaya, la argentina, la RAF y la Royal Navy británicas.

En la aviación uruguaya

La aviación militar del Uruguay nace en 1913 y es en 1953 cuando adopta formalmente el nombre de FAU - Fuerza Aérea Uruguaya. Modesta, con pocas aeronaves y poco personal, a pesar de lo restringido de sus posibilidades a través del tiempo ha cumplido con sus cometidos, entre ellos la formación de su personal navegante, en particular durante los años 40 a los 70, teniendo como principal unidad de entrenamiento los aviones de origen estadounidense North American AT-6 “Texan”. Estos aviones monomotores, de tren retráctil, biplaza en tándem, se transformaron en una escuela sumamente útil no solo en nuestro país sino también a lo largo y ancho del mundo. En Uruguay su lugar habitual fue la Base No. 2, en el departamento de Durazno, con un centro de formación avanzado para los pilotos recién egresados de la EMA (Escuela Militar de Aeronáutica).

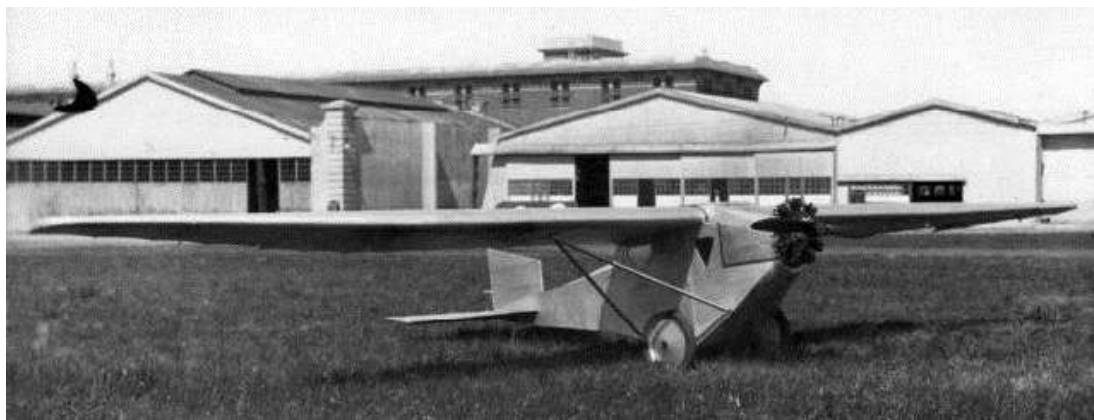


“Texans” del Grupo 1 FAU 375 y 372 y el escudo de la unidad con la imagen de Patoruzú

En aquellos años, dentro del Grupo 1 “Instrucción y Entrenamiento”, estas aeronaves, aparte de sus habituales insignias (bandera de Artigas, cucardas, matrícula y la sigla FAU), llevaban un escudo de unidad que tenía como punto central a “Patoruzú”, seguramente identificando que ese grupo de máquinas y tripulantes de alguna forma también tenían la fuerza y nobleza del “Cacique”.

En la aviación argentina

En los años treinta el ingeniero de origen húngaro Desiderio Biró construyó un pequeño avión en base a un planeador “Vampyr” (bautizado inicialmente “Regina” con el que se mató en 1924 el volovista Otto Ballod en Tandil) al que le agregó un motor Salmson de 40 caballos. Voló en El Palomar el 20 de setiembre de 1933 y se registró con la matrícula R236 y el nombre de “Patoruzú” el 15 de noviembre de ese año.



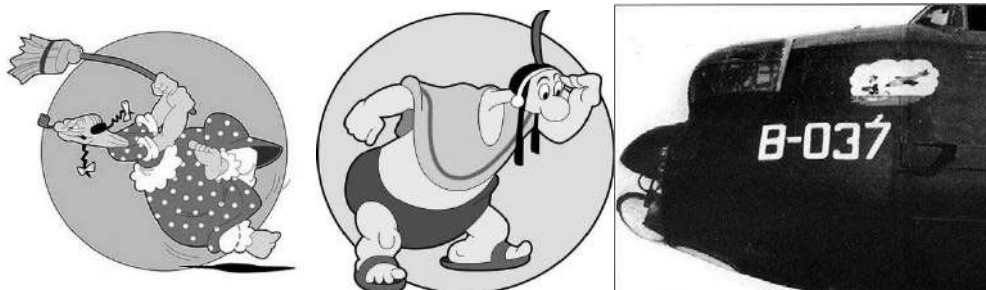
El “Patoruzú” del Ingeniero Biró en 1933

En el año 1944 la aviación militar argentina reglamentó el uso de distintivos en sus aeronaves que estaban sujetos a un diámetro de 30 cm, deberían pintarse en el costado izquierdo del capot o de la proa y no podían incluir emblemas de fuerzas armadas, símbolos nacionales, próceres, personajes de historietas extranjeras u otros motivos foráneos. Al año siguiente se fijó el primer caso para el Grupo 1 de Bombardeo: un Patoruzú de 25 cm de alto a horcajadas de una bomba de 40 cm de largo. Lo llevaron bombardeos bimotores Glenn Martin 139 y luego cuatrimotores Avro Lincoln.



