HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA URUGUAYA

primer tomo

1913-1953

Tte. 1ro. (Av.) (R)
Juan Maruri

DATOS BIOGRÁFICOS DEL Tte. 1º.(Av.)(R) JUAN MARURI

Nació en el Departamento de Rivera, el 11 de noviembre de 1931.

Ingresó en la Escuela Militar de Aeronáutica el 1º de junio de 1949 egresando como Alférez (Piloto Aviador Militar) del Arma de Aeronáutica el 22 de noviembre de 1952.

A la finalización de su entrenamiento como aviador militar en la Base Aeronáutica Nº 2 de Durazno, fue destinado en 1954 al Grupo de Aviación Nº 2 (Caza) especializándose como piloto de combate, volando los aviones F-51D (Mustang). En 1956 pasó a prestar servicios en el Grupo de Aviación Nº 3 (Bombardeo) donde tiene oportunidad de comandar los bombarderos medianos B-25 J.

Su último destino en la Fuerza Aérea fue con el grado de Teniente 1º en la Base Aérea Nº 2, como Jefe de la División Aprovisionamiento y Mantenimiento e instructor de vuelo por instrumentos.

Se retiró voluntariamente en 1960, dedicándose a la aviación privada y comercial desde 1961, volando entre otras en la desaparecida CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.), manteniendo su actividad aérea durante 46 años, hasta 1996, con más de 10.000 horas de vuelo en su haber, habiendo volado en aparatos a su mando por las tres Américas.

Dedicado a la historia aeronáutica desde joven ha logrado reunir una vasta biblioteca histórico-aeronáutica de unos seis mil volúmenes, más un archivo de documentos, fotos, revistas, etc.

Reincorporado a la Fuerza Aérea, profundizó sus conocimientos histórico-aeronáuticos, dedicándose de lleno a su estudio, tanto en la parte militar como civil y comercial, siendo un referente pàra los diferentes comandos de la institución, razón por la cual se le designó Asesor en Historia del Comando General y más tarde también de la Dirección General de la Aviación Civil.

Desde 1982 imparte clases de Historia de la Aviación Nacional en la Escuela Militar de Aeronáutica.

En el año 1987 funda con otros historiadores la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, actuando en ella como directivo en varios períodos, en la actualidad es su presidente. Desde 1990 es el Redactor Responsable y Director de Gaceta de la Aviación, publicación oficial de la Academia.

Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya

Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya

1913 - 1953

Por el Tte. 1ro. (Av.)(R) JUAN MARURI

PRIMER TOMO

Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya
TOMO 1

Miguel Barreiro 3272 ap. 701
11.300 Montevideo
Tel.: 707 1873

Ilustración de tapa: Cnel. (AV) Carlos R. Mercader

Diseño: Stella Fernández (mastergraf)

Paginado, impreso y encuadernado en
Mastergraf srl
Gral. Pagola 1727 - CP 11800 - Tel.: 203 4760*
Montevideo - Uruguay
E-mail: mastergraf@netgate.com.uy

Depósito Legal 342.278/07 - Comisión del Papel
Edición amparada al Decreto 218/96

Impreso en Uruguay
Printed in Uruguay

ISBN 978-9974-96-253-8

de este tomo:
ISBN 978-9974-96-254-5

Prefacio del primer tomo

Luego de haber escrito en 1985 "Reseña Histórica de la Fuerza Aérea Uruguaya", y en 1988 el libro del "75 aniversario de la Fuerza Aérea", emprendimos la tarea más profunda y compleja de comenzar la "Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya" de la cual hemos finalizado en 1995 un primer tomo, con la intención de que fuera una ayuda y consulta para todo aquel que desee o tenga que ingresar en la historia de nuestra Aviación Militar.

En aquel tomo y en buena parte del que fue el segundo, se puede ver como fue posible que se originara la Aviación Nacional en fecha tan temprana, y como la rama militar primera en manifestarse y en establecer un aeródromo en el país, tuvo su nacimiento en la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, entidad de la cual es factible pensar que tuvo una vida efímera; sin embargo, su estudio analizado en la Primera Parte, nos demuestra que con ella se sentaron las bases de lo que con el devenir de los años y las instituciones sería la Fuerza Aérea Uruguaya, gracias a sus dos más conspicuos integrantes: el Tte. 1° Juan Manuel Boiso Lanza y el Alf. Cesáreo L. Berisso que le dieron continuidad a aquella primigenia empresa aeronáutica fundando la Escuela Militar de Aviación, cuyo examen ocupa una buena porción de la primera y toda la segunda parte del tomo. Su historia es muy rica y va

de la mano a la evolución de la Aviación Mundial, con páginas heroicas y hasta podría decirse excéntricas para una organización tan pequeña de un pequeño país. En sus últimos capítulos se apreciará su transformación en una nueva y más ambiciosa corporación, la Aeronáutica Militar que desembocará en 1953 en la F.A.U.

Introducción
Los Uruguayos y el Nacimiento de la Aeronáutica

Si fuéramos a buscar la referencia o precedente mas lejano de nuestra vocación por la conquista del aire tendríamos que remontarnos a la mitad del siglo pasado. El 25 de marzo de 1852, en París un militar uruguayo el Gral. Melchor Pacheco y Obes que se encontraba en esa ciudad en misión oficial, tratando de contrarrestar la influencia de Rosas en el gobierno francés de la época, antes de regresar a nuestros país, realiza un gesto de intrepidez y asciende a un aeróstato, como pasajero, descendiendo sobre el puente de Nogent Sur Marne a unos diez kilómetros de las afueras de París, según lo que nos cuenta en su "Vida de Melchor Pacheco y Obes" Leogardo Miguel Torterolo. Por lo corta de la ascensión, pudo haber sido en un globo de aire caliente, que al enfriarse o faltarle combustible para calentar el aire, descendió en ese lugar cercano de la suelta. De esta manera él fue el primero en elevarse por los aires.

Recién medio siglo más tarde otros orientales, los periodistas Angel S. Adami y Pedro P. Visca se elevan a su vez, también en un aeróstato, pero de gas de alumbrado, el 16 de julio de 1905, acompañando al aeronauta portugués Guilherme Magalhaes Costa, que realiza una ascensión en el globo "O Portugal" en ese lejano Montevideo de principios de siglo, partiendo del sitio donde hoy

están la Avenida 8 de octubre y la calle Presidente Berro, descendiendo en las cercanías del hipódromo de Maroñas. En este vuelo, Adami, futuro aviador y fundador del Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay) toma las primeras fotografías aéreas en nuestro país.

Estas dos experiencias aeronáuticas en las que intervienen uruguayos fueron las primeras, pero con el advenimiento del nuevo siglo y el desarrollo que iba tomando el maquinismo y la conquista del aire en estos primero años, fue despertando la curiosidad, la sed de conocer y el protagonismo de muchos otros, algunos de los cuales, como en cualquier otro país, trataron de solucionar por si mismos, todas las interrogantes que imponían las novedades aeronáuticas que ocurrían en otros lugares, transformándose en autodidácticos del vuelo en forma teórica como el Dr. Alberto Eirale, don Miguel Carrió o don José Tosquellas Puig y, práctica, como Enrique Martínez Velazco y los hermanos Escofet, con sus prototipos Escofet 1° y Escofet 2° (con el cuál el 26 de agosto de 1910, Martínez Velazco logra dar un salto de 200 mts. a poca altura) y más tarde Francisco Bonilla con sus aeroplanos "Uruguay".

Muchos más se entusiasmaban con la noticias que comenzaban a aparecer en los diarios, a los más fanáticos, esto ya no les alcanzaba ni tampoco las grandes revistas ilustradas europeas como L´Illustration, The Illustrated London News, la Ilustración Ibérica, la Ilustración Artística, la Domenica del Corrieri, L´Ilustrazione Italiana, etc.; o las más modestas del Río de la Plata como Caras y Caretas, Fray Mocho. P.B.T., Mundo Argentino, etc. pero que no dejaban de informar las novedades; por lo cual se hicieron suscriptores de las revistas especializadas como L´Aerophile, la Revue Aerienne, Aviación (órgano de fomento y vulgarización de la locomoción aérea de Barcelona) Vie Au Grand Air, L´Aeronauta, etc. En éstas últimas si aparecían todos los detalles de los triunfos

y fracasos de los precursores de la aeronáutica y de sus extrañas máquinas voladoras, los nombres de los hermanos Wrigth, Santos Dumont, Blériot, Latham, Delagrange, Voisin, los hermanos Farman, Tissandier, Esnault- Pelterie, etc., se repetían y sonaban en ese ámbito, con el sabor de la gloria lejana, de allende el mar.

Finalmente comienza aquí, en el Río de la Plata, la verdadera conquista del aire, y realizada por criollos con un hecho muy trascendente que se encadena a otros. El 25 de diciembre de 1907, el argentino Aarón de Anchorena en su globo "Pampero", acompañado por su compatriota Ing. Jorge Newbery, cruzan el Río de la Plata desde Buenos Aires, descendiendo en Conchillas, departamento de Colonia. Inmediatamente de este triunfo aeronáutico y gracias al empuje de estos dos extraordinarios deportistas, se funda el 13 de enero de 1908, el Aero Club Argentino, institución pionera de Sud América, lo que trajo aparejado un gran movimiento por las cosas del aire (a pesar de algún doloroso accidente como el que ocurrió con el hermano del Ing. Newbery, Eduardo, y el Sgto. 1° Eduardo Romero, que desaparecieron en el "Pampero") que fue preparando el terreno para que llegaran los primeros aviadores con sus aviones a Buenos Aires y por ende al Uruguay, cuando el Aero Club Argentino decide contratar en Europa para las festividades del centenario de la Revolución de Mayo de 1910, a un grupo de estos nuevos héroes que arriban en el mes de enero y febrero de 1910 a Buenos Aires. Con ellos trajeron sus fantásticas máquinas que iban a impresionar tanto al público de ambas márgenes del plata, se trataba de los Voisin, modelo celular, biplano, biplaza, sin estabilidad lateral; de los Farman biplano, biplaza; y de los Blériot modelo XI 1909, monoplano, monoplaza de motor Anzani de 25 HP. El Blériot fue el único aparato, en ese año, que llegó a nuestro país.

Luego del primer vuelo comenzaron las demostraciones y las reuniones del Centenario. Premios, quincenas de la aviación,

"meetings" de beneficencia, semana de la aviación etc. Haciendo con esto que Montevideo tratara de emular a Buenos Aires y organizara en el Parque Central una "Semana de la Aviación" durante el mes de setiembre, con los vuelos de un supuesto aviador, el conde de Saint Semmera que lo haría en el "Escofet 2°" y del aviador belga que actuó en Buenos Aires, Léopold Dolphyn, con su Blériot XI. Esta "Semana de la Aviación" que comenzó el 25 de setiembre, fue un verdadero fracaso, aunque el público colmaba la instalaciones del Parque Central, el tal Conde, ni era Conde ni aviador y lo único que logró hacer fue unas carreras por el campo sin abandonar el suelo, en el aeroplano debido a la inventiva de los hermanos Escofet y de Martínez Velazco; Dolphyn por otra parte no se animó a despegar debido a las exiguas dimensiones de la cancha y a la poca potencia de su motor, lo importante fue la presencia de su Blériot, pues fue el primer avión de marca que se mostró en el Uruguay.

Este fue el modesto inicio de las actividades aeronáuticas en nuestro medio. Continuaron por el litoral, cuando el 7 y 8 de diciembre siempre de 1910, se efectúan los primeros vuelos que se cumplen en nuestro país, en el hipódromo de la ciudad de Paysandú. Procedente de Concepción del Uruguay (República Argentina), donde hizo demostraciones con un Blériot XI, motor Anzani de 25 HP, llegó en lancha el francés Armand Prevost, mecánico y novel aviador que había arribado a Buenos Aires en febrero conjuntamente a un grupo de colegas, acompañando al conocido aviador, también francés Emile Eugene Aubrun. Prevost terminó su aprendizaje de piloto en Buenos Aires a principios del mes de noviembre y de allí se largó a un gira por el litoral, organizada por el propietario del Blériot, Sr. Herman Drabobo y acompañado por el mecánico Emanuel J. Maury, sin mayor éxito, dada la poca experiencia de Prevost y lo endeble de su motorcito Anzani (como dato curioso se agrega que este aparato se exhibe en el Museo

Nacional de Aeronáutica de la República Argentina). De cualquier manera y aunque no trascendió mucho esta demostración en el resto del país, constituye un hito importante en la introducción de la locomoción aérea en nuestro medio.

Pocos días más tarde, el 16 de diciembre se produce otro hecho aeronáutico más importante y que va a ser mucho más publicitado. El aviador italiano Bartolomeo Cattaneo cruza en un Blériot XI de 50 hp el Río de la Plata, entre Buenos Aires, estancia de Anchorena y el Real de San Carlos, Colonia. De esta manera entra en escena este hombre que va a tener tanta trascendencia en la búsqueda de la solución para implantar en nuestro medio la Aviación.

Ya en estos meses habían llegado a Montevideo, las noticias de los éxitos de un uruguayo en Europa, el maragato Mario García Cames, propietario de un avión Blériot XI que, en manos del aviador francés Julien Mamet, fue el primero que voló en España en el mes de febrero de 1910.

Con este aparato García Cames se brevetó como Piloto Aviador en Francia, aeródromo de La Brayelle de la ciudad de Douai, el día 8 de noviembre de ese año, con el N° 287 del Aero Club de Francia, siendo el primer compatriota en conseguirlo. Esta noticia que aunque no cambió mucho el panorama de la situación de la aviación en nuestro medio, es conveniente conocerla por lo anecdótico del hecho de que el avión de un uruguayo fue el primero en volar en España, en su timón de dirección estaba pintada la bandera uruguaya.

Volviendo a lo que iba aconteciendo en nuestro país, mientras se maduraba la situación que llevaría a establecer la aeronáutica, digamos que con el advenimiento del año 1911, Montevideo comenzó a entrever la posibilidad del inicio de las exhibiciones aeronáuticas en la ciudad, cuando el Jockey Club en enero, empezó a recabar el consenso de algunas instituciones y

firmas comerciales para que intervinieran pecuniariamente en la organización de un torneo de aviación, en el cual el gobierno contribuiría con diez mil pesos oro.

Después de resuelta la parte económica, el Jockey Club se puso en contacto con la firma Tempesta Hnos., empresarios en la Argentina, que representaban y organizaban los festivales a los aviadores llegados últimamente a Buenos Aires, con sus aviones y motores de modelos más perfeccionados: el italiano Bartolomeo Cattaneo, que ya era conocido su nombre en todo el Uruguay luego del exitoso cruce del Río de la Plata el 16 de diciembre de 1910; y los franceses Claude André, que ya había sido contratado en enero para volar sobre el Real de San Carlos, en Colonia, sin que se realizaran sus exhibiciones; Max París-Le Clerc; y por último Marcel Paillette, que en esos días viajó a Montevideo para asesorar a esta empresa, si era operable el Hipódromo de Maroñas como aeródromo o campo de aviación, dando su opinión desfavorable, no obstante eso, como se verá fue usado por varios aviadores en la época heroica.

CATTANEO

Lamentablemente este torneo o semana de la aviación no se llevó a cabo ante la negativa del Estado en subvencionarlo con los diez mil pesos que se reseñan más arriba. Sin embargo ya todo estaba preparado para que alguien llegara y recogiera el fruto maduro. Y ese fue Cattaneo que sí le pareció operable el hipódromo. Arribó con su Blériot en el vapor Londres el día 24 de febrero de 1911, esto marcó el inicio triunfal de sus demostraciones que comenzaron al otro día y se extendieron por el transcurso, aunque en forma intermitente, de casi dos años, en los cuales impulsó la creación de la Aviación Nacional en forma personal o por medio de su ejemplo como se podrá apreciar. Ya había

estado en Córdoba, Santiago de Chile, Viña del Mar, y de regreso a Buenos Aires hizo exhibiciones en Mendoza. En Montevideo hizo "ascensiones" en número de once, entre los días 25 de febrero y 12 de marzo que fue la última, todas en el improvisado aeródromo del Hipódromo de Maroñas, donde había instalado su hangar. El resto del año lo pasó haciendo demostraciones, raids, exhibiciones, etc., en la República Argentina, y en noviembre y diciembre en Río Grande del Sur, Brasil, alternando estadías en Rosario, Buenos Aires, Porto Alegre, etc. aquí dejó el ánimo preparado a muchos de sus admiradores, para verle hacer hazañas más importantes, como la que pretendía el Sr. Ángel Diez, quien se proponía contratarlo para que el 25 de agosto cruzara el Río de la Plata entre Buenos Aires y Montevideo, contando para esto con la ayuda del diputado José Enrique Rodó. Aunque este cruce no se llevó a cabo, se habló mucho de él y en las sucesivas estadías de Cattaneo por Montevideo se insistió en el tema.

El impulso a la Aeronáutica que Cattaneo le había dado en los pocos días en que estuvo en Montevideo, se sintió durante todo el año.

A fines de 1911, se presentó en el Ministerio de Guerra y Marina un plan de organización del Ejercito en el cual se trata la creación del Arma de Ingenieros (que recién nacería el 20 de diciembre de 1915) y dentro de él un proyecto de formación del Parque Aerostático Militar por el se preconiza la adquisición de un cierto número de máquinas aéreas y la contratación de un técnico especialista, al cual le serían confiadas las funciones de instructor.

Con el nuevo año de 1912, regresa Cattaneo a Montevideo y con él la inquietud de muchos de ver fundarse aquí la Aviación Nacional. Sus éxitos en Uruguay y en los países limítrofes, sirvieron de inspiración a todos los entusiastas de la "locomoción aérea", uno de ellos, quizás el más importante, fue sin lugar a

dudas el Ministro de Guerra y Marina de la época, Gral. de Brigada Don Juan Bernassa y Jerez, quien entusiasmado con el hombre del aire, aprovechó esta segunda estadía en Montevideo y más tarde por buena parte del territorio, para impulsar la creación de una Escuela de Aviación Militar, desde el sitial que ocupaba en el Gobierno y también afuera de él, pues desde el periódico "La Colonia" (de la ciudad de Colonia), del cual era su Director y Fundador, daba todas las noticias relativas a la posibilidad de creación de una Escuela de Aviación así como también a la posible contratación de Cattaneo como instructor, novedades que aparecían en los diarios de la Capital y que a su vez emanaban de su Ministerio.

Como aseveración de todo esto, digamos que el día 17 de enero de 1912, Cattaneo, recién llegado del sur de Brasil al puerto de Montevideo, con su Blériot, luego de armarlo, prepara un vuelo que es conocido por todas las autoridades de Gobierno, que por su característica se transforma en un viaje de propaganda para la aviación. Luego de cerciorarse del estado del tiempo en el Observatorio Meteorológico, que dirigía el Sr. Hamlet Bazzano (éste seguramente fue el primer vuelo en nuestro país que contó con esta información), despega con su avión de la misma dársena, donde se habían conglomerado unas 300 personas; y después de hacer evoluciones sobre este público reunido en la rambla portuaria, pone rumbo a Piedras Blancas, donde residía el Sr. Presidente de la República, Don José Batlle y Ordóñez, quien lo esperaba junto a su familia, los ministros del Interior y Hacienda, el Sr. Domingo Arena, el Sr. Virgilio Sampognaro y numerosos invitados. Aterriza en las aproximidades y es recibido por el Sr. Presidente con un abrazo y una copa de champagne; de esta manera Cattaneo inagura una especie de costumbre, que se va a repetir con los aviadores de esta época heroica: Marcel Paillette, Silvio Pettirossi, Francisco Bonilla, Ricardo Detomasi y Angel S. Adami,

(la de ir a saludar a su casa a don José Batlle y Ordóñez). En esa circunstancia le entrega varias cartas que le estaban destinadas, figurando entre ellas un mensaje del Ministro de Guerra y Marina, Gral. Bernassa y Jerez, donde el Secretario de Estado aprovechaba esta curiosa "posta aérea" para hacer resaltar la necesidad que tenía nuestro Ejército de los aviadores y de un servicio militar de tal naturaleza.

En comentarios referentes a este vuelo que aparecieron en el diario "El Día" se dice que el Ejército se propone introducir importantes reformas en el sentido de dar formación a un plantel de Aerostación y Aviación Militar. Y en otro diario matutino, "El Tiempo", ("El Día" era vespertino), se aseguraba que el gobierno había decidido adquirir el monoplano Blériot, de Cattaneo, así como contratar al aviador para ejercer las funciones de Director Técnico de una Escuela Experimental de Aviación a crearse.

La presencia de Cattaneo en Montevideo conmovía a la opinión pública y también a los gobernantes que veían en el aviador italiano la solución de este ya importante problema, por lo que el Ministro de Guerra y Marina le otorga una audiencia el día 8 de febrero, en la cual Cattaneo ofrece sus servicios y expone sus planes y miras que consistían prioritariamente en conseguir un campo de aviación, seguido de la adquisición de cuatro aeroplanos que constituirían la base de la futura Escuela, en la que se admitiría un número determinado de alumnos. Iniciadas las tareas, se comprometía en dejar prontos a los 6 meses de funcionamiento de la Escuela, seis pilotos, dando con ello por terminado su compromiso. El General Bernassa y Jerez dijo al aviador que una vez estudiado el proyecto, lo expondría al Presidente de la República.

A todo esto, y a pesar de la presencia de Cattaneo en Uruguay, todavía no estaba bien definida cual iba a ser la solución

para la "locomoción aérea" si con los "más pesados que el aire", con los "más livianos", o con ambos. Pues los "más livianos" tenían sus defensores, como la Comisión Nacional de Educación Física, la cual cuando pensó en organizar un concurso atlético, solicitó la concurrencia desinteresada del Aero Club Argentino con sus aeróstatos, para que se hicieran ascensiones simultáneas a las justas atléticas. Para estas ascensiones se contaba no solo con los aeronautas argentinos, sino también con el concurso del Capitán de Fragata Franz Rüete, de la Armada Nacional, quien antes de sumarse a nuestra Marina, como Comandante del Crucero "Uruguay", se había brevetado el 22 de setiembre de 1911 de piloto de globo libre en el Kaiserlicher Aero Club de Berlín, Alemania (donde era Kapitänleutnant de la Armada Imperial de ese país, aunque había nacido en el nuestro); y también del periodista de temas aeronáuticos (primero del Río de la Plata) y aerostero, Ítalo Eduardo Perotti también uruguayo, quien el 21 de setiembre de 1912 obtiene el Brevet N° 11 de Globo Libre del Aero Club Argentino, gran impulsor del tema aeronáutico, por medio de sus crónicas y artículos en diarios y revistas. Rüete, semanas más tarde, es uno de los principales instigadores de que se creara en nuestro medio una Escuela y Parque de Aeronáutica, siendo Perotti uno de sus propagandistas desde la revista "Caras y Caretas" de Buenos Aires. Y ambos desde el Círculo de Armas fundaron, meses más tarde el Aero Club Uruguayo, Institución que dedicaría sus afanes a la aerostación, de vida efímera y que desaparecería en los primeros meses de 1913.

Mientras tanto Cattaneo continúa sus exhibiciones en Montevideo, trasladándose a mediados de abril a Buenos Aires, donde se realizaba una semana de la aviación, en la que intervenían dirigidos por Charles Voisin: el gran aviador francés Roland Garros y sus compatriotas Edmond Audemars y René Barrier. En mayo lo encontramos en Salto, en una gira que realiza por el litoral,

efectuando el día 5 de junio una frustrada exhibición por falla del motor en vuelo, en el hipódromo local ante unas tres mil personas. Su nombre era como un imán para atraer a las multitudes, en ese día acudieron personas de Paysandú, Artigas y Concordia, en trenes y lanchas expreso, para verle surcar los aires en su pájaro mecánico. Ese público tuvo que esperar hasta el día 16 de junio para verle triunfar en tres magníficos vuelos que realiza en el mismo hipódromo, ante mayor cantidad de personas aún que el día 5 de mayo, pues aunque realizara vuelos de ensayo los días 7 y 8 de mayo, éste último sobre la ciudad de Salto, suspendió las demostraciones hasta ese día de junio. Pero su nombre no sólo atraía para verlo volar, sino también para emularlo y aprender con él. Ya se había extendido por todos los ámbitos de la República, la posibilidad de la fundación de una Escuela de Aviación en la que Cattaneo sería el Instructor, y en la prensa aparecían noticias que iban pautando esta novedad. El 30 de junio de 1912 hizo su primera ascensión en la ciudad de Trinidad, Flores, el aficionado aerostero uruguayo, Tomás Cabral, en el globo de aire caliente "El Granada" (este globo fue usado en varias oportunidades por el aeronauta Cesar Vellar que lo introdujo en Uruguay, procedente de Bagé, Brasil, en demostraciones efectuadas en Melo, Rocha y Montevideo) en los reportajes que le hicieron los periódicos de esa ciudad, "La Democracia" del 3 de julio y "La Verdad" del 2 de julio, aparece que Cabral tiene el propósito de ingresar en la Escuela de Aviación que será instalada bajo la dirección de Cattaneo, lo que nos está diciendo del interés que había despertado en las personas sensibles, la solución propuesta por el aviador italiano. Para mayor abundamiento digamos que aparentemente recién en agosto de 1912, presenta formalmente su proyecto de creación de una Escuela de Aviación Civil y Militar, ante el Ministerio de Guerra y Marina, como así figura en el libro "Particulares" con fecha 12 de agosto.

Su actuación en nuestro país continúa en setiembre nuevamente, cuando realiza el primer correo aéreo en Uruguay entre Salto y Montevideo, partiendo el 3 de ese mes y arribando a Maroñas el día 8, con paradas en Mercedes y San José. En un reportaje que aparece en el diario "El Día" del 16 de setiembre, Cattaneo, un poco desilusionado, por lo ataques de cierta prensa que lo trató de comerciante y por la demora de nuestro gobierno en tomar una decisión a sus propuestas, declara "..llegará el día en que el fruto de mis vuelos se hará sentir en el Uruguay, el día no lejano en que esta República sentirá la necesidad de crear, como todas las naciones avanzadas una Escuela Militar de Aviación, por suscripción Nacional..." estas palabras fueron premonitorias de lo que en pocos meses iba a pasar, en cuanto a la última parte de la frase, cuándo dice por "Suscripción Nacional" es porque en esos meses en la República Argentina se organizaron varios Comités Pro - Aviación Militar, con el fin de recaudar fondos para fundar una Escuela de Aviación Militar (ejemplo; "Comisión Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina" cuyo Presidente era el Ministro de Guerra, Gral. Gregorio Vélez), lo que tuvo lugar el 10 de agosto de 1912 e influyó mucho, también en el ánimo de nuestros gobernantes.

Como fin de sus actuaciones en Montevideo y quizás para tratar de impulsar una decisión del Ministro de Guerra y Marina en cuanto a fundar una Escuela de Aviación Militar, invitó por intermedio del Ministro, a un Oficial del Ejército para que lo acompaña en un vuelo sobre Montevideo y de esta manera pudiera informar sobre las cualidades y posibles beneficios del vuelo en un Militar. Fue seleccionado entre los voluntarios que se anotaron para el vuelo, el Alférez Eduardo Montautti, quien no era muy alto pero si delgado. El día elegido fue el 8 de octubre. Con su pasajero que fue el primero del sexo masculino (cuatro días antes había llevado a la artista italiana Olimpia Rossi) despegó del

hipódromo de Maroñas y luego de algunas evoluciones se dirigió a Piedras Blancas, aterrizando nuevamente en la quinta de José Batlle y Ordóñez, quien se hizo presente de inmediato, acompañado del Ministro Gral. Bernassa y Jerez, saludando a Cattaneo y felicitando a Montautti. Evidentemente, este vuelo fue muy bien programado por el aviador italiano y el Ministro, aunque no trajo resultados valederos inminentes, por lo que abandonó Uruguay en esos días como está escrito en la Revista "Caras y Caretas" del 19 de octubre de 1912, cuando dice "..el aviador Cattaneo se dispone a abandonar Uruguay en vista que el Gobierno Oriental, no se decide a fundar la anunciada Escuela de Aviación...."

GÉNESIS DE LA AVIACIÓN NACIONAL, EL VUELO DE FELS

Ya la situación era irreversible, había una conciencia aeronáutica formada en la opinión pública y en el Gobierno. Pues además de todo lo relatado más arriba, con las noticias de los adelantos aéreos que venían de Europa, también aparecían las de uruguayos que aprendían a volar o hacían cursos de aviación, o nada más, volaban de pasajeros en dirigibles o aviones, cosa considerada una excentricidad. Como Mario García Cames que actuó en España y Francia. En Italia también se destacó un uruguayo, que es considerado «Pionero de la Aviación Italiana»; en esos meses finales de 1912, llegaba la noticia de que el Alférez de Navío de la Armada Uruguaya, Atilio Frigerio, obtuvo el brevet N° 154 de Piloto Aviador en la Escuela Militar de Aviación de Aviano, que le es expedido el 8 de agosto de 1912, en avión monomotor Blériot de 25 HP, luego de la correspondiente prueba realizada el 6 de agosto, ante el representante de la Fédération Aéronautique Internationale, en el mismo campo de Aviano, donde continuó entrenándose en Blériot XI de 25 HP Anzani y Blériot de 50 HP Gnöme, hasta fines de 1912. Es de destacar que el A/N Frigerio

es el único Oficial extranjero a quien el Gobierno italiano admitió por vía de excepción, a frecuentar los vuelos de Aviano, 1ª Escuela de Aviación Militar del Reino de Italia.

Quizás se dejó pendiente una resolución, respecto al posible contrato de Cattaneo, esperando el arribo de Frigerio, cosa que se fue demorando y ante los hechos que se fueron produciendo en el Río de la Plata en esos últimos meses del año 1912, se tuvo que tomar una urgente medida con lo que se tenía a mano aquí, en nuestro medio.

La fundación de la Escuela de Aviación de El Palomar en Buenos Aires, fue una noticia muy importante, pero su puesta en funcionamiento, el 4 de noviembre, acaparó la atención de todo nuestro mundo aeronáutico, que todavía no se había podido manifestar en forma fehaciente. Antes de la iniciación del primer curso en El Palomar el día 4 de noviembre, largos artículos aparecieron en la prensa ante la Inminencia de este acto. Después de ese día, volvieron las notas y los reportajes a salir casi todos los días, como si un nuevo «boom» de la aviación se hiciera presente. En todas estas notas empezaba a aparecer un nombre, que se repetía en unas y en otras. Era el de Marcel Paillette, instructor de la Escuela de El Palomar, hasta aparece Cattaneo volando en ese campo, de pasajero de Paillette.

Así iba transcurriendo el mes de noviembre de 1912, cuando sumadas a todas estas noticias, una sobresalta el ánimo de todo el mundo, aquí y en Buenos Aires; el día 24 cruza de mañana el Río de la Plata con el Blériot «Centenario» de 50 HP, de El Palomar a la Barra del Arroyo San Juan en Colonia, el Ing. Jorge Newbery, Presidente del Aero Club Argentino y fundador de la Escuela de Aviación Militar, regresando de tarde luego de asistir a una fiesta campestre en el casco de la estancia que en ese lugar había adquirido su amigo Aaron de Anchorena (hoy Estancia Presidencial de la República Oriental del Uruguay, por legado de este gran deportista y a su vez amigo de nuestro país).

1912

Este doble cruce del Río caldeó los ánimos, de todos nuestros entusiastas. Cuando todavía no habían cesado los comentarios de esta hazaña de Newbery (que rememoramos todos los años los aviadores de las dos márgenes del Plata, reuniéndonos ante la tumba de Anchorena, al pie de la torre, en su estancia donde está sepultado) ocurre otro hecho que precipitó los acontecimientos. El día 1° de diciembre cruza el Río de la Plata, desde El Palomar en Buenos Aires, hasta el campo de maniobras del 1° de Artillería (hoy en Cno. Carrasco y Cambay) de Montevideo, el aviador y conscripto del Ejército Argentino, nacido en Colonia, Uruguay, Teodoro Fels, en un avión Blériot de 50 HP, regresando al día siguiente a Buenos Aires. Este extraordinario vuelo de resonancia mundial, por ser el más largo trayecto efectuado sobre el agua hasta el momento, entusiasmó a las multitudes en ambas márgenes del Plata. A partir de ese día ya nada puede detener el nacimiento de la Aviación Nacional, pues no sólo motivó la creación de la Aviación Militar, sino también la Aeronáutica Civil, que casi es un hecho concreto con el Aero Club Uruguayo, que nace en el Círculo de Armas, como se explicitó más arriba y el Comité Nacional de Aviación (que meses más tarde tomaría el nombre de Centro Nacional de Aviación y hoy Aero Club del Uruguay) que va a nacer en el Círculo de la Prensa.

El 3 de diciembre, en el acuerdo semanal celebrado entre el Presidente de la República y el Ministro de Guerra y Marina, se cambiaron ideas acerca de la creación en Uruguay de una Escuela Militar de Aviación, por estilo de las que existen en los países más adelantados de Europa y América. Esta noticia fue recibida con gran entusiasmo en círculos militares y a propósito de este mismo asunto de vital importancia para el Ejército, un grupo de conspicuos ciudadanos, entre los cuales se encontraba un buen número de diputados, se reunieron a fin de buscar la mejor manera de aunar esfuerzos en el fomento de la Aviación Civil. Se

decía en la prensa de esos días que «el hermoso vuelo de Fels, así como la iniciativa del Poder Ejecutivo, han tenido la singular virtud de poner a flote vibrantes entusiasmos que nadie sospechaba».

MARCEL PAILLETTE

A partir de ese momento la Aviación Nacional es algo imparable e inminente. Por un lado el Poder Ejecutivo se puso en contacto con Marcel Paillette y lo invitó a Montevideo, para mantener conversaciones. Por el otro, el grupo de ciudadanos que se reunió en esos primeros días, se constituyó en un Comité que tuvo varias sesiones en ese mes, para ir armando una nueva Institución que se dedicaría a la Aviación.

Finalmente arriba Paillette a Montevideo el martes 10 de diciembre, con conocimiento de toda la prensa, que lo entrevista y a quienes les anuncia que al otro día departirá con el Ministro de Guerra y Marina, Gral. Bernassa y Jerez, sobre los medios más prácticos y modernos de implantar una Escuela de aviadores.

El miércoles 11, es recibido por el Gral. Bernassa y Jerez, quien, después de oírle atentamente sobre su plan de establecer una Escuela, le solicitó que confeccionara un memorándum de sus proyectos, ideas y aspiraciones, a fin de estudiarlo con atención y cambiar opiniones después, con el Presidente de la República, Don José Batlle y Ordóñez.

El 30 de diciembre Paillette presenta un contrato al Ministerio de Guerra y Marina, en dos posibles formas:

— 1a. Forma (redactado en 1a. persona) Propongo la instalación de una Escuela de Aviación Militar tomando por mi cuenta la instalación de un campo oficial, construyendo un galpón de 16 metros, pequeños cobertizos, para dos aeroplanos adquiridos igualmente por mí, un biplano

1912

Farman y un monoplano Blériot modelo último, la utilería correspondiente, corriendo asimismo con todos los gastos que demande el funcionamiento de la Escuela durante 3 meses. En esta propuesta, el cálculo de la enseñanza a diez oficiales designados por el Ministerio de Guerra. Precio $ 25.000, oro uruguayo.

— 2a. Forma. El Gobierno se encargará de comprar los aparatos y la instalación completa de la Escuela no teniendo yo otra intervención que la que se me asigne como Director e Instructor práctico, siempre sobre la base de la enseñanza a diez oficiales. Precio $ 10.000, oro uruguayo.

Seguidamente Paillette analiza cada uno de los componentes de estas formas de la siguiente manera:

— Aparatos: un Biplano Farman de Escuela, construido especialmente para enseñanza, con estabilidad garantizada y con capacidad para el piloto y dos pasajeros, con motor Gnöme de 50 HP del modelo corriente nuevo. Un monoplano Blériot, aparato para reconocimiento aéreo y destinado a perfeccionar a los alumnos de aviación, motor Gnöme de 50 HP, igual que el anterior último modelo nuevo.

— Nota: estos dos aparatos son modelo corriente del Ejército francés.

— Oficiales aviadores: los diez Oficiales, a quienes se impartirá la enseñanza, deberán ser designados por el Ministerio de Guerra y Marina, previa selección entre los candidatos que pueden presentarse, reservándome el derecho de pedir la eliminación de aquellos que a mi juicio no

reúnan las condiciones necesarias, una vez sometidos a ensayos para aspirar al título de pilotos aviadores.

— Galpones: un gran tinglado de 16 mts. de largo por 16 mts. de ancho y 5 mts. de altura y otros pequeños cobertizos para depósitos de utilería, construidos sólidamente y de acuerdo con las exigencias de su destino.

— Mecánicos: un mecánico especial para los motores Gnome. Un carpintero especial para aeroplanos. Dos peones.

— Aviador Paillette: Para abonar mis condiciones profesionales, no obstante ser reconocida suficientemente, por cuanto la prensa americana se ha ocupado con elogio de mis performances, me permito poner de manifiesto que la Escuela Militar de Aviación Argentina, ha sido instalada y dirigida por mí y que todos aquellos pilotos de esa nacionalidad, especialmente los Ingenieros Jorge Newbery, Alberto R. Mascías y el Cabo Conscripto Fels, que acaba de obtener triunfos resonantes, son mis discípulos.

1913

Después de estudiar estas formas, el Gobierno acepta la segunda, con su plazo de tres meses, en los cuales debe actuar este aviador francés como instructor y director. La Escribanía de Gobierno y Hacienda prepara un contrato en base a esta forma y se le comunica la aceptación el día 8 de enero de 1913.