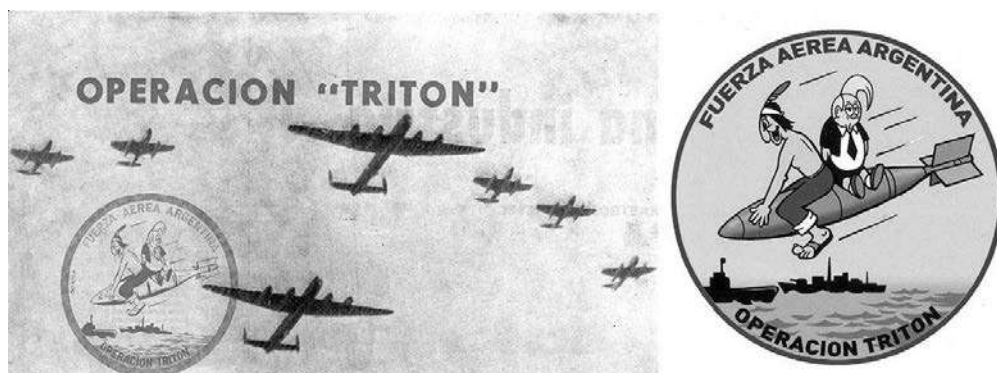
Emblema del Grupo 1 de Bombardeo y Avro Lincoln B-010 (imagen Jorge Leonardi)

Estos emblemas incluyen otros personajes del universo Patoruzú: la silueta de la "Chacha", blandiendo su escoba en actitud poco amistosa, aparece en las aeronaves del Grupo 2 de Caza Curtiss Hawk III, Curtiss Hawk 75 y Fiat G-55, la de "Upa", en actitud de vigilancia, en algunos Northrop 8A-2 de ataque y observación y en el bimotor multipropósito IA.35 Huanquero, y el padrino "Isidorito", siendo perseguido por un misil, en el emblema del Avro Lancaster B-037 (utilizado en las pruebas del misil teledirigido PAT-1).



Emblemas con la "Chacha", "Upa" e "Isidorito" (imagen Juan C. Cicales)

Una operación de la Fuerza Aérea Argentina bautizada "Tritón" incluyó bombarderos cuatrimotores Lancaster y reactores Gloster Meteor. Su emblema combinaba las imágenes de Patoruzú y del personaje "Bólido", adoptado como insignia por los pilotos del Meteor.



A partir de los años 60 la Fuerza Aérea Argentina aplicó criterios más estrictos y el empleo de estos personajes surgidos de la fértil imaginación de Dante Quinterno fue interrumpido.



También en la aviación civil Patoruzú engalanó algunas aeronaves. Mostramos dos ejemplos en aviones pertenecientes al Aero Club Gral. Pico, Provincia de La Pampa:

A la izquierda el emblema del Cessna 150 LV-GZY como se exhibió en Gral. Rodríguez, Pcia. de Buenos Aires, marzo 2010, y a la derecha el exhibido por el Cessna 182 LV-JBJ, en la misma localidad, en marzo 2012 (fotos de Hugo Franchi).

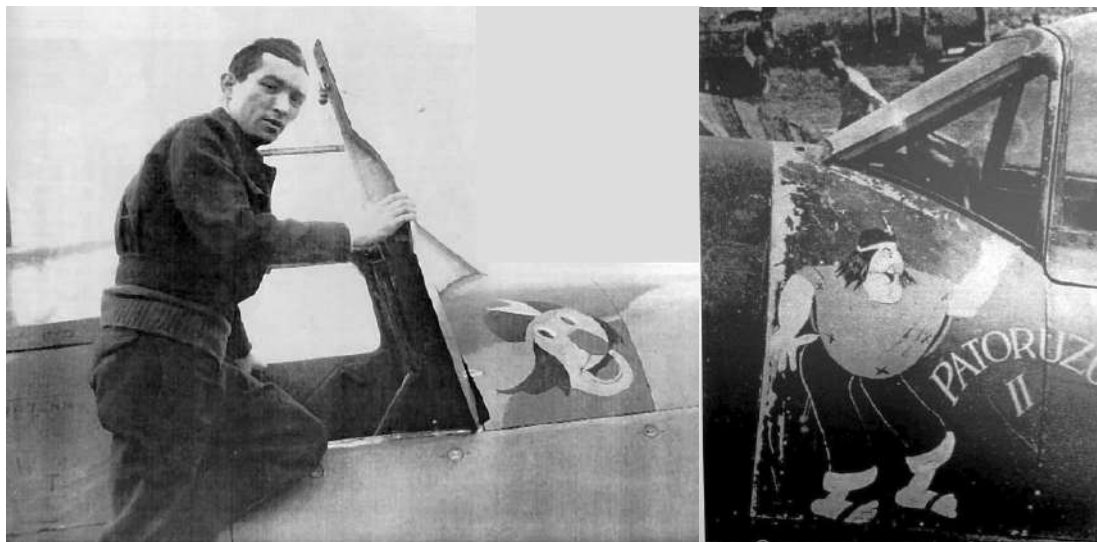
En la Segunda Guerra Mundial

El historiador aeronáutico argentino Claudio G. Meunier rescató, hace unos años, la poco conocida historia de las centenas de voluntarios argentinos - en su mayoría descendientes de británicos, franceses y belgas - que, respondiendo al llamado del Reino Unido y otros países europeos a los jóvenes de todo el mundo para unirse en su lucha en contra de la Alemania nazi y las fuerzas del Eje, se alistaron en la fuerza aérea y aviación naval británicas (RAF, Royal Navy), la real fuerza aérea canadiense (RCAF), el cuerpo aéreo del ejército de los EEUU (USAAC) y el ejército del aire francés.