Avalando estas decisiones tomadas por nuestro Gobierno, en esos primeros días de 1913, continuaron las hazañas aeronáuticas y las fundaciones de Clubes y Comités Pro-Aviación estaban a la orden del día. El día 2 de enero, en una asamblea que tuvo lugar en el Círculo de la Prensa, a iniciativa de un grupo de personas que formaron en diciembre de 1912 un Comité patrocinador del Fomento de la Aviación, decidieron crear un Comité de Aviación Nacional que tendría a su cargo el fomento de la Aeronáutica en nuestro país. En una segunda asamblea celebrada el 22 de enero

de aquel histórico año de 1913, es donde se dan las pautas de la futura Institución, al dejar sentado en el Acta N° 2 que la idea de los iniciadores de la reunión era formar una Escuela Nacional de Aviación y un Aero Club análogo a los de Argentina, Francia, etc. Esta Institución que en julio tomaría el nombre de Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay), fue la primera en fundarse en Uruguay y es el origen de nuestra Aviación Civil. Ella fue, como se puede apreciar, la culminación de un proceso ininterrumpido de Comités y reuniones Pro-Aviación, formada por una serie de distinguidos ciudadanos extraídos de los medios intelectuales, empresariales, políticos y militares, que formaban parte del Círculo de la Prensa, o eran proclives a desarrollar en Uruguay la conquista del aire como en todos los países adelantados. Su primer Presidente fue el Diputado Don Joaquín C. Sánchez, quien luego iba a tener una actuación fundamental en la creación de la Escuela Militar de Aviación en 1916, siendo Ministro de Guerra y Marina.

El 6 de enero, el aviador alemán Heinrich Lübbe, acompañado por el Ing. Jorge Newbery, cruzan el Río de la Plata, en un avión Rumpler «Taube» desde El Palomar en Buenos Aires hasta el campo de maniobras del 1 ° de Artillería en Cno. Carrasco y Cambay (donde había aterrizado Fels). Este raid fue muy publicitado por la prensa, pues los aviadores eran esperados por público y periodistas al ser este evento proyectado con antelación. Entre los periodistas, se encontraba el aeronauta uruguayo Ítalo Eduardo Perotti, quien fue invitado por Lübbe a realizar un vuelo, mientras esperaba la llegada de la tarde en que regresarían a Buenos Aires. El vuelo por los alrededores se efectuó y al regresar, irregularidades del terreno provocaron en el avión un «pilón» con la consiguiente rotura de la hélice y parte de un plano. Newbery vio frustrado su regreso y tomó el vapor de la carrera esa misma noche. El Cap. José San Martín del Grupo de Artillería 1, fue

invitado a regresar a Buenos Aires en el lugar de Newbery, luego de reparado el aparato. Ese vuelo fue cumplido el día 9 de ese mes, acompañando San Martín a Lübbe en el Rumpler reparado. Debido al fuerte viento de frente tuvieron que aterrizar en La Plata, casi de noche y sin combustible. Al otro día prosiguieron su raid, aterrizando normalmente en El Palomar, donde fueron agasajados. Este regreso, por el hecho de haber intervenido un Oficial uruguayo, tuvo una trascendencia mayor en la ciudadanía y el Gobierno, que justificó la decisión tomada días antes, sumado a ésto el Cap. de Artillería San Martín hizo público su deseo de formar parte de la nueva Escuela que se iba a crear.

Paralelamente a la creación del Centro Nacional de Aviación, y anteriormente aún, se venía gestando en el Círculo de Armas, la formación de un Aero Club dedicado a la aerostación, bajo el impulso, como se había adelantado, del C/F Franz Rüete, apoyado por el aeronauta y periodista uruguayo Ítalo Eduardo Perotti, y con la anuencia de la Comisión Nacional de Educación Física.

Ambos clubes ofrecieron sus posibles servicios al Ministerio de Guerra y Marina para ayudar a la iniciación de la nueva Escuela de Aviación Militar.

A los pocos días de formarse estos dos clubes, nacía en el Centro Militar y Naval, por inspiración de la Comisión Directiva que presidía el Tte. Cnel. Roberto P. Riverós, el Comité Pro-Aviación Militar, con el fin de coadyuvar a la realización de todo aquello que signifique llevar a feliz término el espíritu en favor de la Aviación en el Uruguay. El 15 de febrero el Tte. Cnel. Riverós dio posesión de sus cargos en la Comisión Ejecutiva, a los miembros electos de este Comité Pro-Aviación Militar, de la siguiente manera: Presidente, Gral. de Brigada Guillermo West; 1er. Vice, Cnel. Cándido Rovido; 2° Vice, Cnel. Coralio J. Enciso; Tesorero, Tte. Cnel. Julio Núñez Brian; Secretarios, Cap. José San

1913

Martín y Tte. 1 ° Juan Manuel Boiso Lanza; Vocales, C/C José Aguiar, Cap. Félix Etchepare y A/N Carlos Baldomir.

El mencionado Comité resolvió iniciar una suscripción entre el Ejército y la Armada cuyo producto sería destinado a la adquisición de aeroplanos del sistema más perfeccionado, los que serían donados a la Escuela de Aviación Militar. Para tal fin trató de expandirse en todo el ámbito de las Fuerzas Armadas, creando Sub-Comisiones delegadas y efectuando actos públicos, propiciando festivales aeronáuticos, justas deportivas, etc. Se extendió en el tiempo por muchos años y renació en diferentes épocas, integrándose a él personalidades políticas, intelectuales, artísticas, empresariales, etc.

Nada podía ser más propicio, que todo este entorno coyuntural, para el nacimiento de la Aviación Nacional. De ahí, la simultaneidad de creación de todas estas Instituciones aeronáuticas que, en menos de dos meses aparecieron en nuestro país. La última de ellas fue la Escuela de Aviación Militar el 17 de Marzo de 1913, que es la que nos ocupará y de la cual años más tarde, y en esta secuencia, surgirán: la Escuela Militar de Aviación, la Aeronáutica Militar y la Fuerza Aérea Uruguaya.

CONTRATO ENTRE EL MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA Y MR. MARCEL PAILLETTE

30 DE ENERO DE 1913

En la ciudad de Montevideo, Capital de la República Oriental del Uruguay, a treinta de enero de mil novecientos trece, se ha convenido, entre el Gobierno de la República, representado a los efectos de suscribir el presente contrato ad-referendum, por S.E. el Ministro de Guerra y Marina, General Juan Bernassa y Jerez y Don Marcel Paillette, la celebración de un contrato de acuerdo con las cláusulas siguientes:

PRIMERA. El Señor Marcel Paillette, toma por su cuenta la construcción, en un campo que designará el Gobierno, de un galpón de diez y seis metros de largo, por igual medida de ancho, y cinco metros de altura - y otros pequeños cobertizos para depósitos de aeroplanos y de útiles a éstos necesarios - todo sólidamente y de acuerdo con las exigencias de su destino. El modelo del galpón será igual en construcción y disposición a los levantados en la Escuela de Aviación Militar en Buenos Aires.

SEGUNDA. El Señor Paillette adquirirá dos aeroplanos, un biplano Farman y un monoplano Bleriot, modelo último del Ejército francés y los útiles correspondientes. El biplano Farman de escuela, construido especialmente para enseñanza, con estabilidad garantizada y con capacidad para el piloto y dos pasajeros, con motor «Gnôme» cincuenta caballos del modelo corriente. El monoplano Blériot, aparato para reconocimientos aéreos destinado a perfeccionar los alumnos en aviación, motor «Gnöme» cincuenta caballos, igual que el anterior, último modelo.

TERCERA. El Señor Paillette dará enseñanza teórica y práctica a diez Oficiales del Ejército, designados por el Ministro de Guerra, y correrá asimismo con los gastos que demanda la enseñanza durante tres meses. Estos diez Oficiales serán previamente seleccionados entre los candidatos que puedan presentarse, reservándose el Señor Paillette, pedir la eliminación de aquellos que a su juicio no reúnan las condiciones necesarias, una vez sometidos a ensayos para aspirar al título de Pilotos Aviadores.

CUARTA. En caso de accidentes no tendrá responsabilidad el Señor Paillette con respecto a los Oficiales destinados al estudio de la aviación, ni respecto de terceras personas.

QUINTA. Los Oficiales alumnos quedarán en Comisión durante el período de tres meses en que reciban instrucción, sin prestar ningún otro servicio militar, a fin de que la enseñanza que reciban sea más eficaz y más rápida.

1913

SEXTA. El Señor Paillette tendrá la dirección completa de la enseñanza y podrá hacerse ayudar por un piloto diplomado de la «Federación Aeronáutica», que será de su cuenta, pero se entiende que la enseñanza y todos los ensayos deberán ser presenciados y dirigidos por el Señor Paillette.

SÉPTIMA. El Gobierno destinará los Soldados necesarios a auxiliar las maniobras y para enseñanza de las mismas.

OCTAVA. Los cursos teóricos se darán en el mismo local en que se construyan los depósitos.

NOVENA. El Señor Paillette se compromete a tener de su cuenta, durante el término de tres meses de vigencia de este contrato un mecánico especial para los motores «Gnôme», un carpintero especial para aeroplanos y dos peones, así como a correr con todos los gastos inherentes.

DÉCIMA. Las roturas y descomposturas de los aparatos, serán de cuenta del Estado, siempre que éstos hayan sido ocasionados por culpa de los aprendices. La estimación de los desperfectos y roturas de los aparatos serán avalados teniendo por base el número de obreros y de horas que éstos emplearen en ese trabajo, a razón de dos pesos por hora cada uno. Esas horas de trabajo serán controladas por el Oficial superior de los alumnos. Las piezas del aparato o del motor que se rompan, serán compradas por cuenta del Ministerio, éstas podrán ser adquiridas en las fábricas o casas introductoras indicadas oportunamente por el Señor Paillette, debiendo ser aquellas entregadas dentro de los ocho días. En ningún caso podrán ser hechas las reparaciones por particulares, es decir, por personas ajenas a la Escuela.

UNDÉCIMA. Los tres meses a que se refiere el contrato, empezarán a contarse desde el día de la llegada de los aparatos al Campo de Aviación, debiendo poner de su parte el Señor Paillette, toda su actividad y celo a fin de que tal hecho, tenga lugar dentro del más breve tiempo posible.

DUODÉCIMA. El Gobierno pagará a Don Marcel Paillette, por los gastos que éste hace por la compra de los aparatos, galpón, cobertizos, útiles, dirección y enseñanza de Aviación Militar, así como las demás obligaciones estipuladas en este contrato, la suma de veinticinco mil pesos, pagaderos en la forma siguiente: al firmar el presente contrato recibirá el Señor Paillette la suma de ocho mil pesos, a la entrega de los aparatos puestos en el Campo de Aviación ocho mil pesos, y los nueve mil restantes serán satisfechos a los tres meses, es decir, una vez que los alumnos se encuentren en condiciones de obtener el Diploma de Pilotos Aviadores. A la estabilidad y firmeza de lo estipulado se obligan ambas partes con arreglo a derecho, quedando acordado que este contrato será reducido a escritura pública a la mayor brevedad. Edo. aeroplanos - vale - Leído que fue este documento se resolvió que el Señor Ministro de la Guerra trataría de conseguir que se modificara la cláusula Duodécima, de manera que en vez de efectuar el pago de la última cuota de nueve mil pesos al cabo de los tres meses, ésta se efectúe por mensualidades de tres mil pesos.

Juan Bernassa y Jerez *Paillette*

Primera Parte

LOS PRECURSORES

1913-1919

Capítulo Primero

La Escuela de Aviación Militar
(CERRILLOS)

1913-1914

La Estancia "Santo Domingo"

1913

De acuerdo al contrato signado entre nuestro Gobierno, representado por el Sr. Ministro de Guerra y Marina, Gral. de Brigada Juan Bernassa y Jerez, y el aviador Marcel Paillette, el 30 de enero de 1913, basado en la propuesta presentada por éste el 30 de diciembre de 1912, se comenzaron a tomar por ambas partes, las providencias del caso.

Paillette al ser enterado el 8 de enero de la aceptación de su fórmula presentada al Ministerio de Guerra y Marina, da la orden a Edmundo Marichal, (constructor de aviones, de origen chileno, criado y educado en Francia, donde fue técnico carpintero de los Talleres Farman, ahora radicado en Buenos Aires en la calle Güemes al 4228) para que comience a fabricar en sus talleres, los dos aviones que se necesitarán para la Escuela de Aviación Militar uruguaya. Digamos que en sus talleres se construyeron muchos aviones, realizados con buena competencia sobre planos obtenidos en Europa, casi todos del tipo Farman o Blériot como estos dos aparatos que vendrían al Uruguay; a los primeros les modificaba los planos y el empenaje, y el tren de aterrizaje a los segundos. Creó un monoplano equipado con motor Anzani de 35 HP, similar al Blériot, al que se le llamaba tipo "Estudiantil", al haber sido donado a la Escuela de Aviación Militar de El Palomar, por intermedio de la Comisión Pro-Aeroplano Estudiantil, de allí su

nombre. El avión que adquiere en 1914 el Centro Nacional de Aviación, un Farman, para su Escuela de Vuelo en Atlántida, fue construido por Marichal y en uno de sus timones de dirección, en la cola, tenía la siguiente inscripción "MARICHAL N°14 GÜEMES 4228", es decir que era el aparato N°14 que construía. Los motores por supuesto eran importados de Francia, y en estos casos eran fabricados por Gnôme, tipo "Omega" de 50 HP rotativos, excelentes máquinas que dieran muy buenos resultados para aquellos primeros años.

Los aparatos eran un aeroplano tipo Henri Farman de escuela, biplano, biplaza con motor propulsor, situado entre las alas y la cola, sin cabina de ninguna especie, el timón de profundidad se encontraba delante de los planos, tipo "Canard", allí llevaba pintado el nombre "El Águila" con el cual había sido bautizado. En la cola llevaba un timón de dirección a diferencia de otros Farman, que llevaban dos. El otro avión era un Blériot, biplaza, monoplano, con motor tractor, y muy parecido a un avión actual, era para que los alumnos se ejercitaran y entrenaran luego de haber aprendido a volar en el biplano Farman. A principios de febrero de 1913, Paillette y el secretario militar (ayudante) del Ministro de Guerra y Marina, Capitán de Fragata José Carrasco Galeano, comenzaron a buscar por los alrededores de Montevideo, un campo apropiado para "volación", haciendo varias excursiones por los alrededores de la capital, sin que pudieran hallar un terreno adecuado; cerca de Melilla encontraron un lugar que se iba a dedicar a ferias y exposiciones ganaderas, presumiblemente el local de Ponce de León y Dutra, del cual en 1920 se desmembró una parte para formar el aeropuerto que hoy se llama Ángel S. Adami.

A fines de 1912 el Dr. Domingo Veracierto había ofrecido al Ministerio de Guerra y Marina, un campo que pertenecía a la
1913 Sucesión de Don Dalmiro Veracierto, para maniobras del Ejército

y otros fines semejantes. Esta ex estancia "Santo Domingo" queda situada en la 3ª Sección Judicial zona 4 del departamento de Canelones, a unos 15 kms. de la ciudad de Canelones y a 5 kms. de la villa de Los Cerrillos y sumaba 2.470 hectáreas. El 16 de diciembre de 1912 en un acuerdo celebrado entre el Presidente de la República y el Ministro de Guerra y Marina quedó resuelta la adquisición de esta estancia que hoy es el Campo Militar de Los Cerrillos, expropiadas el 12 de enero de 1914, 2.300 hectáreas del total.

Ante el fracaso de la búsqueda de un lugar aparente para la Aviación cerca de Montevideo, y quizás para impulsar su rápida expropiación, el Gral. Bernassa y Jerez ofreció a Paillette la estancia "Santo Domingo", para ver si allí se podría instalar un aeródromo. El 12 de febrero éste manifiesta al Ministro que encontró un paraje conveniente para la instalación de la futura Escuela de Aviación Militar, que es el que menos trabajo exige para ponerlo en condiciones y bastarán pequeños arreglos para el fin que persigue. Ruega por esta circunstancia al Ministro, quiera mandar allí, unos veinticinco hombres, para efectuar el corte de pasto y cardales, rellenar las zanjas existentes, y entre ellos algunos obreros mecánicos y carpinteros. Se hace necesario asimismo, la construcción de inmediato de un alojamiento para oficiales que se hará a espaldas del tinglado y cobertizo anexo, así como también depósito de nafta, cocinas, alojamiento de mecánicos y tropa, etc. Los medios de transporte necesarios para la Escuela, son un coche con cuatro caballos y cuatro caballos de silla. Con estas modestas exigencias de Paillette, se pone el Ministerio manos a la obra rápidamente, acondicionando el lugar elegido y que hoy queda en las cercanías de las mangas de ganado del actual Campo Militar, allí hay una llanada grande y aparente para la aviación, que aún puede servir para tal fin, cercano al casco de la estancia, que aún existe.

Se comienza a levantar el hangar, única construcción más o menos estable y que consistía en un galpón de 16 por 16 por 5 mts. de altura, de zinc, donde se guardarían los dos aviones. En su parte derecha, aprovechando la pared de ese lado, y un poco por debajo de la finalización del techo a dos aguas, se hizo un alero con cinco habitaciones que serviría como alojamiento al Director, al Jefe del Campo y a los Oficiales.

Por la Orden General N° 1133 del Estado Mayor del Ejército, del 9 de febrero de 1913, se dispuso la apertura de un registro, para la inscripción de los Oficiales del Ejército que desearan recibir enseñanzas de "la aviación", al cual en el correr de ese mes de febrero, se presentaron Oficiales del Ejército, de la Armada y uno del Cuerpo de Bomberos del Puerto de Montevideo; de todos se seleccionaron diez entre los primeros que se anotaron; ellos serían los alumnos de esta 1ª Escuela de Aviación Militar y sus nombres y jerarquías eran las siguientes: Capitán José San Martín, del 1° de Artillería; Tte. 1° Ramón Arambillete, del 1° de Infantería; Ttes. 1° graduados Gregorio Alvarez Lezama, del 1° de Artillería; Pedro Mazzoni del 2° de Artillería y Juan Manuel Boiso Lanza del 1 ° de Artillería; Ttes. 2° Braulio Duarte, del 1 ° de Artillería y Juan B. Bértiz del 4° de Infantería; Alféreces Cesáreo L Berisso, del 1°. de Infantería y Enrique Prado del 5°. de Infantería; y Alf. graduado Santiago Guido, del 16°. de Infantería. Como se puede apreciar había mayoría de oficiales del Arma de Artillería, quizás impulsados por el entusiasta Cap. José San Martín, perteneciente a ella, luego del vuelo que hiciera con Lübbe, el 9 de enero y el reconocimiento de su proeza por parte del Presidente de la República, José Batlle y Ordóñez, cuando el 16 de enero lo recibe y felicita, a lo que hay que sumar la carta que le enviara el Ministro de Guerra y Marina, Gral. Juan Bemassa y Jerez el día 17 de ese mes, donde le dice que él "ha sido quien ha iniciado nuestra futura Aviación Militar" con ese vuelo, hicieran que estas manifestaciones avalaran sus inclinaciones a la aviación y tratara de transmitirlas a sus compañeros artilleros. De los restantes,

1913

cuatro eran del 1º de Infantería, donde Arambillete y Berisso (que era artillero) prestaban servicios, ambos con evidentes inclinaciones hacia la aeronáutica, Berisso, por ejemplo, ya en mayo de 1911, cuando todavía era cadete de la Escuela Militar, adquirió un libro de F. del Río Joan "La Aerostación Moderna", con el cual quizás entró en el maravilloso mundo de la aeronáutica. Ese libro lo conservó toda la vida y hoy forma parte de la biblioteca del autor.

Algunos de ellos habían tenido cierta vinculación con la aeronáutica. El Cap. San Martín voló con el aviador Lübbe de pasajero, el 9 de enero de 1913 entre Montevideo y Buenos Aires, también forma parte del Comité Pro-Aviación Militar, como Secretario. El Tte. 1 ° Arambillete, integraba como suplente, la Comisión Directiva del Aero Club Uruguayo. El Tte. 1 ° Alvarez Lezama vuela como pasajero del aeronauta Eduardo S. Bradley, en el globo libre «Cóndor» desde la Quinta de Iglesias (gran predio situado entre la Av. Agraciada y las calles Gral. de Palleja, San Fructuoso y Entre Rios), hasta las proximidades del Cerro de Montevideo. El Tte. 1º Boiso Lanza forma parte del Comité Pro-Aviación Militar, en carácter de Secretario. Los restantes Oficiales, sin vinculación conocida, solamente con un espíritu muy especial, como los otros, de aventura y pionerismo.

Los dos aviones arribaron a Montevideo a fines de febrero. Inmediatamente fueron trasladados en ferrocarril a Canelones y de allí fueron transportados en vehículos a Los Cerrillos, donde se montó primeramente el Farman por parte de los mecánicos Raúl Robles y José R. García, dirigidos por Gerardo Noni, que había sido enviado por Marichal, quedando en esos primeros días el Blériot en el hangar, sin sus alas.

El Personal de Tropa y peones que se tomaron para el acondicionamiento, infraestructura e instalación de la Escuela de Aviación Militar, sumaron un total de 45 a 50 hombres que habitaron en 20 carpas que se levantaron en los alrededores del

hangar. Con fecha 15 de marzo, se dispone que el C/F José Carrasco Galeano, se haga cargo del Campo de Aviación Militar, y en consecuencia deben quedar bajo sus órdenes los Oficiales que reciban instrucción de vuelo y la fuerza allí destacada, quedando todo dependiendo directamente del Ministerio de Guerra y Marina. El C/F Carrasco Galeano anteriormente ya había sido comisionado verbalmente por el Ministro para que se encargara de todo lo relativo a la fundación de esta Escuela, (era su ayudante) y a fines de febrero acompañaba a Paillette en todos sus viajes a Los Cerrillos.

Los primeros vuelos de prueba con el Farman se efectuaron el 10 de marzo en la tarde, volviendo a remontarse Paillette el día 11, esta vez acompañado por el capataz de la Estancia de la Sucesión Veracierto, Juan Manuel Casterán, quedando en esos días todo preparado para el comienzo de las clases de vuelo, por lo tanto lo que faltaba era la inauguración oficial para que se diera comienzo a los cursos.

Se funda la Escuela de Aviación Militar

El día 17 de marzo, frente al hangar, en presencia del Jefe del Campo C/F José Carrasco Galeano; del Director de la Escuela Mr. Marcel Paillette; personalidades y vecinos de Los Cerrillos y los diez oficiales designados como alumnos; se dio lectura al Art. 2° de la Orden General N° 1155 del Estado Mayor del Ejército, emanada del Ministerio de Guerra y Marina, con lo cual quedó inaugurada oficialmente, la Escuela de Aviación Militar. En esta sencilla ceremonia militar, se sentaron las bases de lo que en el devenir de los años, se transformara en lo que es hoy la Fuerza Aérea Uruguaya, según la lógica evolución de las Instituciones que la precedieron, esta Escuela de Aviación Militar, la Escuela Militar de Aviación y la Aeronáutica Militar continuando la obra iniciada

1913

ese lejano y prístino día en que el cielo estaba claro, muchos años atrás, por este puñado de pioneros cuando todavía no hacía diez años de las primeras experiencias de los Hnos. Wrigth y un poco más de siete, de los vuelos de Santos Dumont en Francia. Esta es la gran efemérides que rememora el día de la Fuerza Aérea.

ORDEN GENERAL N° 1155

Artículo 2º- Habiéndose resuelto el ingreso a la Escuela de Aviación de los siguientes Oficiales; Capitán José San Martín, Tte. 1° Ramón Arambillete, Ttes. 1° graduados Gregorio Alvarez Lezama, Pedro Mazzoni y Juan M. Boiso Lanza, Ttes. 2° Braulio E. Duarte y Juan B. Bértiz, Alféreces Enrique Prado y Cesáreo L. Berisso y Alférez Graduado Santiago Guido. Se dispone que dichos Oficiales se pongan a órdenes del encargado del Campo de Aviación Militar, Capitán de Fragata Don José Carrasco Galeano, debiendo continuar revistando en los cuerpos que actualmente prestan servicios.

La Escuela comenzó a funcionar inmediatamente. Luego que todos los alumnos recibieran su bautismo de vuelo, empezó la instrucción propiamente dicha, dentro de las posibilidades que brindaban las mañanas y las tardes con poco viento. El biplano Farman, con su gran velamen, de 50 m2 de superficie, era muy propenso a los golpes o rachas de viento y como disponía solamente de un 50% de comando lateral (al accionarse la palanca de comando a derecha o izquierda, solamente bajaba un alerón, no subía el contrario al mismo tiempo, como a los pocos años ya con esta modificación eran construidos todos los aviones) su maniobrabilidad era muy precaria y lenta, las correcciones no tenían una reacción inmediata. Por lo tanto la turbulencia y los vientos arrachados hacían que cada vuelo se transformara en una verdadera aventura. A ésto había que sumarle su trepidante motor rotativo (giraba a las mismas revoluciones que la hélice) sin

relantí, es decir que siempre funcionaba con la máxima potencia, para planear había que cortar el motor, y a su vez para que no se apagara del todo, ininterrumpidamente poner y cortar magnetos, con el ruido infernal y sus vibraciones, que conmocionaban todo ese aeroplano.

La enseñanza se realizaba primeramente llevando el alumno sentado detrás del piloto, de modo que pasara sus piernas, por ambos lados de la cintura de éste y el brazo extendido por encima del hombro, apoyando la mano en la palanca del timón de profundidad y alerones, acompañándolo en sus movimientos. Una vez que el alumno se había habituado a las distintas posiciones de vuelo, sobre todo a mantener paralelo el timón de profundidad con la línea de horizonte (como se expresó antes, es delantero, y en el figuraba pintado "El Águila") alumno e instructor cambiaban de sitio (el asiento del alumno estaba más alto) y completaban la instrucción con buenos consejos. Luego venía el vuelo "solo".

Apenas comenzados los cursos hubo un temporal que duró varios días, desde el 21 de marzo. El 28 se reanuda el trabajo pero al otro día en un vuelo en que Paillette llevaba como alumno al Cap. San Martín (quien hacía tres días había sido nombrado 2º Jefe del Campo de Aviación) en el Farman, su motor tuvo una "interrupción", lo que los obligó a aterrizar. Resultando del examen posterior que dicho motor tenía una biela rota y dos torcidas, una de ellas la motriz.

El motor se reparó y recomenzó la enseñanza. El día 9 de abril, se comisiona al C/F José Carrasco Galeano a otro destino. Se nombra en su lugar en carácter provisorio al Cnel. Graduado Nicasio Torres quien queda como encargado del Campo de Aviación a partir del día 15 de abril en que se efectúa el relevo.

La mala calidad de la nafta y el mal funcionamiento del motor del biplano, conspiraron para el atraso de la instrucción, no obstante esta continuó, ahora con nueve alumnos al ser elimi-

1913

nado el Alf. Graduado Santiago Guido, "porque su físico no le permitía accionar el timón de los aeroplanos, a pesar de que dicho Oficial ha demostrado entusiasmo por la Aviación y contracción invariable".

Lamentablemente la instrucción se vio retrasada a partir del 24 de abril en la tarde, porque ese día, al efectuar el Tte.1° Boiso Lanza, un carreteo de entrenamiento en el Farman, sorpresivamente el biplano decoló no pudiendo dominarlo, yendo finalmente a embestir sin consecuencias para nuestro pionero, una máquina de cortar pasto, quedando el aparato destrozado. Normalmente en esa época se usaba, para que los alumnos se fueran familiarizando con el motor de estos aeroplanos (que como se dijo funcionaban a pleno régimen o no funcionaban), un avión con alas recortadas al que se denominaba "pingüino" o "rouler", para rodar por la pista, sin posibilidades de que despegara (al decir del Gral. Farías y el Gral. Esteban Cristi, pequeño avión con alas recortadas, si así puede llamársele, en el cual se daba a los alumnos cierta instrucción preliminar: carreteo, corridas para el decolaje, saltos, manejo de los timones, etc.). Pero nuestra Escuela de Aviación Militar, no contaba con esta facilidad.

Al quedar destrozado el único aparato de instrucción que tenía este primer Instituto aéreo, Paillette viaja a Montevideo y se entrevista con el Ministro Gral. Bernassa y Jerez, poniéndolo en antecedentes de esta eventualidad y a su vez lo convence para que el Estado adquiera dos aparatos semejantes al accidentado, sin motores. De esta manera se aseguraba el funcionamiento de esta Escuela de Aviación Militar.

El Ministro, luego de conversar con el Presidente de la República, (quien no ve otra solución a la que se le impone) tratando de solucionar lo más rápido posible este problema, manda que se haga otro contrato con el Instructor Paillette, por el cual éste se compromete a fabricar o mandar fabricar dos aparatos tipo

H. Farman. Por estos nuevos biplanos el Estado abonará N$ 1.500 al firmarse el contrato, que se efectúa el día 7 de mayo; N$ 2.000 al entregar el primer aparato que tiene que ser antes de 15 días y N$ 1.500 a la entrega del segundo.

2º FARMAN "EL ÁGUILA"

Mr. Paillette se dirige a Buenos Aires y entra nuevamente en conversaciones con Edmundo Marichal, el constructor chileno con quien no llega a un acuerdo, quizás por la premura de su pedido, al menos en la construcción del 1er. Farman. En vista de esta situación adquiere todos los materiales necesarios en esa ciudad y regresa a Los Cerrillos, donde se había licenciado a todos los alumnos, menos las guardias correspondientes, y allí en el modesto hangar se comienza a construir el primer avión de marca en nuestro país. Varios diarios de la capital hacen diversos comentarios sobre este hecho y alguno, como El Siglo, con fotografías de esta novedad. En esa lejana época de la Aviación, no era tan difícil construir un aeroplano ya diseñado, sabiendo las medidas, pesos, materiales, etc. Había que tener buen ojo, y ante la duda, se reforzaba un poco más las alas, con alguna cuerda de piano extra o algún tensor más. Y si le faltaba algo, o no respondía correctamente a lo esperado, sobre la marcha se iba modificando, con los vuelos de prueba que fueran necesarios. Para eso, los aviadores de aquel tiempo tenían de sobra la intrepidez y el romanticismo que hacía falta: en cada vuelo había que conquistar lo ignoto, ninguno era igual al anterior (todavía hoy existe algo de eso, con todo lo avanzado de la aviación).

El 14 de mayo, el Jefe de Campo. Cnel. Graduado Nicasio Torres, ordenó el regreso de los alumnos a Los Cerrillos.

El primer Farman al que se le colocó el mismo timón de profundidad que tenía el construido por Marichal, con el nombre «El Águila» pintado, estuvo pronto alrededor del 24 de mayo.

1913

Los vuelos comenzaron el 26 o 27 de ese mes de mayo y se hizo entrega oficial del nuevo aparato el día 4 de junio con la visita a la Escuela de Aviación Militar del Sr. Ministro de Guerra y Marina, Gral. de Brigada Juan Bernassa y Jerez, escoltado por el Jefe Político de Canelones, Tomás Berreta y el periodista Rafael Batlle Pacheco. Estas personalidades presenciaron los vuelos del Farman, y los dos últimos acompañaron a Paillette en la nueva máquina, sobrevolando el campo y los alrededores de Los Cerrillos, quedando el Ministro gratamente impresionado de las bondades del aparato.

A los pocos días van quedando prontos para el vuelo «Solo» siete alumnos, según carta de Paillette al Ministro de Guerra y Marina, de los nueve restantes. Pero los días fueron pasando y llegó el 15 de junio, como el contrato con el instructor francés era por tres meses y según él había comenzado la instrucción el 15 de marzo, por lo tanto expiraba el mismo.

El día anterior sábado se dirigieron a Montevideo, donde el domingo, Paillette ofreció un banquete a sus educandos en el Hotel Lanata. A los postres hubo brindis de ambas partes, esperanzados todos en que se le iba a renovar el contrato al instructor y así terminar con los cursos de vuelo. Sin embargo los días fueron pasando y no hubo un entendimiento con el Ministerio de Guerra y Marina, porque este incluyó una cláusula en el contrato, que ahora era por un mes, donde se decía que era por 30 días hábiles de vuelo (dada la inseguridad del buen tiempo en invierno) y no por un mes calendario como quería Paillette.

Los alumnos regresan a Los Cerrillos a la espera de novedades, enterándose al fin de esa semana que no se llegó a ningún acuerdo entre el Ministro de Guerra y Marina y el aviador francés, por lo que dos de los jóvenes oficiales, en los cuales había prendido bien adentro el ansia de volar y que más tarde fueran los fundadores de la Aviación Militar, el Tte.1° Boiso Lanza y el Alf. Berisso, deciden en una especie de con-

juración, efectuar un gesto que conmocionara a la opinión pública y al gobierno, volando sin autorización y solos, los dos aviones de la Escuela sobre Montevideo, aterrizando al fin del vuelo en el campo de maniobras del Regimiento de Artillería N° 1, en el Camino Carrasco y Cambay (donde habían llegado Fels y Lübbe), lugar en que los esperarían compañeros oficiales, con el fin de llevarlo a ver al Ministro de Guerra y Marina para explicarle su actitud.

Mientras se esperaban esas novedades, el jueves 19 de junio, pasadas las cinco de la tarde, Paillette realizó el primer vuelo con el Blériot monoplano, sobrevolando la villa de Canelones, luego de haber pasado por Los Cerrillos, Santa Lucía y Paso Pache, periplo de más o menos 50 kms. efectuado en 36 minutos. Este fue el último vuelo oficial de la Escuela y último del Bleriot.

«La heroica escapada»

Y así llega el domingo 22 de junio, de madrugada, todavía de noche. Mandan sacar los aviones del hangar, primero el Farman, al que sube Berisso dando orden de puesta en marcha, el motor arranca con el ruido infernal que lo caracterizaba, despertando a todo el mundo. Boiso Lanza monta en el Blériot y da orden de puesta en marcha sin lograr que arrancara. En ese ínterin Berisso despegó con las primeras luces del alba, por primera vez solo, nadie en nuestro país, salvo unos pocos extranjeros, lo habían hecho antes, se dirigió a Los Cerrillos sobrevolando esta localidad y de ahí a Montevideo, según sus propias declaraciones al diario «El Siglo» de Montevideo del 24 de junio de 1913, en un largo artículo sobre este extraordinario vuelo, titulado «La Folie de la Aviación», del cual se extracta parte sobre las preguntas del periodista y a las respuestas del Alf. Berisso.

Dice Berisso —Toda la noche maduré mi plan, que entre paréntesis no tenía más objeto que satisfacer un gusto y probar mis nervios. A las cuatro de la mañana...

—¿Había Ud. ya volado solo? interrumpe el periodista.

—Nunca, dice riendo, he llevado el volante de dirección pero con el profesor al lado y solamente en vuelo «Taxímetro», sobre el campo.

Nunca me había remontado solo y ésto era una obsesión para mí...

—Pues como decía, agrega, me levanté a las cuatro de la mañana y calladamente, a la luz de un farol, revisé detenidamente el motor; le puse nafta y aceité bien todas las piezas... Hecho ésto llamé a los peones y al mecánico chileno a quien manifesté mi intención de hacer solamente una vuelta "Taxímetro" en la pista. La noche se prestaba. La atmósfera estaba calma: la luna iluminaba maravillosamente el campo...y di orden de hacer funcionar el motor. A treinta metros del hangar efectué el decolaje, sentí que el mecánico gritaba, después nada...viré en dirección al pueblo de Los Cerrillos. Al llegar allí me envolvió una niebla espesa, opaca que me obligó a subir. Comenzaba a aclarar y el reflejo solar me guió por aquel mar de niebla, rumbo a Montevideo. Hacía un frío terrible, llevaba una hora de viaje y calculé que ya estaba sobre Montevideo. De pronto un raspón de nubes me permitió distinguir un grupo de casas y comprendí que eran la Escuela de Agronomía de Sayago (hoy Facultad de Agronomía, en la Avda. Garzón. Nota del autor) por lo que me desvié a la izquierda, con el objeto de aterrizar en Carrasco. De pronto tengo la certeza que me encuentro sobre el mar, virando desciendo, me interno lentamente en la niebla, de pronto aquella se rasga...me encuentro en el mar y a la derecha la costa, me dirijo a ella, busco un sitio apropiado y aterrizo en la arena. Había volado 1 hora y 45 minutos...los vecinos de aquella playa, que resultó ser Malvín me ayudaron a transportar el aparato a un lugar adecuado.

Este gesto de rebeldía tenía como fin impresionar a la opinión pública y a las autoridades, deseando evidenciar lo avanzado del adiestramiento. El vuelo fue ampliamente comentado y

la prensa se hizo eco de este hecho heroico, hito fundamental de la historia de la Aviación Militar pues con él, el joven Alférez Berisso, demostró que la corta vida de la Escuela de Aviación Militar (Cerrillos) no fue en vano y que ella fue el verdadero inicio de las actividades de la Aviación Nacional en nuestro país.

Según el informe que elevó el Jefe del Campo Cnel. Torres al Ministro de Guerra y Marina, los hechos se desarrollaron de la siguiente manera:..." El día 22 del corriente a las 6 y 45 A.M. el Alf. Cesáreo Berisso, alumno de la Escuela, hizo sacar del hangar el aparato "Farman", con el mecánico del Sr. Paillette, Luis Correa, ("Lucho", mecánico chileno precursor, que siempre acompañó a Marcel Paillette, mientras este aviador voló en el Río de la Plata, con él estuvo en Los Cerrillos y San Fernando, nota del autor) quien puso el motor en marcha, voló en dirección a Montevideo sin autorización y en forma oculta.

Inmediatamente de sentir la marcha del motor el Capitán Ayudante Tte.1° Ramón Arambillete, se trasladó al hangar, donde estaba el Tte.1° Juan M. Boiso Lanza con el mismo mecánico que había sacado a la pista el monoplano "Blériot" y sentado en él dijo al mecánico que pusiera en marcha al motor. El Tte.1° Arambillete intimó al mecánico para que no diera marcha el motor, y ordenó al Tte. 1 ° Boiso Lanza que se bajara del aparato, orden que aquél no cumplía, insistiendo que lo dejara que iba en el Blériot a Montevideo, volviéndole a indicar al mecánico que pusiera en marcha el motor, orden que éste no cumplió porque el Tte. 1° Arambillete lo hizo retirar, lo mismo que al Tte. Boiso Lanza"...