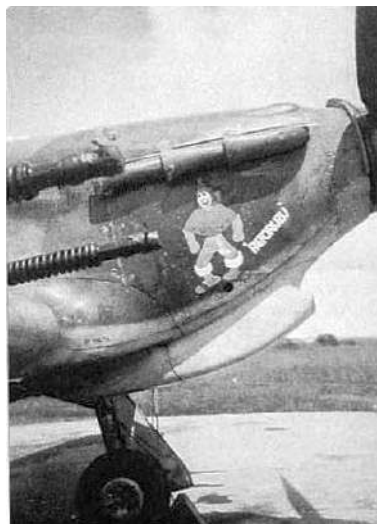
El número de voluntarios anglo-argentinos en Gran Bretaña fue tal que se creó en la RAF el 164 Anglo-Argentine Squadron, cuyo distintivo – un león británico con fondo del sol de mayo – rezaba “Firmes volamos” y que operó desde 1942 a 1946, al principio con Supermarine Spitfires y Hawker Hurricanes y luego con Hawker Typhoons.

Varios de estos pilotos estamparon en sus aviones la figura de Patoruzú como recuerdo de su tierra natal. Meunier explica las posibles razones: “La mayoría de los descendientes de ingleses trabajaban en los ferrocarriles, pero muchos lo hacían en la Fábrica Argentina de Alpargatas que era británica. Tenían entre 18 y 20 años y recibían de obsequio los conocidos almanagues con aquellos dibujos de Molina Campos. Cuando fueron a la guerra, la empresa les siguió pagando el sueldo durante todos los años en que pelearon. Además, les guardaron sus puestos y por todo eso, les enviaron estos almanagues también a Inglaterra como alegoría de Alpargatas.”

Veamos algunos ejemplos:



Izquierda: Cedric Walter Henman, nacido en Bahía Blanca, en su Hawker Typhoon Mk.I, FM-B (RB639), perteneciente al 257 Squadron, en 1943. Derecha: la imagen del Patoruzú II, Typhoon HH-U (MN353) de Henman, 175 Squadron, Francia, 1944. Prisionero de guerra en ese año.



Hurricane Mk.IIC MU-L (LE264) del porteño Richard “Suertudo” Lindsell, comandante del 60 Squadron, Burma (Birmania), 1944. Muerto en acción en abril de ese año



El rosarino Ian “Ñaña” Adamson. A la izquierda en el Hurricane Mk.II F (BM936) con la insignia de Patoruzú y la leyenda “Hacete aun lau...”, 136 Squadron “Woodpeckers”, Burma (Birmania) 1943. A la derecha en un Spitfire Mk.VIII, Imphal, India, 1944.

El gran Patoruzú también decoró un Hellcat Mk.II de la Royal Navy piloteado por el voluntario anglo-argentino Teniente Segundo Oscar Lorenzo Sundt, con el Hellcat JZ796 C7X del 808 Squadron en Trincomalee, Ceilán (fotos del sitio histarmar.net).



Hellcat Mk.II Royal Navy JZ796 , 808 Squadron, Ceilán

De todos los voluntarios que se alistaron casi ciento cuarenta murieron, nueve cayeron prisioneros y cincuenta y seis fueron condecorados. Los pilotos voluntarios anglo-argentinos no fueron muy reconocidos durante la Batalla de Inglaterra o los combates en el continente europeo. Los británicos preferían publicitar los voluntarios estadounidenses (“Eagle Squadron”) o los del continente europeo (franceses, belgas, noruegos, polacos y checos). Cuando regresaron a su país de origen tuvieron un perfil muy bajo y discreto. No querían destacarse ante un entorno muy nacionalista, ya que, de alguna manera, habían combatido para los británicos. La iniciativa de Meunier de reconocimiento de estos valerosos pilotos (casi una cruzada diríamos) logró que en años recientes se los recordara y se valorara su contribución, no sólo en Argentina sino también en Gran Bretaña.

En los museos aeronáuticos

Hay por lo menos tres museos aeronáuticos que exhiben aviones con emblemas de Patoruzú: el Museo Aeronáutico “Cnel. (Av.) Jaime Meregalli” en Carrasco, el Museo Nacional de Aeronáutica en Morón, Argentina, y el Museo “Cuatro Vientos” en España.