A raíz de este informe se arrestaron a los dos Oficiales, Boiso Lanza y Berisso, en el Batallón "Florida" de Infantería N° 1. La sanción no fue muy severa y en realidad todos se congratularon de esta memorable escapada. Al día siguiente, por ejemplo, el Jefe Político de Canelones, Don Tomás Berreta (recordada figura política nacional que accediera a la Presidencia de la República el 1 ° de marzo de 1947 y

1913

que falleciera 5 meses más tarde), envía un telegrama al Ministro de Guerra y Marina..."Felicitándolo por el hermoso vuelo que efectuó el Alf. Berisso el domingo 22"...El 1º de julio, luego de haber cumplido el arresto, el Alf. Berisso visitó al Ministro de Guerra y Marina a quien explicó su actitud, al salir solo con el Farman hacia Montevideo el 22 de junio.

De esta decisión que tomaron Boiso Lanza y Berisso ese domingo de junio, la amistad que había nacido en la Escuela Militar fue ensanchándose con los años, a pesar de la diferencia de jerarquías. Los unía un mismo amor, la Aviación, y a ella se habían entregado en cuerpo y alma, para bien de la Patria. Ellos fueron sin discusiones, los fundadores de la Aviación Militar. Solo la muerte del primero pudo separarlos. Berisso nunca lo olvidó y si el histórico aeródromo de Boiso Lanza lleva ese nombre es porque en el año del Centenario de la Constitución, se formó una Comisión de Aeronáutica en la que aquel era el secretario general y propuso al Comité Ejecutivo para que el Aeródromo llevase ese nombre, cosa que fue aprobada por el Comité y por el Estado, designándole así el día 9 de setiembre de 1930.

La parte aeronáutica de esta Escuela que diera origen a nuestra Aviación Militar se cierra con la traída en vuelo del Farman a Los Cerrillos. El 23 de junio Paillette recupera el biplano de la playa Malvín, que estaba custodiado por personal del 1º de Artillería. Decola de la playa, quizás con dudas de su buen funcionamiento y por la niebla que no le permitió pasar, aterriza, luego de un corto vuelo, en el campo anexo del 9º de Caballería en Piedras Blancas (Avda. José Belloni, frente al Hipódromo, perteneciente al Sr. Noriega, donde dos años más tarde, en 1915, Adami instalaría su aeródromo).

El día siguiente 24 de junio, aparentemente luego de una reparación efectúa un vuelo de quince minutos, que en la prensa fue calificado de prueba o ensayo.

Por fin parte el 25 a las 10 de la mañana, rumbo a Los Cerrillos, no sin antes sobrevolar a unos 150 mts. de altura la casona del Presidente de la República, Don José Batlle y Ordóñez, como ya era costumbre que continuaron nuestros tres pioneros civiles, Bonilla, Detomasi y Adami en 1915. Pero parece que el destino no quería que "El Águila" volviera a su hangar en Los Cerrillos, y Paillette tuvo que efectuar otro aterrizaje, este sí de emergencia, en los campos de Freneroso, frente al Colorado, entre Las Piedras y Progreso. Se vio obligado a descender en dicho paraje debido a la rotura de un pistón del motor rotativo.

"El Águila" fue reparado por los mecánicos de la Escuela de Aviación Militar: Jorge Tapia y Pablo Robles. El día 30 de junio arribó volando a Los Cerrillos, piloteado por Paillette. Este fue su último vuelo.

El campo de Aviación Militar, siguió funcionando como tal, sin que se efectuara actividad aeronáutica. El 12 de julio, se recibió el segundo Farman que se había mandado construir, por el cual se abonó a Mr. Paillette la última cuota de N$ 1.500; como así lo estipulaba el contrato.

Carta del General Berisso a Biedma

Para mayor abundamiento y creyendo que un documento de esta categoría, puede llegar a esclarecer aún más, la corta historia de la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, seguidamente se podrá leer una carta del Gral. Cesáreo L. Berisso al historiador argentino Antonio María Biedma Recalde, ante un amistoso requerimiento de éste.

Montevideo febrero 3 de 1957
Confidencial
Sr. Antonio M. Biedma R.

Mi querido y viejo amigo: he recibido su carta del 22-1 que contesto aparte, ya que merece un capítulo especial todo lo que se refiere a su pedido confidencial.

La vanidad de los hombres, alentando fantasmagorías o preñados de intereses egoístas, suelen deformar parte de la historia en que han actuado. Por ello, a la distancia en el tiempo, es difícil a veces la verdad, salvo, cuando aún viven los actores principales y permite el cotejo de los hechos que se historian, con esas personas.

Felizmente, el principal actor de esa primera Escuela M. de Aviación de "Los Cerrillos", vive ahí en Buenos Aires: Mr. Paillette, y su testimonio es de gran valor, pues fue siempre un hombre veraz y de valor para la expresión de sus ideas.

Y vamos al grano: no conozco las hojitas impresas en azul que Ud. menciona.

En respuesta a sus interrogantes vamos a recordar los hechos de aquella época.

De los encargados, como es costumbre en todas las Escuelas, en los grupos de alumnos se designa a uno como encargado, en este caso al más viejo, al solo efecto de la presentación de los alumnos de las licencias y clases. Otro alumno estaba encargado de la conservación de la pista y mecánicos.

De las actividades escolares y de vuelo, eran la acción exclusiva, como usted puede comprenderlo, de Mr. Paillette.

Además había un Oficial del Ejército, un Cnel. Torres que tenía a su cargo la vigilancia general, bajo la autoridad del Ministerio de Guerra.

En aquella época, como usted sabe, se volaba sin viento. Mr. Paillette se internaba en la pista, sacaba el pañuelo y si éste

se agitaba en cierto grado, no se daba instrucción de vuelo. Esta es la razón de que la instrucción se prolongara demasiado para nuestra juvenil inquietud.

Un accidente de carreteo de un alumno: choque del avión de instrucción, el Farman, contra una máquina de cortar pasto, en un traslado de un avión a la pista, fue la causa de que se interrumpiera la instrucción cuando los alumnos habíamos realizado de 6 a 8 vuelos. Estos vuelos se limitaban al despegue, una vuelta de pista y el aterrizaje correspondiente; en total 10 minutos de vuelo, más o menos.

En estas condiciones, con esa instrucción, aún cuando había alumnos que se destacaban, necesariamente no estábamos en condiciones correctas de salir "solos" y por ello, y por el espíritu francamente liberal y generoso de Mr. Paillette, no puede pretenderse que frenase o dilatara la salida "solo" de los alumnos. En consecuencia, ningún alumno salió "solo", es decir: sin el instructor a bordo.

Mr. Paillette tomó las medidas necesarias trayendo los repuestos de Buenos Aires y reparó el Farman, quedando listo en los primeros días de junio. Como el plazo que se había impuesto Mr. Paillette para la terminación de la instrucción había terminado o estaba a vencerse y como además no estaba establecido que las roturas del avión, por accidentes de alumnos, fueran a su cargo, se presentó al Ministerio solicitando un nuevo crédito por $ 20.000, que imputaba a las averías del avión y a la prolongación de su estadía en Montevideo. Evidentemente esa suma no era exagerada para la época, dada la escasa disponibilidad de material aéreo y la falta de instructores, que necesariamente, debían cotizarse bien. Estimo que era de justicia que se pagara con más liberalidad, el funcionamiento de esa Escuela, dados los gastos elevados que ella imponía a Mr. Paillette. Pero el Ministro de la Guerra de entonces, que era muy económico, no lo entendió así

1913

y se negó a arbitrar nuevos recursos para la Escuela, con el dolor que Ud. puede imaginarse para nosotros.

Así llegó el día 21 de junio en que arribó a Montevideo, el Jefe de mecánicos de la Escuela, quien era también jefe de los talleres mecánicos del Arsenal de Guerra. Enseguida de su llegada nos reunimos en la sala de estudios para escuchar sus noticias. Estas no podían ser peores para nosotros.

El Ministro se negaba a ampliar los recursos de la Escuela. Dispondría el inmediato regreso de los Oficiales alumnos a sus respectivas unidades del Ejército. Y que los dos aviones —el Farman y el Blériot— serían desarmados y enviados al Arsenal de Guerra.

Ante esa bomba, puede imaginarse la impresión de dolor y desesperanza de todos nosotros, ante fin tan desgraciado de la Escuela, cuando la única "falla" era la falta de unos pocos pesos.

Se conversó mucho buscando una manera de salir de esa situación, sin llegarse a nada concreto.

Yo me levanté y al marcharme de la sala de clase, manifesté en forma clara: esos aviones no los llevarán tan fácilmente, al Arsenal de Guerra. Ya alejado de la sala sentí que un Oficial me seguía y alcanzaba. Al volverme me encontré con Boiso Lanza y surgió este pequeño diálogo, muy rápido:

—¿Qué va a hacer, Berisso?

—Mañana antes que salga el sol pienso ponerme en vuelo en el Farman para mostrarle al Ministro que podemos volar y que no nos falta voluntad ni decisión y solicitarle sobre este hecho, que ayudara a la Escuela concediéndole los recursos solicitados;

—Por toda respuesta Boiso Lanza me dijo: bravo, muy bien Berisso, hágalo y me dio un abrazo; yo lo haré en el Blériot, pero no diga una palabra porque no nos dejarían salir.

Esa tarde, muy discretamente, aceitamos las ruedas y rieles de los portones del hangar, para no denunciarnos al sacar los aviones, en la madrugada.

Al otro día 22-VI sacamos los dos aviones e inmediatamente procedimos a ponerlos en marcha. El motor del Farman partió enseguida, no así el del Blériot. Impaciente por esa demora yo despegué (a mi regreso supe que el mecánico del Blériot le había desconectado la ficha del magneto, a fin de que no fuera posible ponerlo en marcha, temeroso de que Boiso Lanza tuviera un accidente, ya que nunca había recibido instrucción en él) tomando altura enfilé hacia Montevideo. Al llegar a la altura de Los Cerrillos (pueblo) recién empezaba a levantarse el sol para mi, que estaba a 200 mts. de altura.

Los Cerrillos aparecían ya cubiertos por una niebla baja y espesa que nada dejaba ver y que venía del sur. arrastrada por un viento muy suave. Aparecía ante mi asombro, no acostumbrado a un espectáculo tan grandioso. un inmenso mar de niebla, sin posibilidad de orientación en mi primer vuelo "solo". A fin de obtener una referencia, fijé la incidencia de la sombra de los montantes del avión, fijando aproximadamente la dirección de Montevideo antes de lanzarme sobre la niebla. La niebla era espesa y no permitía ver nada, y debajo no se podía volar porque estaba a ras de los árboles.

Cuando estimé que me acercaba a Montevideo piqué nuevamente, viendo que me hallaba sobre Las Piedras. Continuando largo rato el vuelo, volví a picar encontrándome sobre la Escuela de Agronomía. A fin de evitar la ciudad, giré un poco a la izquierda, para en un nuevo pique encontrarme a la vertical del Regimiento de Artillería, en la Unión. Girando un poco a la derecha procuré acercarme a la costa. La niebla continuaba densa y nada se veía hacia tierra. Momentos después me hallaba sobre la cárcel de Punta Carretas. Aquí a la vertical de la costa terminaba la niebla. Virando hacia la izquierda en amplio viraje, internándome más de 200 mts. sobre el agua, seguí la costa,

1913 *alcanzando la Playa Malvín, desde donde me interne en procura*

del campo de maniobras de la Artillería, de acuerdo con lo convenido con Boiso Lanza, sin poder descubrir nada, ya que allí la niebla era más espesa aún y estaba más baja dada la vecindad de los bañados de Carrasco. Esto me obligó a buscar la playa de Malvín, la que al pasar sobre ella me pareció excelente para mi descenso, y donde hice un aterrizaje tan perfecto, como podría hacerlo hoy. Todo, hasta ese momento, a pesar de las dificultades de un primer vuelo y de la densa niebla reinante, me había salido maravillosamente bien. Luego del aterraje, cubrí el motor con una sábana que me dio una vecina a fin de evitar que la arena pudiera estropearlo. Luego me trasladé a la Unión en busca de Alvarez Lezama, alumno que se encontraba allí con el objeto de que me acompañara a ver al Ministro para mi petición sobre la Escuela.

Al llegar a la Unión me alcanzó un Oficial que daba vueltas a las manzanas, en mi búsqueda, porque le habían dicho que el avión había pasado por allí... traía orden de que me presentara en el Regimiento de Artillería por orden del Ministro; allí, su jefe, el Cnel. Ramasso, no pudo recibirme; hombre chapado a la antigua, a pesar de provenir de la Escuela Militar, creía que yo había cometido un crimen «monstruoso» y que no debía recibirme.

De allí fui trasladado a mi batallón, el 1 ° de Infantería, donde debía cumplir una sanción disciplinaria impuesta por el Ministro. Mi jefe, el del 1 ° de Infantería, al llegar y enterarse de todo lo que antecede, subió corriendo las escaleras de la 2ª planta yendo a mi dormitorio donde; cumplía mi arresto y dándome un abrazo me dijo: muy bien Berisso, así me gusta que procedan los Oficiales de mi Batallón, dicho con intensa alegría y entusiasmo. Este noble y valiente jefe, era el entonces Tte. cnel. Don José María López Vidaur, más tarde General.

Cumplida la sanción, en la visita obligada al Ministro, éste me dijo enfadado todavía: por culpa suya me pasé casi toda la mañana en la azotea de mi casa, procurando verlo y la humedad

me provocó un gran resfrío... y nada, ni bien ni mal. respecto de mi vuelo.

En cuanto a los recursos para continuar las actividades de la Escuela, ya en un punto culminante, no hubo nada que hacer; eran dispendios muy grandes para una cosa a la que no se le veía ninguna importancia. Quizás si hubiera podido llegar al Presidente de la República. Sr. Batlle y Ordóñez. la situación hubiera sido muy distinta, por una conversación que tuve mucho más tarde con él.

Después de todo ésto, se cumplieron los deseos del Ministro: los alumnos volvimos a nuestras Unidades y los aviones se archivaron. Poco antes de la 1ª Guerra Mundial llegó Pettirossi a Montevideo cuyo entusiasmo y brillante actuación Ud. conoce muy bien. Con Boiso Lanza habíamos interesado al Ministro de Guerra para adquirir dos aviones, ya más modernos, en Francia, por indicación de Pettirossi y éste se comprometía a darnos instrucción en ellos. Cuando todo parecía concluido de la manera lisonjera para nuestros deseos de hacernos pilotos, estalló la Guerra del 14 y con ello quedó interdicta la adquisición de los aviones.

Más tarde, aproximadamente en el mes de febrero de 1915, nuevas gestiones que iniciamos con Boiso Lanza y aprovechando mi amistad con el Presidente Viera, obtuvimos que el Gobierno se interesara seriamente por la aviación y se dirigiera a los Gobiernos de Río de Janeiro, Buenos Aires y Santiago de Chile, solicitando para que fueran admitidos algunos Oficiales en sus respectivas Escuelas de Aviación. La contestación fue afirmativa de parte de los Gobiernos de la Argentina y de Chile, admitiendo cada uno dos Oficiales en sus Escuelas.

Hecho el respectivo llamado por el Estado Mayor del Ejército, solo nos presentamos, de la Escuela de Los Cerrillos, Boiso Lanza y yo (ningún otro Oficial tuvo interés de presentarse), completándose el cuadro con Sáenz Lacueva y Cristi.

1913

Y bien, caro Biedma, todo lo demás lo conoce Ud. tanto como yo, dada la grata amistad que pronto anudamos ahí con Ud., Cristi y yo, amistad que nos mantuvo siempre muy cerca en todas las horas buenas y de desesperanzas.

Quedando como siempre a sus gratas órdenes, tengo el placer de saludarlo con un fuerte abrazo, su amigo.

C.L.Berisso

El fin de la primera escuela

En esos meses el Centro Nacional de Aviación, fundado en enero, para recaudar fondos organizaba diferentes espectáculos. Para el día 13 de julio programó un partido de fútbol entre la Federación Argentina de ese deporte y la Liga Uruguaya del mismo (ganó Uruguay 5 a 4). Para amenizar y darle mayor interés a este espectáculo, los directivos del Centro solicitaron al Ministerio de Guerra y Marina su apoyo con el préstamo de los aeroplanos de Los Cerrillos, para que ese día sobrevolaran el Parque Central piloteados por aviadores argentinos. El Ministerio accedió a lo solicitado y el mismo día del partido arriban al puerto de Montevideo los aviadores Tte. Alfredo J. Agneta y Sr. Benjamín Jiménez Lastra del Aero Club Argentino. Fueron conducidos a Los Cerrillos por el Cap. José San Martín, todavía 2° Jefe del Campo y los delegados del Centro Sres. Noya y Dotti. Allí estos aviadores argentinos pudieron constatar el mal estado de los aviones de la Escuela, sobre todo en la parte motriz, por lo que no pudieron efectuar los vuelos que se habían programado.

Los oficiales alumnos, regresaron a sus destinos originales a partir del 18 de julio, en que es recibido el Oficio N° 3931 del Ministerio de Guerra y Marina, por lo cual se ordenó que los mismos se presentaran en sus respectivas unidades. El Cnel. Nicasio Torres solicita que permanezca el Tte. Arambillete, por ser dicho

Oficial el encargado del personal de peones, distribución de trabajos, etc. El 21 de agosto se efectuó este relevo.

La suerte que corrieron los aviones, luego de desaparecida la Escuela de Aviación Militar es incierta, solamente se sabe que el Blériot, fue transformado en pingüino durante el año 1918, por Paul Castaibert, en los talleres de la Escuela Militar de Aviación (del Paso de Mendoza y la vía) de los cuales era Jefe.

Al crearse el Batallón de Ingenieros N° 1 en 1915 (es decir el Arma de Ingenieros), su primer sede fue el campo de "Los Cerrillos" y ocupó el hangar de la Escuela de Aviación Militar como primer cuartel improvisado, completado con tiendas de campaña; es de hacer notar que cuando se creó la Escuela Militar de Aviación, esta misma unidad contribuyó a levantar los hangares, niveló los terrenos para la pista, construyó la carretera, etc. Desde el génesis mismo de las dos Armas, siempre hubo una conjunción material y espiritual entre ellas, el Alf. y luego Tte. 2° Edgardo U. Genta, uno de los fundadores del Arma de Ingenieros y lírico paladín, fue el autor del Himno a la Aviación Militar Uruguaya y el Himno de los Ingenieros.

Continuidad en la idea de fundar la Aviación Militar

El hecho de que la actividad aérea quedara suspendida, a mediados de 1913, no quería decir que desapareciera de la mente de nuestros gobernantes. Al enterarse el Presidente Batlle y Ordóñez, del regreso de Europa del A/N Atilio Frigerio, con su flamante Brevet de Piloto Aviador, lo comisiona, luego de varias consultas, para que efectúe un estudio y eleve un proyecto de creación de una Escuela Militar de Aviación, basado en la que ya existía en Los Cerrillos y teniendo a ese campo como aeródromo, al que se siguió denominando Escuela de Aviación Militar, por lo menos hasta principios de 1916.