*N.A. AT-6G “Texan” FAU 373 del Grupo 1 “Instrucción y entrenamiento”
exhibido en el Museo Aeronáutico “Cnel. (Av.) Jaime Meregalli”*



El Fairchild 82 LV-FHZ del Instituto Geográfico Militar argentino exhibido en el MNA, Morón



El Fleet LV-ZBR exhibido en el museo español de Cuatro Vientos

Fuentes

- El texto está basado principalmente en los mensajes intercambiados en el Foro “Ratones de Hangar”, Temático : Al grito de Huijaaaa voló por los cielos de Uruguay y Argentina, Noviembre 2011 a Julio 2018.
- “La aeronáutica militar y el desarrollo del vuelo a vela en Argentina”, Comodoro (R) VGM Gabriel Tomás Pavlovcic (describe el avión ligero “Patoruzú” del Ing. Biró)
- “Escudos aeronáuticos asociados al universo Patoruzú”, Eduardo Amores Oliver, en Álbum “A todo Patoruzú”, Biblioteca Nacional de la República Argentina, 2018 , págs. 73 - 74. https://www.bn.gov.ar/micrositios/admin_assets/issues/files/c8782ee80a000ff6abb2b58d5f850687.pdf
- <https://weekend.perfil.com/noticias/armas-2/firmes-volamos-los-pilotos-argentinos-que-pelearon-en-la-segunda-guerra-mundial.phtml>
- Claudio Gustavo Meunier, Carlos A. García, Oscar Rimondi: “Alas de trueno”, 2004.
- Claudio Gustavo Meunier: “Nacidos con honor”, 2008.



Es tradición en la Fuerza Aérea Uruguaya, desde hace muchísimos años, que todas las promociones de Oficiales que egresan los fines de diciembre de todos los años de la Escuela Militar de Aeronáutica, con el grado de Alférez, tengan como primer destino en su carrera de aviadores militares, al menos un año de servicio en la Brigada Aérea N° 2 , del departamento de Durazno.

1960 no fue una excepción a esa arraigada costumbre. Mi promoción, egresada de la EMA en diciembre del 59, integrada por más de veinte pilotos y dos navegantes, en febrero del 60, literalmente aterrizó en el aeródromo Tte. Parallada, sede de dicha Brigada. Digo que “aterrizó”, porque eso fue lo que hicimos nosotros, abordó uno de los C-47 del Grupo de transporte, veterano y clásico avión que tuvo el dudoso honor de trasladar a nuestra veintena de pichones de aviadores, recién expulsados del nido aeronáutico, hasta nuestro nuevo destino.

A lo largo de los meses que siguieron los jóvenes de la promoción, por las buenas y por las malas, fuimos adquiriendo algo de experiencia como oficiales militares y ampliando la modesta que ya teníamos en los asuntos del vuelo. Los que éramos hasta entonces apenas pilotos de buen tiempo y de “entre casa” fuimos sometidos a intensos cursos de vuelo por instrumentos. Ampliamos extensamente nuestras habilidades para navegar los cielos de la patria y rápidamente absorbimos las técnicas ... y las “mañas” que hacen a la seguridad del vuelo nocturno.

En Durazno por los 60, la Fuerza Aérea disponía de tres tipos de aviones aptos para perfeccionar el entrenamiento de los nuevos pilotos que todos los años llegaban desde la Escuela de Aeronáutica, con la misión de convertirse en verdaderos aviadores profesionales.

(*) Reproducción de la nota publicada en el Foro “Ratones de Hangar” el 7 de julio de 2022 con autorización del autor y los Administradores del Foro.



Diez modernos y prácticamente nuevos North American T-6G Texan, soberbios y potentes aviones de entrenamiento avanzado, equipados con todo lo necesario para el vuelo en cualquier condición meteorológica. Cuatro pequeños y sencillos de Havilland DHC-1 Chipmunk, económicos y muy fáciles de pilotar. Ideales para la práctica de navegación de vuelo en condiciones visuales y por último un veterano Beechcraft AT-11, Kansan, un pequeño bimotor, originalmente destinado al entrenamiento de bombardeo.

Unos pocos meses más adelante, en aquel año de 1960, nosotros, los jóvenes alférez de la promoción del 59, ya habíamos adquirido bastante experiencia en todos los rubros del vuelo y éramos ahora si, verdaderos pilotos. Habíamos cursado un completo entrenamiento de vuelo por instrumentos y vuelo nocturno en los T-6. Habíamos experimentado y superado las dificultades inherentes a la navegación aérea. Habíamos practicado abundantes maniobras de acrobacia, a fin de ser capaces de controlar nuestro avión en cualquier actitud y condición. Sabíamos cómo reaccionar rápida y eficientemente ante los diversos inconvenientes y problemas técnicos que era posible esperar de las máquinas que tripulábamos.

Los pilotos veteranos de la Base, oficiales con algunos años más que nosotros, capacitados como instructores avanzados habían puesto todo su empeño para enseñarnos y transferirnos lo mejor de su propia experiencia. Como nuestros instructores, habían cumplido cabalmente con lo que sus superiores esperaban de ellos ...y de nosotros.

En nueve meses de intensa actividad de vuelo habíamos dejado de ser cuasi inexpertos pichones de aviadores y éramos ya la nueva generación de pilotos aviadores militares de la Fuerza Aérea.

....Y como suele ocurrir entre los jóvenes vocacionales que eligen la aviación como su proyecto de vida, también los de nuestra promoción, ese mismo año sufrimos la desgraciada experiencia de conocer el dolor de perder a uno de nosotros. Un trágico accidente cortó la vida de uno de nuestros compañeros. Sin que sus pilotos lograran recuperarlo de un tirabuzón con escasa altura, uno de los T-6G se estrelló, destruyéndose por completo y matando a sus dos tripulantes. Instructor y alumno murieron instantáneamente.

Hubo otros incidentes de vuelo aquel año en Durazno, afortunadamente sin consecuencias mayores.

Padecimos una “mini epidemia” de problemas con las eficientes hélices de paso variable de los Texan. A causa de fallas en los mecanismos de control de las Hamilton Standard, que posteriormente se pudo atribuir a la baja calidad de un repuesto de origen nacional que intentaba suplir la pieza de fábrica (un simple anillo de goma sintética), ocurrió que a varios de nosotros nos tocara aplicar a fondo los nuevos conocimientos sobre procedimientos de emergencias mecánicas recientemente adquiridos. Fui uno de los “afortunados” que padecimos el mal de las Hamilton, que se “desbocaban” a la salida de un looping durante el entrenamiento de acrobacia.

En pleno descenso, cuando el T-6 iba ganando velocidad en el tramo vertical, al completar el loop, la hélice fuera de control de mi avión se aceleró pasando las 2800 RPM y arrastrando con ella al motor radial a girar a esa insólita velocidad.

La única solución para evitar un desastre mecánico y/o algo peor, era reducir inmediatamente al mínimo la potencia, nivelar el avión en descenso suave y sin perder un segundo poner “nariz” rumbo a la pista de la Base, que afortunadamente no estaba demasiado lejos ... Además, que las maniobras acrobáticas “sanas” se realizaban comenzando a unos respetables 5000 pies sobre el terreno.

Planeando en un descenso suave el pesado Texan con el poderoso motor de 600 HP girando a unas modestas 800 RPM, apenas entregando potencia, pero sin dejarse llevar por la locura de la hélice rebelde...de regreso al “nido”. Directo a la cabecera de pista en uso obviando las reglas del circuito de tránsito. Intentando mantener el control y la calma y procurando que la voz en la radio, al declarar la emergencia, sonara tranquila, sin histéricos tonos agudos... En emergencia, pero con un cierto tono de humor como para demostrar que uno era todo un aviador veterano, seguro y dueño de la situación.

Con las más o menos 400 horas de vuelo que llevábamos todos los nuevos Alférez para ese octubre del 60, en verdad creíamos que ya habíamos alcanzado ese nivel de experiencia que hace a un verdadero profesional del aire. La vida nos iba a hacer ver lo errados que estábamos.

Bien entrada la primavera de ese año 60, cierto sábado soleado y de agradable temperatura, una vez finalizada la rutinaria jornada de servicio, un reducido grupo de mis compañeros de tanda y yo estábamos pacíficamente compartiendo un abundante asado de lechón a las brasas, debidamente regado con un generoso stock de vino blanco de la muy solvente bodega local propiedad de la familia Caorsi.



Un Potez 43 conservado en un museo de Francia

A fines de octubre los días se iban alargando y a primera hora de la tarde la agradable temperatura ya había empezado a anunciar que no faltaba mucho para la entrada del verano. Tiempo ideal para disfrutar de una reunión de camaradería al aire libre y alrededor de una mesa bien servida. Creo recordar que en aquella oportunidad los que compartíamos el almuerzo no éramos muchos. Quizás ocho o nueve jóvenes aviadores que ese fin de semana por una u otra razón no habíamos dejado la Base. Unos porque estábamos designados para cubrir el servicio de guardia durante el fin de semana y otros simplemente porque a esa altura del año ya habían establecido amistades femeninas en la ciudad de Durazno y preferían quedarse para asistir a reuniones con sus nuevas amigas esa noche.

Serían las dos y media o las tres de la tarde y los participantes de la comida ya habíamos dado buena cuenta del tierno lechón a las brasas que había cocinado para nosotros don Derrude, el experto sargento técnico a cargo del personal de armamento de la Base. La segunda damajuana de 5 litros de blanco de Caorsi apenas si retenía un dedo de su contenido original. Todos los de la partida habíamos comido más de lo acostumbrado y yo que no acostumbraba a beber mucho vino, esa tarde había sobrepasado mi límite habitual.

No estaba mareado, pero sentía cierta somnolencia y estaba considerando la opción de retirarme a mi alojamiento a “echar una siestita” cuando ocurrió algo inesperado. Uno de los Cabos de Operaciones de la Base se presentó al Alférez de la derecha de nuestro grupo y le transmitió un mensaje de parte del Capitán Ferradas, nuestro Jefe de Operaciones.