1913

El proyecto de A/N Frigerio fue realizado prestamente y el 27 de octubre se nombró una comisión para que lo estudiara, la que fue compuesta por el Sub-Director de la Escuela Militar Tte. Cnel. Roberto P. Riverós; el Cdte. del Crucero "Uruguay" C/F Franz Rüete; y el Cdte. del Crucero "Montevideo", C/C José Aguiar. El 26 de diciembre esta Comisión se expide favorablemente, y el Poder Ejecutivo remite al Parlamento un mensaje y proyecto de ley el día 17 de marzo de 1914. La Cámara de Diputados se pronunció favorablemente y pasó para su estudio a la Cámara de Senadores, en ese ínterin estalló la 1ª Guerra Mundial y fue dejada de lado por la Comisión encargada de la Cámara Alta, ante los hechos que se sucedieron a raíz de esta conflagración que envolvió al mundo.

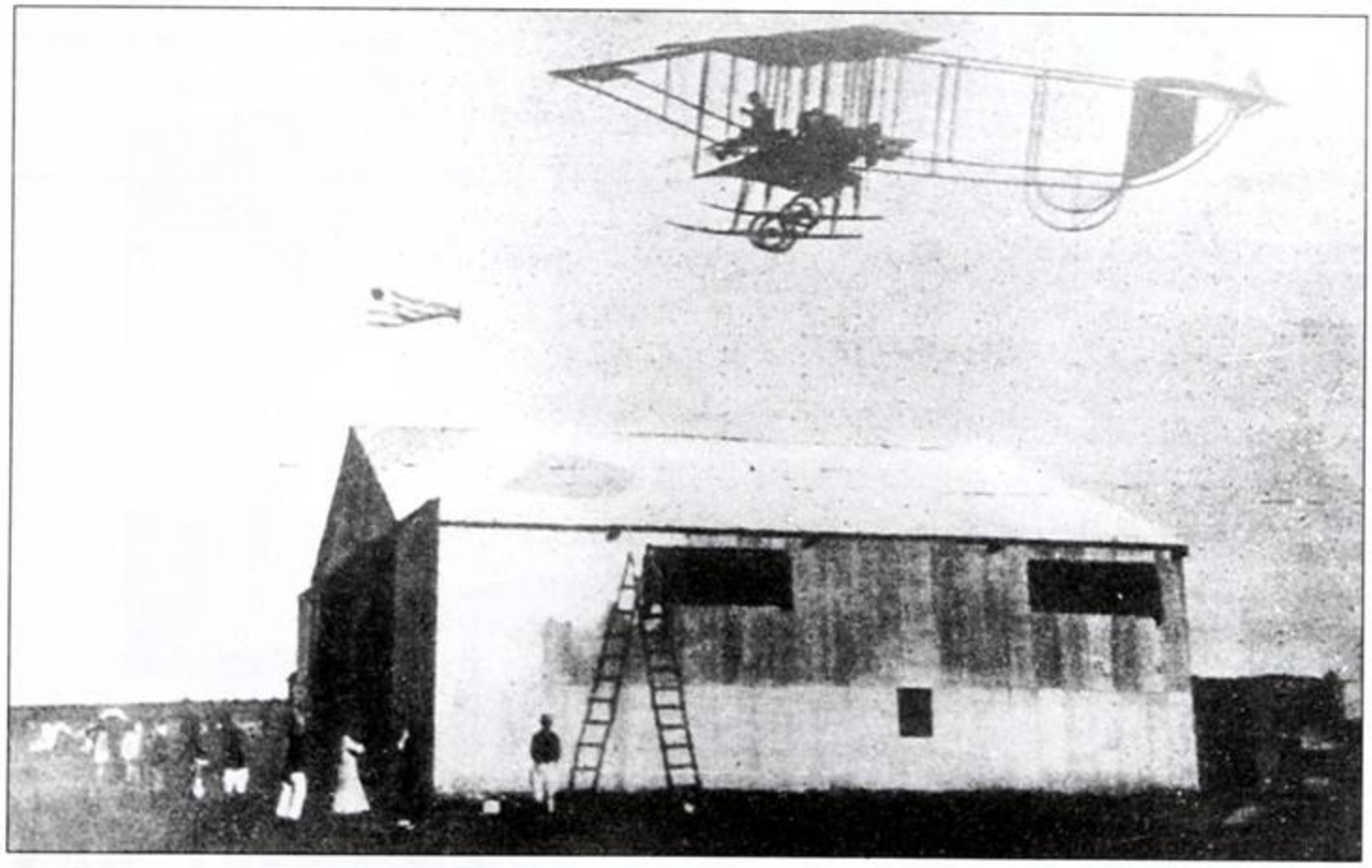
Posteriormente a este intento que no cuajó, en el mes de abril de 1915, según consta en un libro que escribió el Diputado Washington Paullier "La Defensa Nacional y los problemas militares", se hace un estudio para aplicar el servicio militar obligatorio en nuestro país y en ese proyecto figuraba la aviación. En el artículo 25 parágrafo "a" donde dice:... "Adquisición de un Parque de Aviación, con un mínimo de cincuenta aeroplanos y todos los elementos necesarios"...Lo interesante de este libro es que fue hecho con el asesoramiento del Tte.1° Juan Manuel Boiso Lanza, quien a su vez integraba junto con el autor, el Comité Patriótico Pro-Defensa Nacional y Servicio Militar Obligatorio. El 20 de mayo de 1915 se les ofreció una demostración a ambos en el Hotel "La Alhambra" donde acudieron muchas personalidades políticas, como el Dr. Luis A. de Herrera y Diputados Juan A. Buero y Horacio Maldonado que fueron oradores a los postres; de la Aviación naciente, como el 1er. aviador uruguayo Mario García Cames, Cesáreo L. Berisso, Adhemar Sáenz Lacueva y Mateo Tula Dufort; periodistas como Vicente Basso Maglio; militares, escritores, poetas, etc.

1914 Desde el momento mismo que la Escuela de Los Cerrillos dejó de funcionar, hubo una continuidad en cuanto a la aspiración de crear la Aviación Militar, tanto por los Poderes Públicos como por los Comités y Comisiones Pro-Aviación Militar que habían empezado a funcionar en febrero de 1913. Este último Comité del cual formaba parte el Tte. 1 ° Boiso Lanza, es el que acomete con más agresividad, para que la indiferencia no mine la voluntad bien dispuesta del Presidente de la República y sus asesores. Para eso aprovecha la llegada de los aviadores extranjeros a nuestra ciudad con sus aeroplanos, a fin de mantener latente el interés en solucionar el problema de la Aviación. También invita a un gran acróbata paraguayo especializado en Francia, el Tte. Silvio Pettirossi, que llega en mayo de 1914. Pettirossi gran aviador, entusiasma a todo el mundo con sus vuelos acrobáticos sobre Maroñas, y el hecho de ser paraguayo hizo que se le mirara con más simpatía que a sus homónimos europeos.

Como lo expresa el Gral. Cesáreo L. Berisso, en la carta que le envía al historiador argentino Antonio M. Biedma R., el 3 de febrero de 1957, él y el Tte. Boiso Lanza, en esos días de mayo de 1914, por indicaciones de Pettirossi, tratan de interesar al Ministro de Guerra y Marina para adquirir dos aviones más modernos, en Francia, en los cuales el aviador paraguayo les daría instrucción de vuelo. Con el estallido de la Guerra del 14-18 ésto quedó interdicto, a pesar de que todo parecía que se resolvía favorablemente. Como era costumbre, Pettirossi, fue a visitar al Presidente de la República a su casona de Piedras Blancas, allí solicitó una licencia para su nuevo amigo el Tte. 1° Boiso Lanza, a fin de que pueda trasladarse a París, con el fin de aprender los secretos de la aviación, pues vio en él singulares aptitudes para ella. El Presidente en primera instancia aceptó, dadas las razones expuestas por Pettirossi, por lo menos eso fue lo que expuso la prensa del 28 de mayo de 1914. Pero lo más importante de su

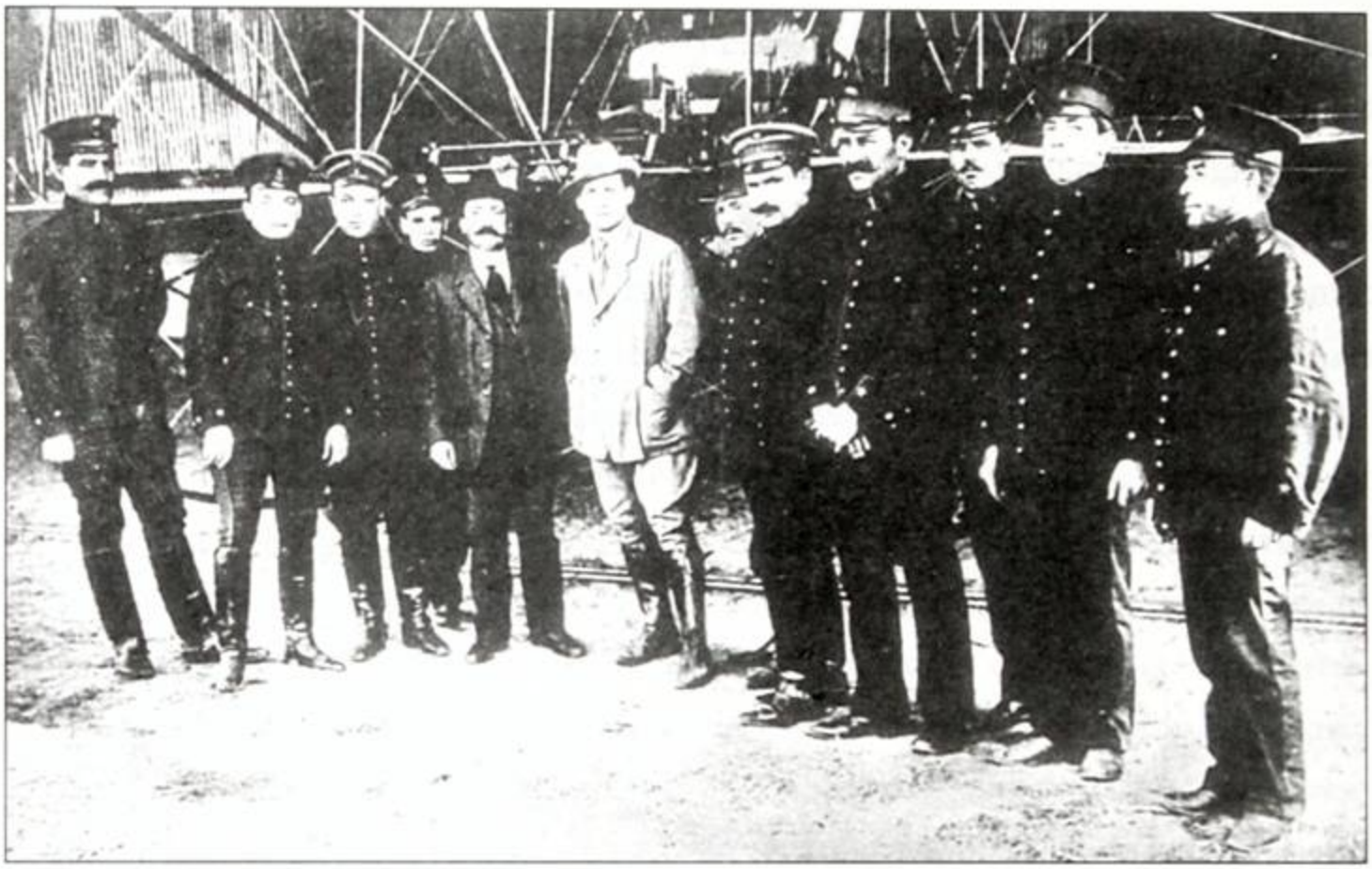
actuación en Montevideo, fue su ofrecimiento, el 2 de julio también al Presidente de la República de sus servicios profesionales para dirigir la Escuela de Aviación Militar en forma absolutamente gratuita y enseñar el manejo de los aparatos de "volación", así como prestar todos los conocimientos que necesitan los alumnos aviadores, durante el tiempo que permanezca en Montevideo. Estas buenas intenciones de Pettirossi, quedaron en eso, a causa del comienzo de la 1ª Guerra Mundial como lo expresa Berisso más arriba en su carta a Biedma.

1914

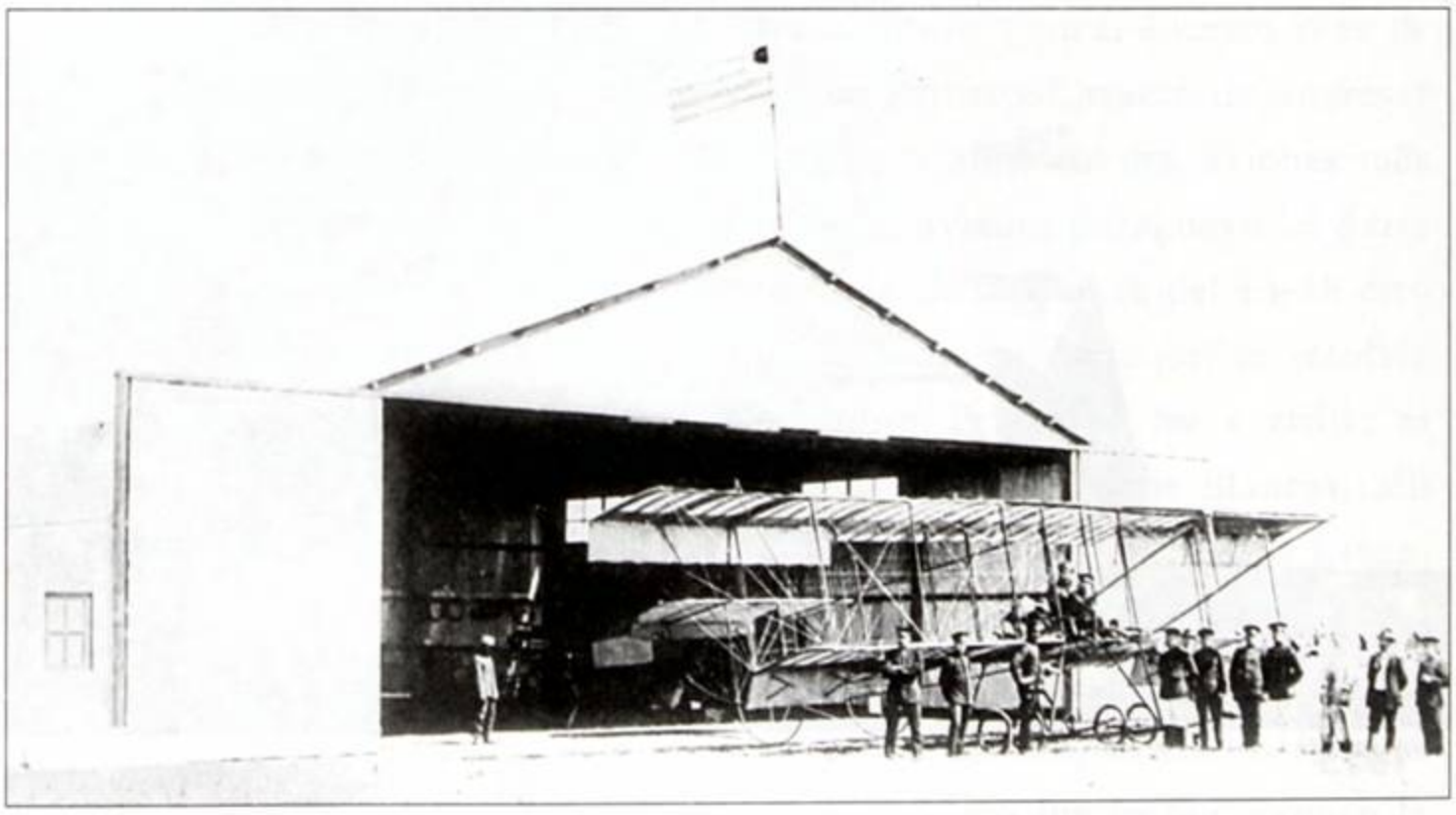


1913

Marcel Paillette sobrevolando el hangar de Los Cerrillos con el biplano FARMAN "El Águila" 23 de marzo de 1913

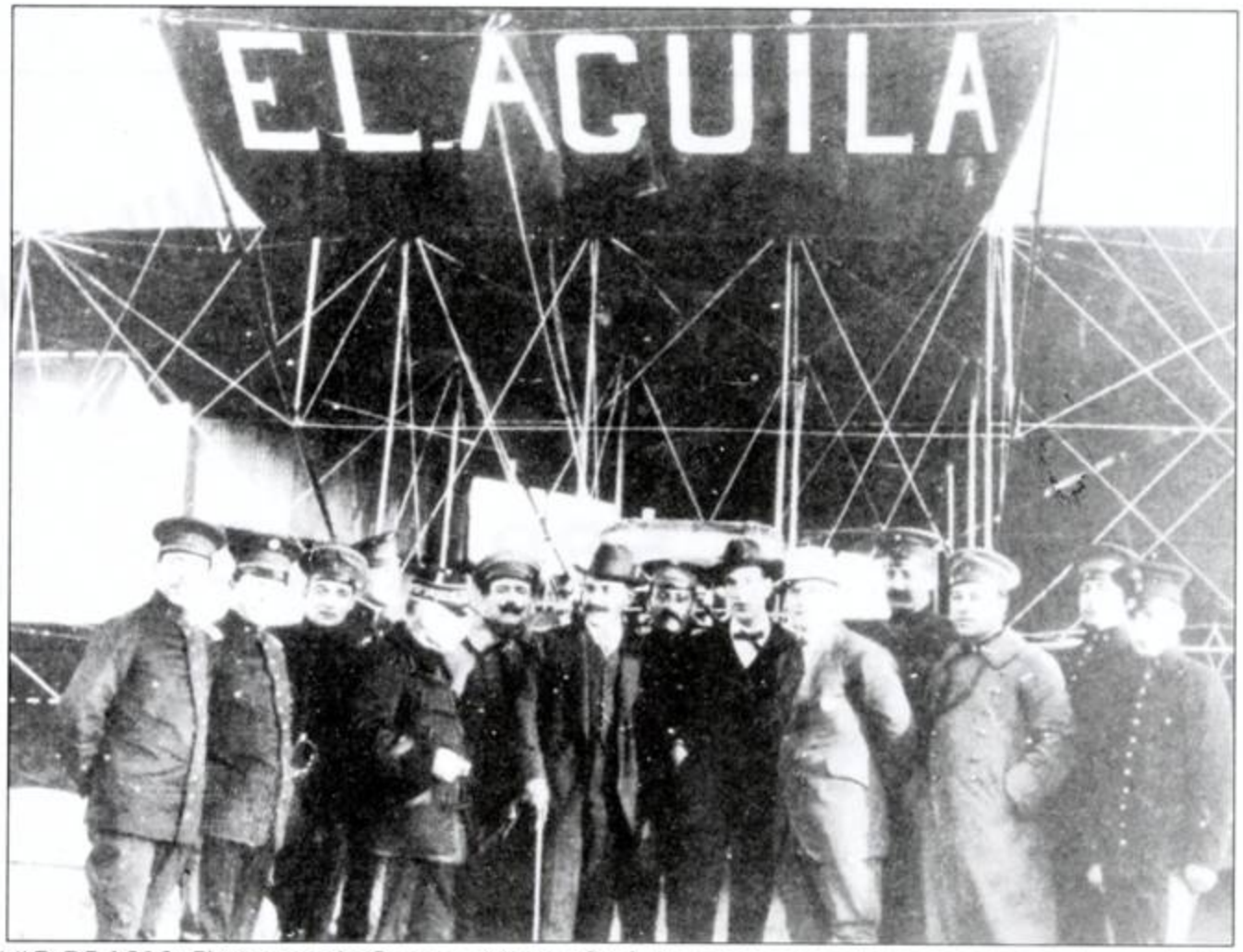


1913 ABRIL DE 1913. Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos. De izq. a Der. Tte. Braulio Duarte, Tte. 1° Juan Manuel Boiso Lanza, Tte. 1° Pedro Mazzoni, Alf Enrique Prado, un visitante, Marcel Paillette, Cap. José San Martin, Tte. 1° Gregorio Alvarez Lezama, Tte. 1° Ramón Arambillete, Alf. Cesáreo L. Berisso, Tte. 2° Juan B. Bértiz y Alf. Santiago Guido



MARZO DE 1913. El hangar, el FARMAN y los diez alumnos de la Escuela de Aviación Mllitar de Los Cerrillos

ESTANCIA SANTO DOMINGO Escuela de Aviación Militar Los Cerrillos 1913. Tte. 1° Gregorio Álvarez Lezama delante y Alférez Enrique Prado atrás. FARMAN "El Águila".