El superior de quien dependíamos para todo lo referente a la actividad aérea, Ferradas, necesitaba un piloto que se encargara de trasladar en vuelo un avión civil, propiedad de cierto piloto civil, amigo de nuestro Jefe de Base, el Coronel Sena, hasta el aeroclub de Trinidad. Se trataba de un antiguo avión monomotor francés equipado para tareas de fumigación. Un Potez 43. Un avión liviano, de tren de aterrizaje fijo, ala alta, motor Renault de cuatro cilindros invertidos, hélice de madera... de paso fijo por supuesto... y capacidad para piloto y dos pasajeros. Un avión liviano, muy semejante a nuestros DH Chipmunk...pero 20 años más antiguo.

El viejo avioncito había sido reparado en los talleres de la Base merced a la amistad de su dueño con nuestro Coronel y estaba pronto para ser reenviado a su aeródromo de base en la capital de Flores... El único requisito que se debía cumplir para concretar el vuelo "ferry" a Trinidad era que el piloto debía tener vigente su brevet civil. Nuestro Capitán no quería tener que responder ante un eventual reclamo de la Dirección de Aviación Civil.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL

LICENCIA DE PILOTO "COMERCIAL" N° 3505
Correspondiente al Piloto Aviador Categoría "B" N° 450

La presente Licencia, autoriza al titular a conducir los aviones en ella indicados, de acuerdo al Reglamento al efecto (Decreto 14.232) y en las condiciones en él establecidas.

III Titular: **HUMBERTO RAMON ARIONI**
IV Domicilio: **JOSE MARIA MONTERO 2734. MONTEVIDEO.**
V Nacionalidad: **ORIENTAL.**
VI Doc. Identidad: **C.C.SERIE C/H/A/No. 14.144.**

VII CALIFICACIONES
a) Aviones monomotores terrestres hasta 5700 kg

VIII OBSERVACIONES
IX Firmado por el Titular

X Expedida en Montevideo **29-AGOSTO-1961.**
XI Valida hasta **9-FEBRERO-1962.**
XII Jefe Div. Personal

SECRETARIA GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DEL URUGUAY

Resultó que, en nuestro grupo de comensales, el único que estaba en condiciones "legales" para hacerse cargo del "trabajito" era yo. Ese sábado no estaba de guardia, no estaba sancionado cumpliendo ningún arresto, no estaba a cargo de ninguna tarea importante ese día y para mejor, unas semanas antes había tramitado la revalida de mi brevet militar y en esos días había recibido desde la Dirección de Aviación Civil, un documento que me habilitaba como piloto Comercial, autorizado a pilotar aviones monomotores terrestres de hasta 5700 Kgs. Mi semi virgen brevet civil firmado nada menos que por el legendario caballero el ingeniero Piasenza

A causa de lo mucho que había ingerido del succulento lechón, sabiamente preparado por el Sargento Derrude, y los vasos de vino que habían acompañado al almuerzo, estaba un poco somnoliento, pero me pareció una pena desperdiciar la oportunidad de estrenar mi flamante brevet "Comercial". El tiempo era perfecto. La nube más próxima a Durazno debía estar al sur de la Patagonia. Reinaba una masa de aire estable de alta presión, suave viento del suroeste, temperatura cercana a los 20 ° ...y de Durazno a Trinidad había, ...y sigue habiendo, apenas 40 km. A la humilde velocidad de crucero del Potez ...apenas unos quince minutos de vuelo considerando los 5 o 6 nudos de viento en contra. Ni siquiera debía preocuparme por la navegación. La Ruta 14 une ambas ciudades, trazando casi una línea recta entre ambas, con un rumbo de 240°

Diez o quince minutos después estaba pasando inspección pre vuelo al avioncito francés estacionado al sol en la planchada de hormigón de los T-6, frente a los portones del hangar. Asistido por uno de los mecánicos que habían realizado el trabajo de mantenimiento al motor Renault que me puso al tanto de los detalles técnicos correspondientes. Yo no estaba mareado, pero me seguía sintiendo lento de reacciones y pesado. De todos modos, mi curiosidad y mi interés por probar en vuelo aquel antiguo aparato, potenciados por mi gran apego al vuelo, me impedían reconocer que esa tarde yo no estaba en buenas condiciones de pilotar. No estaba mareado, pero...

El Potez 43 de Trinidad, pese a sus 25 o más años de “vida”, estaba muy bien conservado. La tela que cubría su estructura de tubos metálicos no mostraba signos de vejez. Nada de grietas ni cuarteaduras en la pintura aluminio y rojo del fuselaje y las alas. Ningún parche pegado tapando posibles desgarraduras. Buenos neumáticos en las ruedas del tren. El parabrisas en “V” limpio y sin ralladuras. La hélice con su borde de ataque reforzado con una faja metálica envolvente, bien pintada y lisa como un vidrio. El interior de la cabina era otra cosa...