4 DE JUNIO DE 1913. El Ministro de Guerra y Marina Gral. Juan Bernassa y Jerez, acompañado por el Jefe Político de Canelones Don Tomás Berreta y del periodista Rafael Batlle Pacheco, visitan la Escuela de Aviación Militar de los Cerrillos e inspeccionan el nuevo FARMAN construido en Los Cerrillos. Los rodean Mr. Paillette y sus alumnos ante el aparato que conservó su primitivo nombre "El Aguila".

1913

22 DE JUNIO DE 1913. El FARMAN "El Águila" en Malvin luego del histórico vuelo del Alférez Berisso

Sello de la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos

Capítulo Segundo

Los cuatro primeros pilotos aviadores

1915-1916

Argentina y Chile

1915

El continuo bregar del Comité Pro-Aviación Militar en el decurso de 1914 y de los primeros meses del año 1915 y la forma como la Aviación Civil, en las personas de los precursores Francisco Bonilla, Ricardo Detomasi y Ángel S. Adami, se había desenvuelto, más la creación en Atlántida de una Escuela Civil de Aviación del Centro Nacional de Aviación, trasladada meses más tarde al Campo lindero del 9º de Caballería en Piedras Blancas (el campo donde aterrizó Paillette en 1913); sumado a las nuevas gestiones que iniciaron Boiso Lanza y Berisso, aprovechando la amistad y lazos de parentesco de este último, con el nuevo Presidente de la República, Dr. Don Feliciano Viera que asumió el mando el 1º de marzo de 1915, hizo que la simiente de la Aviación echara raíces en los medios gubernativos y éstos se interesaron seriamente en solucionar este problema, solicitando a los gobiernos de Río de Janeiro, Buenos Aires y Santiago de Chile, durante la corta gestión del Gral. Segundo Bazzano al frente del Ministerio de Guerra y Marina, la admisión de Oficiales uruguayos en los cursos de pilotaje, de sus respectivas Escuelas de Aviación Militar. Esta solicitud es resuelta favorablemente en los países que contaban ya con Escuela de Aviación, Argentina y Chile, que son los que contestaron afirmativamente, admitiendo cada una de ellas dos Oficiales, en sus cursos de pilotaje.

Inmediatamente de conocida esta contestación, el Estado Mayor del Ejército efectúa un llamado, al cual, de la Escuela de Los Cerrillos, Solamente se presentan Boiso Lanza y Berisso, que fueron los que lo promovieron; completándose el número con el Tte. 1° Adhemar Sáenz Lacueva y el Alf. Esteban Cristi. La presencia de estos ya veteranos de Los Cerrillos, entre los cuatro designados es la aseveración de la continuidad de esa Institución en el tiempo, y el triunfo de la tenacidad de estos dos precursores que se destacaron tan nítidamente entre los aspirantes a aviadores. La elección de los cuatro jóvenes Oficiales fue feliz y los hechos lo demostraron prontamente.

Aprovechando la fraternal respuesta de estos dos países hermanos, el Gobierno comisiona, por Decreto del 25 de Junio de 1915, que aparece en la Orden General N° 1647 del Estado Mayor del Ejército, a los Ttes.1° Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva a Chile; y al Tte. 2° Cesáreo L. Berisso y al Alf. Esteban Cristi a la Argentina.

En Chile

Los dos primeros partieron para Chile en julio, por vía marítima, pero antes de que ésto ocurriera, el 22 de junio, le tocó a Boiso Lanza cumplir una dolorosa misión, de parte del Comité Pro-Aviación Militar, es uno de los oradores que despide, en el Cementerio de la ciudad de Mercedes, los restos mortales del aviador Ricardo Detomasi, que se había accidentado el 20 de junio en la ciudad de San José, durante una exhibición de sus condiciones como acróbata aéreo.

En el país trasandino fueron adscritos a la Escuela de Aeronáutica Militar, sita en la chacra Lo Espejo —hoy Base El Bosque— cerca de Santiago, que había sido fundada el 11 de febrero de 1913, su Director Interino y fundador era el Cap. Manuel Avalos, hoy la Escuela de Aviación lleva el ilustre nombre de "Capitán Avalos". Ya en la Escuela de

1915

Aeronáutica pasaron a integrar el 3er. curso que había comenzado el día 17 de junio, junto con 5 Oficiales y 9 Sub-Oficiales que lo componían, siendo ahora el Director de la Escuela, el Mayor Carlos Lira Quintanilla. La instrucción de vuelo, según nos cuenta nuestro querido y respetado extinto amigo, el Cnel. FACH Don Enrique Flores Alvarez en su monumental "Historia Aeronáutica de Chile", comenzaba con vuelos de pasajeros para luego continuar con las etapas preliminares del "pingüino" y de los Blériot Escuela.

Como el Curso ya había comenzado, el Cap. Avalos que estaba encargado directamente de la instrucción de nuestros precursores, fijó a éstos un horario especial y un entrenamiento más intenso, con el fin de que en poco tiempo pudieran alcanzar el nivel de sus compañeros, cosa que lograron ambos, pues aunque Sáenz Lacueva no contaba con ninguna experiencia, logró sobreponerse y salir airoso del esfuerzo que realizó, al rendir los dos el mismo día el examen de Piloto Aviador, 8 de noviembre de 1915, adjudicándose cada uno el brevet elemental, otorgado por el Aero Club de Chile, luego de las pruebas de orden, que se realizaron en Blériot de motor Anzani de 35 HP, controlados por los comisarios de esa Institución, Armando Venegas y Juan A. Maluenda, correspondiéndole el Brevet N° 23 al primero y el N° 24 al segundo; continuando inmediatamente los estudios y la instrucción para obtener el título de Piloto Militar de Chile.

Entre los compañeros de Boiso Lanza y Sáenz Lacueva, se destacaban hombres de la talla de los Ttes. Armando Cortínez y Dagoberto Godoy Fuentealba, conquistadores de los Andes, en esa época heroica de los años diez, a los que se le sumó en octubre Diego Aracena (quien cumpliera un extraordinario raid Chile-Brasil en 1922, pasando por Montevideo) y tres tenientes, de cursos anteriores, para rendir el examen de Piloto Militar.

A principios de diciembre de 1915, todos los candidatos a Pilotos Militares rindieron examen teórico ante una comisión

1915 compuesta por 5 miembros, siendo aprobados por unanimidad, destacándose por sus conocimientos y preparación, el Tte. Boiso Lanza, que "...al obtener una de las más altas notas registradas en la historia del establecimiento, inscribió su nombre en el cuadro de honor de los más distinguidos alumnos que han pasado por la Escuela Aeronáutica Militar..." (Historia Aeronáutica de Chile, de Flores Alvarez).

El examen práctico fue realizado por Boiso Lanza el día 28 de diciembre de 1915, según un triángulo efectuado con éxito entre el Aeródromo-Paico Requínoa-Aeródromo y un viaje a Curicó, obteniendo el Brevet Militar N° 14, siendo el primer extranjero en conseguir este codiciado diploma.

Sáenz Lacueva debió retrasar más de un mes su examen, con respecto a Boiso Lanza, debido a un accidente que sufriera cerca de la línea férrea del longitudinal al sur. En ese lugar desarmó su avión, lo hizo cargar en un vagón arrendado al efecto, de su peculio, y se presentó en la Escuela dando cuenta de su percance, estando herido, lo que le valió muchas muestras de amistad entre sus jefes y compañeros por su actitud, propia de un caballero, acrecentando más, si cabe, los sentimientos que por ellos tenían sus camaradas chilenos.

1916 El 6 de febrero de 1916, pudo dar su examen que cumplió con todo éxito, en el Blériot "Sargento Blanco", obteniendo el Brevet Militar No. 19.

Nuestros dos aviadores permanecieron en Chile para intervenir en la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, como Delegados del Uruguay en este evento realizado en Santiago en el mes de marzo de 1916, a partir del día 9 en que se dio por inaugurada. En esta Conferencia organizada por el Aero Club de Chile intervinieron nueve países americanos, representados por

personalidades que en general estaban vinculadas a la Aeronáutica, sobresaliendo entre todos los delegados la figura del brasileño Alberto Santos Dumont, quien representaba al Aero Club of America de los EE.UU., siendo el Teniente Bento Ribeiro Carneiro Monteiro, delegado del Aero Club de Brasil. Fue elegido Presidente de la Conferencia el Sr. Jorge Matte Górmaz, Presidente del Aero Club de Chile, quien propuso que se nombrara Presidente Honorario al precursor de la Aviación Mundial Ing. Alberto Santos Dumont, siendo aceptada dicha moción por aclamación unánime. Esta Conferencia tuvo un éxito total en aquellos momentos en que se estaba desarrollando la 1ª Guerra Mundial, siendo ello una lección para todos.

Se establecieron tres diferentes comisiones encargadas de informar los temas de la Conferencia, que fueron: la comisión de estatutos, la comisión jurídica y la comisión científica deportiva. Cada comisión aprobó diferentes conclusiones y proyectos que se adelantaron en el tiempo a todas las futuras Conferencias que se efectuaron en tiempo de paz y guerra (como la de Chicago en 1944), recomendando diversos principios que con los años fueron formando parte del Derecho Aeronáutico en uso en todos los países y otros como la creación de la Federación Aeronáutica Panamericana, que no pasó más allá de las buenas intenciones. En las últimas sesiones se eligió como 3er. Vice Presidente al Sr. Joaquín C. Sánchez, Ministro de Guerra y Marina del Uruguay. Durante la sesión inaugural, el día 9 de marzo, se desarrolló una verdadera competencia de principios y oratoria entre los diferentes delegados, siendo el discurso de Boiso Lanza en la Comisión Jurídica, el que estructuró el primer estatuto aeronáutico en Sud América, tema este, como casi todos en la conferencia, virgen en el continente.

Como festejo principal de esta primera Conferencia Aeronáutica Pan-Americana, el Aero Club de Chile organizó dos con-

1916 cursos de Aviación: el primero en Viña del Mar y el segundo en Santiago de Chile. El de Viña del Mar cumplido el 11 de marzo, consistía en dos pruebas: una carrera de aeroplanos y vuelos en "ocho" (que se tenían que realizar entre dos postes colocados en la pista a quinientos metros uno de otro. Cada aviador debería cerrar tres "ochos" alrededor de estos postes, resultando ganador quien empleara el menor tiempo). En los vuelos en "ocho" resultó primero el Tte. 1° Boiso Lanza, siendo calurosamente aplaudido por la habilidad demostrada en la ejecución de esa prueba, difícil para la época, en la que intervinieron 14 competidores.

En Santiago de Chile, los días 19 y 23 de marzo, en las competencias de aterrizajes de precisión realizadas en la Escuela Aeronáutica de Lo Espejo, también Boiso Lanza resultó triunfador, obteniendo en total cuatro trofeos: una medalla de oro con diamantes, dos medallas de plata y un cronógrafo grabado con el sol de la bandera uruguaya.

A fines de abril de 1916, los dos Oficiales que estudiaron en Chile, ya brevetados regresaron a Montevideo, dejando un sinnúmero de amistades y un profundo amor por el país trasandino.

En Argentina

1915 Por el Decreto del 19 de julio de 1915, inserto en el Boletín Militar N° 4202 de 1915, de la República Argentina, suscrito por el Presidente de la Nación Argentina, Dr. Don Victorino de la Plaza y el Ministro de Guerra, Gral. Ángel P. Allaria, autorizaba al Tte. 2° Cesáreo L. Berisso y al Alf. (para ellos Subteniente) Esteban Cristi a seguir el Curso Especial de Reservistas que se dictaba en la Escuela Militar de Aviación de El Palomar, en Buenos Aires, dentro del 3er. Curso de ese Instituto.

Arribados en el mismo mes de julio a Buenos Aires, ambos Oficiales se presentan y fueron recibidos en audiencia por el

Ministro de Guerra, Gral. Don Ángel P. Allaria, quien amablemente, los declaró incorporados en misión oficial al Ejército Argentino, disponiendo que se les autorizara el uso de la espada. Inmediatamente se presentan en la Escuela de El Palomar ante su Director el Tte. Cnel. Arenales Uriburu y más tarde traban conocimiento con sus compañeros de curso, Subtenientes de Reserva Martín L. Pico, Enrique A. Torres y Alfredo L. Sosa; Soldados, Ing. Edmundo Lucius y universitario Enrique Molina.

Más tarde conocieron a sus otros compañeros Oficiales del 3er. Curso, que ya en esos meses eran pilotos aviadores recibidos en febrero, entre ellos se destacaron nítidamente el Tte. 1° Ángel M. Zuloaga, el Tte. Antonio Parodi y el Subteniente de Reserva Eduardo Bradley, con quienes los unió una larga y fructífera amistad, de toda la vida.

En ese mismo mes de julio comenzaron la instrucción de vuelo con el Tte. 1 ° Instructor Pedro L. Zanni, en un ambiente de unidad espiritual y mutuo aprecio, con este brillante Oficial aviador que alcanzara renombre mundial en los años veinte, con sus hazañas extraordinarias en su intento de vuelo alrededor del mundo en el hemisferio norte. El aparato que se empleaba era el H. Farman, biplano, de 50 HP, similar a los que se usaron en Los Cerrillos, para obtener el brevet elemental. Para Berisso que ya tenía el entrenamiento de 1913, el aprendizaje, resultó relativamente fácil, efectuando 43 vuelos de pocos minutos cada uno hasta que el 1 ° de octubre hizo su primer vuelo solo; con unos cuantos vuelos más, también de pocos minutos, quedó pronto para dar el examen según las exigencias de la Fédération Aéronautique Internationale. Cristi un poco más exigido por ser totalmente profano en la aviación, también logró quedar en condiciones en la misma época, teniendo Zanni que extremarse más con él por la causa antedicha.

Ambos rindieron sendos exámenes el día 16 de octubre de 1915, demostrando una excelente preparación técnica y práctica. La prueba fue fiscalizada por el Cap. Ángel M. Zuloaga y el

secretario del Aero Club Argentino Sr. M. Ramos Vivot. Les correspondió el Brevet N° 84 a Berisso y N° 85 a Cristi.

Este fue el primer paso logrado por nuestros aviadores, para conquistar el diploma de aviador militar, de acuerdo a las exigencias del decreto de setiembre de 1914, inserto en el Boletín Militar N° 829 —2ª parte— de 1914 del Ejército Argentino por el que era imperativo obtener no sólo el diploma de piloto aviador, sino también además el de piloto de aeróstato o esférico de la Fédération Aéronautique Internationale, para poder efectuar las pruebas que calificaban para el Diploma de aviador militar.

En base a este Decreto, es que comenzaron el entrenamiento teórico y práctico para obtener el Brevet de piloto de aeróstato, con material del Aero Club Argentino, que era quien poseía los medios. El primero en realizar una ascención fue Cristi, el día 22 de setiembre de 1915, en el globo "Eduardo Newbery" de 2200 m3, piloteado por el Cap. Aníbal Brihuega, acompañados por los Sgtos. 1eros. Segundo Gómez y Ramón Alderete, desde la Usina de Belgrano hasta Pilar con una duración de 5h10 minutos.

1916

El día 21 de enero de 1916, efectúan ambos una accidentada ascensión en el globo "Pampero II" de 1.200 m3, piloteado por el Tte. 1° Edgardo Benavente, para Berisso era la 2a. ascensión y para Cristi la 3a. (había realizado anteriormente una el día 17 de diciembre de 1915, en el globo "Tte. Origone", siendo su piloto el Tte. 1° Edgardo Benavente). Como es interesante conocer los detalles de este viaje en globo y la entereza de nuestros pioneros en verdaderos momentos de peligro, seguidamente se podrá aquilatar ésto, leyendo lo que sigue, fruto de los recuerdos del General Don Esteban Cristi, escrito en octubre de 1954 y que llenan las páginas 178 y 179 de "Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya" de Meregalli y Bernasconi.

"Usina de Belgrano. Hora de partida 5 p.m.

A la hora convenida estuvimos presentes en la Usina donde ultimada la puesta en orden del aeróstato nos remontamos con una tarde apacible y viento suave del E., tomando francamente la dirección O.N. y cobrando en 20 minutos una altura de 800 metros. Seguimos una dirección equidistante de las líneas férreas del Central Argentino y del Central Córdoba dejando atrás el límite N.O. de la ciudad de Buenos Aires, para atravesar el Río de las Conchas a la altura de la Estación Bancalari en la línea del Central Argentino.

Continuamos la navegación sin novedad aunque el tiempo manifestaba tendencias a nublarse, lo que influía en la estabilización del globo que comenzaba a perder altura sin que el piloto prestara mayor atención a su descenso, fuera por la poca cantidad de lastre embarcado —4 bolsas— que deseara conservarlas al máximo o sea porque pensara dar fin inmediato al viaje. Después de una hora de navegación y según la carta, con la Estación Escobar a la vista aunque bastante alejada y con una altura de 400 metros, Benavente decidió continuar el viaje a "guide rope", tal vez con la intención de que pudiéramos apreciar las características del sistema de navegación, que por lo que a mí se refería, la conocía de sobra con los canastazos sacudidos sobre los pantanos de las islas del Río Paraná. Accionando la válvula de escape del globo y contrarrestando el exceso de velocidad de descenso con lastre arrojado, llegó el momento de soltar el "guide rope" con lo que continuamos la navegación a una altura variable entre los 100 y 50 metros, pero con una marcada tendencia de perder siempre altura, debido al enfriamiento del gas por la nubosidad persistente que nos privaba del calor solar.

El primer choque de la barquilla se produjo contra un molino de viento y fue tan recio que el golpe torció la parte superior del mismo. Con el impulso recibido volvimos a ele-

varnos, para dar un segundo canastazo contra la barranca de la margen izquierda del Río Luján. Este segundo choque me tomó incado en la barquilla en el lado contrario del golpe y, firmemente aferrado al borde de aquella —que es así como se atenúan los recios impactos de la barquilla—, pero con la fuerza del choque y el haberse desprendido unas bolsas de lastre, que cayeron sobre mis piernas, hizo que en el cimbronazo, sintiera un dolor agudo en la cintura al que momentáneamente no le di importancia.