El tapizado de los asientos en feo y ordinario pantasote rojo mostraba señales de deterioro. En algún lado asomaba el relleno de lana cruda. Hasta se notaban pequeñas “cicatrices” como de remiendos caseros cosidos. El tablero de instrumentos, con lo elemental: Altímetro, Velocímetro, Brújula magnética, Medidor de combustible, Taquímetro y una especie de Manómetro para el aceite. No recuerdo que clase de instrumentos lo equipaban, pero estoy seguro que no se trataba del mismo tipo al que yo estaba habituado. Lo que, si recuerdo vivamente hasta hoy, tantos años después, fue una rara instalación de caños de cobre y pequeñas llaves de paso de bronce de las de cruceta, iguales a canillas de duchero en escala, Miniaturas de aquellas comunes en las antiguas instalaciones domésticas de los baños y las cocinas de las casas de mi infancia. El asiento del tercer tripulante, atrás de los dos delanteros, había sido reemplazado por un tanque prismático de latón gris, como de 150 litros de capacidad, de donde salían los caños que iban a empalmarse con los otros que estaban sujetos a la parte baja del tablero de instrumentos y conectados por aquellas anacrónicas “canillitas”.

Derecha: La “moderna” cabina del Potez 43...



El mecánico que me asistía me apoyó, haciendo girar a mano la hélice de madera pintada, y el viejo cuatro cilindros arrancó sin problemas soltando un breve aliento de humo gris y con un modesto ruido como de moto de 500cc. con escape libre.

Autorizado desde la torre de control con un destello de luz verde, aceleré el “poderoso” Renault de 100 Hp y una vez en el aire, ascendiendo a los 2000 pies que había proyectado para mi “raid”, puse rumbo a Trinidad. Con el sol de frente, sobrevolando el monótono trazado de la ruta 14. Escasas islas de eucaliptos, campos amarillentos quemados por las heladas del pasado invierno, muy pocos y pobres rancheríos... y nada más.

Abajo, la monótona recta de la ruta 14 flanqueada por los campos llanos, chatos y pelados. Al frente, el sol rodeado por un halo de bruma marrón rojizo. Adentro de la cabina, con todo cerrado, un agradable calorcito alimentado por los rayos de sol que ignoran el plexiglás del parabrisas. El Renault ronroneando manso, como un gato perezoso. El disco de la hélice con su hipnótico brillito transparente... El Potez, bien compensado corta aire sin turbulencias. El curioso bastón de comandos, de forma parecida a uno de aquellos instrumentos que usaban los sacerdotes egipcios durante el proceso para preparar a los muertos que momificaban inmóvil. El extraño comando ni siquiera vibra en la mano...

De pronto, me despierto. Sobresaltado y angustiado entiendo que por un tiempo que no puedo calcular he estado dormitando de ojos cerrados y soñando que estoy sobrevolando la ruta 14, rumbo a Trinidad. El Potez, bien compensado, apenas si ha perdido altura, pero mi corazón late furiosamente a más revoluciones que el motorcito que impulsa la hélice.

¡Dormido a los comandos de mi avión que bien pudo haber perdido altura y haberse estrellado contra la tierra de la que solo lo separan escasos 600 metros! ¿Qué clase de idiota se duerme volando solo durante un mínimo trayecto de escasos 40 kilómetros ...? ¿ De quien hubiera sido la culpa si por mala suerte mi momentánea somnolencia se hubiera convertido en un verdadero sueño... Del bueno de Derrude por su exquisito lechón...de los Caorsi por la calidad de su vino blanco...del Capitán Ferradas por haber autorizado esa misión un tanto cuestionable...del dueño del Potez 43 por haber abusado de su amistad con el Jefe de la Base...?

NO... el único imbécil era yo que había desobedecido la norma básica para un piloto “El alcohol en el vuelo no son compatibles ...salvo si se emplea en el equipo de los sistemas anticongelantes” . En aquella oportunidad fui afortunado, aquel hermoso sábado de la primavera del 60 todo pudo haber terminado muy mal para mí.

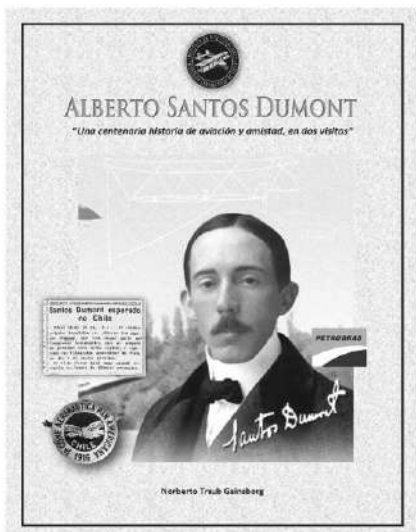
Reseña informativa sobre el autor:

Desde mediados de los años 50 hasta fines de los 60 del siglo pasado Humberto Arioni sirvió como aviador militar. Piloto de diversos modelos de aviones de instrucción, mono y bimotores, a la edad de 21 años pasó a volar los bombarderos Mitchell B-25 de la Fuerza Aérea Uruguaya y unos años más tarde lo siguió haciendo como piloto de transporte a bordo de los clásicos Douglas C-47 de transporte.

Posteriormente de retirado, y por varias décadas, encaminó su actividad a los diversos aspectos del negocio de compra-venta de antiguos autos clásicos. Recordando las variadas experiencias de todos esos años Arioni ha publicado cuatro compendios de relatos y anécdotas, que están en venta en los stands que habitualmente se instalan en el Museo Aeronáutico a beneficio de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA) ...los populares Ratones de Hangar. El producto de su venta se destina a la compra de los materiales necesarios para encarar los trabajos de restauración que realizan los “Ratones”. “No volábamos aviones de tiza”, “Más que máquinas”, “El viento también cambia”, “No faltaba mucho para el amanecer”: cuatro tomos de anécdotas de los tiempos de vuelo y las variadas peripecias que vivió el autor trasteando con los más variados ejemplares de valiosos autos de carreras, lujosos deportivos y “cachilas” diversas (reseñados en las Gacetas de la Aviación N° 43, 44, 45 y 46 respectivamente).

Reseña de libros

“Alberto Santos Dumont – Una centeneria historia de aviación y amistad, en dos visitas –“ *por Norberto Traub Gainsborg*



Esta reciente publicación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, de 140 páginas, cuyo autor es su actual presidente Norberto Traub G., recuerda y describe el paso del gran pionero brasileño Santos Dumont en Chile y en países vecinos en sus visitas efectuadas en 1916 y en 1922. Es una obra de gran calidad, tanto por su contenido como por su esmerada presentación. Consta de cuatro partes: la primera es una breve, pero informativa, síntesis de la trayectoria de Santos Dumont escrita por él mismo en una revista semanal de Santiago de Chile de la época; la segunda describe su visita del año 1916 y los acontecimientos que la impulsaron; la tercera se dedica a la visita de 1922 en su centenario, y la última discute el legado de Santos Dumont en América. Se destaca la abundancia de material gráfico e imágenes de la época, en gran parte mejorado digitalmente. Notamos varias imágenes de J.M. Boiso Lanza y A. Sáenz Lacueva, quienes en 1916 participaron como delegados uruguayos en la Primera

Conferencia Aeronáutica Panamericana cuando eran alumnos en la Escuela Aeronáutica Militar chilena de Lo Espejo, así como de la visita de Santos Dumont a Montevideo en 1922, en su viaje de regreso, que incluyó a la EMaV (ver Efemérides págs. 23-24). Destacamos también la mención del encuentro que tuvo con Luis Alberto de Herrera en Washington en 1902 (ver Gaceta anterior), del busto instalado en la plaza Daniel Muñoz (Punta Trouville) por iniciativa de nuestra Academia y de un amable párrafo sobre nuestro recordado Presidente de Honor Don Juan Maruri por sus trabajos sobre Santos Dumont. Una versión digital de esta valiosa obra puede obtenerse del sitio: <https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/especial-dig-Alberto-Santos-Dumont.pdf>

“AERONÁUTICA MILITAR ARGENTINA - Génesis y evolución hasta su autonomía institucional” *por Alejandro Vidal*



La Academia recibió recientemente una versión digital de esta publicación. Su autor, Alejandro J. E. Vidal, es un abogado y procurador argentino, también diplomado en historia, que ha producido más de 60 títulos en historia militar y, entre otras instituciones, es miembro del Instituto Nacional Newberiano y del Instituto Argentino de Historia Militar.

Es una obra que describe en forma detallada y completa los primeros años de la aviación militar argentina desde su nacimiento dentro del ejército el 10 de agosto de 1912 hasta su conversión como organismo autónomo el 1 de enero de 1945. Un muy valioso material de referencia para todos aquellos interesados en el tema.

Aviones de entrenamiento de la Escuela Militar de Aeronáutica

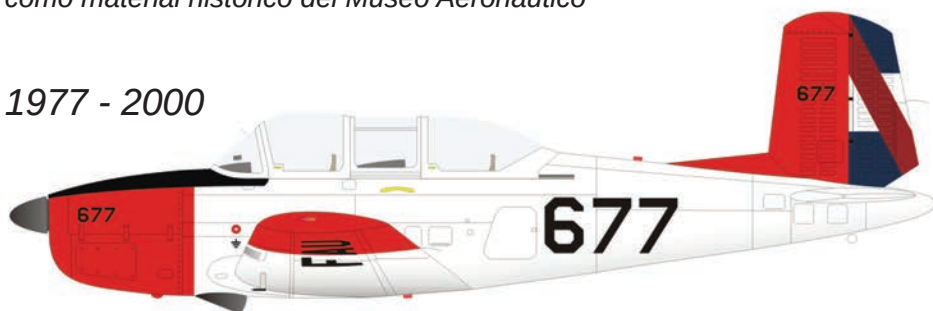
1951 - 1970



North American T-6D "Texan" FAU 367, 1967/68

Entrenador avanzado en la EMA por casi veinte años. El "Texan" FAU 366, restaurado impecablemente, se encuentra hoy en día en orden de vuelo como material histórico del Museo Aeronáutico

1977 - 2000



Beechcraft T-34B "Mentor" FAU 677, EMA

Los accidentes que sufrieron los Mentor en la FAU nunca causaron víctimas

1998 a la fecha



Perfiles © Marcelo Cal

Aermacchi T-260EU FAU 619, Escuadrón de Vuelo Básico

En el año 2019, a los 20 años de la adquisición de los primeros trece aviones, se celebró la realización de 35000 horas de vuelo y 40000 aterrizajes