Inmediatamente al violento choque de la barquilla contra la barranca del Río Luján, el Tte. Benavente decidió rasgar el globo, ya muy desinflado, accionando la cuerda de desgarre, que ya sea porque ésta fuera más larga de lo común o porque el piloto no accionó con suficiente fuerza, lo cierto fue que le globo siguió su marcha a ras de tierra y arrastrando la barquilla volcada con el agravante de que el piloto había soltado la cuerda de desgarre, la cual flotaba lejos de nuestro alcance, imposibilitando así la detención del aeróstato.

Mi camarada el Teniente Berisso, iba caído en la barquilla con la cabeza deslizándose, paralela a la tierra y a escasos centímetros del suelo; tal era así, que como había una gran invasión de langostas, éstas reventaban contra la cara de mi camarada, dándole un aspecto, que si no hubiera sido lastimoso hubiera sido ridículo.

Mientras yo con una mano me agarraba al borde de la barquilla con la otra aferraba a Berisso por el cinturón de su uniforme de campaña impidiendo así que fuera despedido del interior de la barquilla. Berisso, al cual he reconocido siempre, con gran entereza y serenidad en los momentos de peligro, aprovechó una oportunidad en que la cuerda de desgarre estuvo a su alcance para aferraría accionándola con toda energía hasta desgarrar el globo que al fin se detuvo.

1916

Cuando se trató de abandonar la barquilla que en buena hora era de hacerlo, pues no lejos de nosotros y en la dirección que llevábamos se encontraba una tala de álamos, que mantenía el suelo erizado de estacas contra las cuales hubieran terminado los días de Berisso, dada la posición que llevaba en la barquilla volcada. Cuando se trató de salir de ella, me fue imposible hacerlo por encontrarme con medio cuerpo paralizado por efectos del golpe sufrido anteriormente, que me había producido un intenso dolor. Con la ayuda de un peón que había concurrido a nuestro encuentro y en una camilla improvisada con palos y la funda que recubre al conjunto del globo y la barquilla acondicionados, fui conducido a la casa más próxima que quedaba a unos 800 metros, donde se nos recibió con las máximas atenciones decidiendo los dueños de casa que yo quedara en asistencia en su residencia, requiriendo de inmediato los servicios médicos a la localidad de El Pilar

El campo y la mansión donde fui alojado con todo confort, pues me pusieron un mucamo y más tarde un enfermero a mi servicio, pertenecía a la familia de Don Juan Basabe, cuyo administrador, era el distinguido caballero Don Ernesto Domínguez.

Una vez reconocido por el médico (cuyo nombre, dados los muchos años transcurridos, lamento no recordar) diagnosticó desgarramiento muscular y dislocación de una vértebra lumbar, con presión en la médula, causa ella de la parálisis que me inmovilizaba.

Comunicada la novedad a Buenos Aires a las 24 horas, la Legación del Uruguay por su Ministro Don Daniel Muñoz, se interesó por mi traslado a una clínica de la Capital, a lo cual se opusieron el médico que me asistía, la familia Basabe, y Domínguez que se empeñaron en mantenerme en su domicilio, mientras no fuera imprescindible una asistencia especializada. Así era la hospitalidad argentina.

Paso por alto una serie de detalles referentes a este accidentado viaje para manifestar que al cabo de un mes de inmovilidad casi absoluta, empecé a recobrar mis movimientos mejorando en forma rápida, lo cual me permitió abandonar la magnífica hospitalidad brindada por la familia Basabe y el Sr. Domínguez y trasladarme a Buenos Aires desde donde partí para Montevideo en una licencia concedida por la autoridad militar argentina; dicha licencia tuvo de duración un mes después de lo cual me reincorporé a la Escuela de "El Palomar" en condiciones de proseguir mi entrenamiento.

Resumen del viaje: Usina de Belgrano-Pilar. Distancia: 65 kms. Duración 1 hora 30 minutos".

Cristi continuó efectuando durante 1916 las ascensiones que le faltaban para alcanzar el Brevet, (eran exigencias de la F.A.I. un examen teórico, tres viajes en esférico como pasajero, un viaje como piloto, acompañado de un titular, un viaje diurno solo, y un nocturno solo. El mínimo de duración era de dos horas por viaje) lográndolo cuando realizó las sueltas que le faltaban, adjudicándose el brevet N° 35 de Piloto Aeronauta, del Aero Club Argentino, último que entregó dicha Institución. Berisso en 1916 no retomó el entrenamiento en esférico, haciéndolo nuevamente en 1917, como se podrá ver más adelante.

Ambos Oficiales continuaron entrenándose en Farman durante 1915 y buena parte de 1916, hasta que comenzaron a volar en Blériot monoplano, de 50 HP, con el fin de iniciarse en el curso de Aviadores Militares y prepararse para rendir el exigido examen para lograrlo.

En Montevideo y Buenos Aires

Mientras Berisso y Cristi continuaban su entrenamiento en Buenos Aires, en Montevideo ya se comenzaba a hablar de lo que podía pasar con el regreso de los aviadores de Chile, de la

1916

Argentina y de Europa pues también estaba por regresar el Alférez de Navío Atilio Frigerio, de una misión a ese continente donde había ido con el fin de estudiar los últimos adelantos de la Aviación Militar en aeródromos y fábricas de aeroplanos, además con él traería los dos motores Gnôme de 50 HP, de los aviones que estaban en Los Cerrillos y que los había llevado para acondicionar y reparar. Todavía en los primeros meses de 1916 se continuaba hablando del Campo de Los Cerrillos, como aeródromo de una futura Escuela y de los aviones que quedaron allí como sus entrenadores.

En la prensa aparecieron fotos y comentarios del Farman y de una posible reparación que encaró Ángel S. Adami de ese aparato, a pedido del Ministro de Guerra y Marina Sr. Joaquín C. Sánchez. En las fotografías, se aprecia un avión Farman, pero de dos timones de dirección, como el del Centro Nacional de Aviación, y no uno solo como tenía el de Los Cerrillos.

Todas estas conjeturas sobre estos aparatos y el campo de Los Cerrillos, desaparecieron al regresar Boiso Lanza y Sáenz Lacueva de Chile a fines de abril de 1916, y se comenzó a hablar de otros aeroplanos y otros campos.

Antes de regresar a Montevideo, Boiso Lanza y Sáenz Lacueva, en Chile a pedido de nuestro Gobierno, comenzaron a buscar algún avión que reuniera condiciones de aparato de instrucción y entrenador, dada la dificultad de conseguir en Europa cualquier cosa que fuera necesaria para la guerra que se estaba desarrollando. Aparentemente la única persona que se desprendería de su avión, sería el aviador David Fuentes, amigo de nuestros precursores, quien había rendido su examen de Piloto Militar de Reserva, el mismo día que Boiso Lanza, adjudicándose el Brevet N° 13, uno anterior al de éste último. Fuentes era propietario de un Blériot Tándem de 80 HP, al que denominaba "Talcahuano", semejante a los que se usaban en la Escuela de Lo Espejo, el cual había traído de Francia en 1914, donde se había brevetado en la Escuela de

Etampes. Aparentemente llegaron a un acuerdo y se esperaba la llegada de este monoplano, en el correr del mes de mayo de 1916, momento en que sería pagado. En una carta que manda Boiso Lanza a Berisso que estaba en Buenos Aires, desde Montevideo, el 22 de mayo de 1916, le dice:... "El 80 HP de Fuentes, no ha sido aún embarcado; después de recibirlo en ésta, se pagará"... También en la prensa se especulaba con la venida de este avión. Lo cierto es que Fuentes se debe haber arrepentido y el avión nunca llegó.

El 1° de mayo fue servido un banquete en honor de los nuevos aviadores que habían regresado de Chile en el Centro Militar y Naval, con no menos de 60 comensales. A los postres hicieron uso de la palabra, el Tte. 1° Mateo Tula Dufort, el A/N Atilio Frigerio —que también había regresado en esos días— y el diputado Washington Paullier. La popularidad de ambos Oficiales, tanto en las Fuerzas Armadas, como en otros ambientes de la vida nacional, iba en aumento. Todos sus movimientos eran noticia y aparecían en la prensa.

El problema de solucionar la cuestión de los aviones, era lo más complicado, había una firme decisión ya tomada en fundar una Escuela de Aviación. El ambiente para ésto estaba formado, en la opinión pública y en el Gobierno

Luego del banquete que les fuera ofrecido el 1° de mayo, Boiso Lanza partió hacia Buenos Aires, en misión oficial con el fin de entrevistarse con el aviador-instructor Paul Castaibert para conocer y volar sus monoplanos en Villa Lugano, así también para cambiar impresiones con Berisso respecto a todo ésto.

Regresó el 11 de mayo, con un panorama más alentador, al que se apresura en poner en conocimiento de ello, al Presidente de la República.

Paul Castaibert estaba al tanto de todos los proyectos para fundar en Uruguay una Escuela de Aviación Militar, desde la finalización de la experiencia de Los Cerrillos, mientras dirigía

su Escuela y taller de construcciones aeronáuticas en Villa Lugano, Buenos Aires. En esta Escuela se había hecho aviador en mayo de 1914, nuestro pionero Francisco Bonilla, quien luego de su estadía en Villa Lugano, ya piloto aviador, sale a efectuar exhibiciones por el litoral argentino y uruguayo con su avión Uruguay IV, bajando después hacia Montevideo, no sin antes haber pasado por otras ciudades del interior. Bonilla, instalado en Montevideo, recibe el 11 de febrero de 1915 una carta de su instructor y amigo, Mr. Paul Castaibert, donde le renueva una solicitud, que le debe haber hecho o en Villa Lugano o por una carta anterior, para que ofrezca sus aviones a nuestro Gobierno. Al no recibir contestación de ésta y otras cartas, durante el año 1915, Castaibert pierde un poco las esperanzas, las cuales renueva en 1916, con la llegada a Buenos Aires de Boiso Lanza, y los contactos que mantienen ambos por sus aviones monoplanos.

Al radicarse Bonilla definitivamente en Montevideo, después del accidente que sufre en Santa Fe, el 25 de mayo de 1916, es que comienza su accionar ante el Ministerio de Guerra y Marina, ofreciendo los monoplanos Castaibert. Ya a esa altura de las cosas las decisiones estaban tomadas. En la carta que Boiso Lanza le envía a Berisso el 22 de mayo de 1916 lo pone en conocimiento que ..."Ayer hablé con el Sr. Presidente. Insistí en la necesidad de comprar el 100 HP Castaibert y el 60 Le Rhöne de Page. Se mostró muy animado, me dijo que probablemente lo haría. Voy a apurar, para tratar de obtener una decisión"... Digamos que el 100 HP, era el avión más potente de los construidos por Castaibert y también el más nuevo, pues en setiembre de 1915 todavía no estaba terminado. En cuanto al 60 Le Rhöne era un Castaibert construido un Villa Lugano como todos, a pedido del aviador chileno Luis O. Page, que en 1916 se desempeñaba como instructor en ese aeródromo; el motor Le Rhöne era del avión Bathiat-Sanchez "Punta Arenas", que quedó en la ciudad de Cochabamba, Bolivia, al cual quitó este motor. En cuanto a los motores que fueron enviados con al A/N Frigerio

a Europa, no habían sido recibidos aún, aunque Frigerio ya estaba en Montevideo.

Boiso Lanza y Sáenz Lacueva, se abocaron a la tarea de buscar en las cercanías de Montevideo un lugar apropiado para ubicar la futura Escuela de Aviación. En mayo encontraron un campo fiscal entre los caminos de Mendoza y Cuchilla Grande, de 19 cuadras de extensión, pasando por un extremo la vía férrea; muy cercano al actual aeródromo Boiso Lanza. El día 20 de junio el Ministro Sánchez acompañado por Boiso Lanza hace una visita a este campo fiscal, que era usado como potrero policial, decidiéndose que es un lugar apropiado aunque muy angosto —250 mts.— pensándose en expropiar alguna faja vecina más adelante. El 26 de octubre se declara afectado este campo a los Servicios de la Escuela Militar de Aviación, una vez que se sancione la ley de su creación. Finalmente el 8 de enero de 1917, se abandona la idea de expropiarlo, por el actual aeródromo Boiso Lanza.

Mientras tanto en Buenos Aires, Berisso y Cristi continuaban el entrenamiento en Blériot de 50 HP, interrumpido a veces por falta de máquinas y otras por algún percance o accidente como el que sufrió Berisso el 27 de marzo al finalizar una espiral muy cerrada en monoplano Blériot. Este golpe lo tuvo alejado unos veinte días del entrenamiento, aprovechando la convalecencia para visitar a su familia en Canelones.

En el mes de junio Boiso Lanza se trasladó a Buenos Aires, con la misión de finiquitar la adquisición de dos o más monoplanos Castaibert, regresando alrededor del 19 de ese mes, con la seguridad de haber liquidado una parte del problema, apareciendo en la prensa del 21 la noticia de la compra de dos monoplanos, para los cuales el Comité Pro-Aviación Militar aportó la cantidad de $2.500, por colecta popular.

Los hechos se precipitaron y el día 29 de junio llega Paul Castaibert de Buenos Aires, en el vapor de la carrera, con el

1916

monoplano de 60 HP Le Rhöne, el cual es llevado al campo de aviación que poseía el aviador Ángel S. Adami, detrás del 9no. de Caballería, en Piedras Blancas, quien lo había puesto a disposición del Ministro de Guerra y Marina, don Joaquín C. Sánchez para estas eventualidades. El avión es armado e inspeccionado esa tarde por el Ministro Sánchez y los dos Oficiales Aviadores, como se había hecho tarde, se dejan las demostraciones para el otro día, 30 de junio. Ese día se efectúan los vuelos con la presencia del Ministro, el aviador Francisco Bonilla, los dos Oficiales aviadores, los Jefes y Oficiales del 9no. de Caballería y el aviador Ángel S. Adami que tomó fotografías que aparecieron en el diario "El Día" y en la Revista Caras y Caretas de Buenos Aires, donde se aprecia de izq. a der. el aviador Bonilla, el aviador Castaibert, el Ministro Sánchez el Tte. Boiso Lanza de casco, lentes y traje de vuelo. Primero partió Castaibert, en un vuelo que duró 10 minutos, en seguida despegó Boiso Lanza efectuando un vuelo de más de 20 minutos, evolucionando hasta la Plaza Independencia. Con este vuelo de Boiso Lanza se cerraron las demostraciones por esa tarde, evidenciando con él la preparación que como aviador tenía, pues ésta es la primera vez que efectuaba un vuelo en nuestro país. El ministro Sánchez quedó muy satisfecho con el aparato y vuelo de Boiso Lanza, anunciado a los periodistas reunidos en el aeródromo que se habían adquirido cuatro monoplanos sistema "Castaibert" de 70, 60, 80 y 100 HP de potencia al precio de $ 15.000 y que el Sr. Paul Castaibert, fue contratado como Jefe de los Talleres de la futura Escuela Militar de Aviación.

Este primer aeroplano con que iba a fundarse la Escuela Militar de Aviación, fue volado nuevamente el día domingo 2 de julio, en presencia de Castaibert, por nuestros aviadores Boiso Lanza y Sáenz Lacueva. En ese orden hicieron varios vuelos por el Hipódromo de Maroñas y Piedras Blancas, alcanzando según las crónicas, la altura de 1.500 mts. de altura, siendo observados

por gran cantidad de público que había concurrido a las carreras, quienes aplaudieron sus maniobras.

Ante la invitación del Gobierno Argentino, para que nuestros aviadores intervinieran en los concursos aeronáuticos que se celebraron en Buenos Aires, con motivo del Centenario de la Independencia de la República Argentina, fue designado el Tte. 1 ° Juan Manuel Boiso Lanza para tomar parte en los mismos, trasladándose el día 4 de julio a Buenos Aires. Allí intervino los días 7 y 8 de julio en varias pruebas en el estadio de la Sociedad Sportiva de Palermo donde tuvo una actuación excelente con el Castaibert de 80 HP adquirido por nuestro Gobierno, ganando dos primeros premios, uno de velocidad y otro de aterrizaje de precisión. También supo colocarse de los primeros, en arrojar desde respetable altura, bombas explosivas sobre un blanco colocado en el centro del estadio. Ejercicio en que también intervino el Alf. Cristi con un Farman.

Ese mismo día en el Campo de Aviación de Piedras Blancas, en Montevideo, Sáenz Lacueva realizó dos espléndidos vuelos en el Castaibert de 60 HP, ante un numeroso público invitado.

Berisso mientras tanto recuperado prontamente de su accidente, comenzó a volar en Villa Lugano los aviones Castaibert, alternando el uso del 80 HP con Boiso Lanza, en preparación para la gran carrera Buenos Aires-Mendoza, que pocos días más tarde, el 16 de julio se largaría. Berisso integró la nómina de competidores, en representación de Uruguay.

Gran raid Buenos Aires - Menoza, ganado por el Tte. 2º Cesáreo L. Berisso

Organizado por el Aero Club Argentino, en el marco de las festividades del Centenario de la República Argentina y aprovechando la circunstancia del regreso a Chile, de los pilotos de esa nacionalidad que vinieron a participar en los concursos aéreos del

1916

Centenario, se proyectó este Gran Raid, primero en América, como una competencia entre aviadores argentinos, chilenos y uruguayos.

El trayecto a recorrer estaba representado por 1040 kilómetros y la preparación del programa de viaje, o sea la fijación de las distintas etapas en que se dividiría, lugares de aprovisionamiento, etc, fue encomendada al Director de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar, Tte. Cnel. Alejandro Obligado, encargándose el Ing. Alberto R. Mascías, Presidente del Aero Club Argentino, secundado por una Comisión, "ad hoc" de toda la parte técnica de esta gran carrera, que consistía en trasladarse en vuelo y en un mismo aparato, sin pasajeros, desde el Estadio Municipal de Palermo, en Buenos Aires, hasta la ciudad de Mendoza, en menos de 100 horas a contar desde el momento de la largada del primer aeroplano en El Palomar. Habiéndose calculado que la prueba se desarrollaría en cinco etapas, estableciéndose puntos de recalada con los fines de distribución de nafta, aceite, etc.

Los trabajos fueron llevados adelante con el mayor entusiasmo, fijándose la partida del local del "stadio" de Palermo para el domingo 16 de julio, a cuyo efecto se preparó un interesante programa, en que figuraba entre otros, la revista de la flotilla de los aviones y aviadores que participarían en la carrera, por el Presidente de la República Argentina Dr. Victorino de la Plaza, y los ministros especialmente invitados.

Las tribunas del "stadio" ese luminoso domingo estaban colmadas de público. La fiesta comenzó con carreras pedestres y pruebas de habilidad en automóvil. Enseguida siguió la revista de la flotilla, con el desfile de los siete aeroplanos, empujados por soldados del destacamento aeronáutico, cada uno con su piloto caminando al frente, ya vestido con su "traje de viaje". Primero iban los tres aviadores argentinos y sus máquinas: Tte. Pedro Zanni, con monoplano Morane-Saulnier de 80 HP; Tte. Antonio

Parodi, con monoplano Blériot de 80 HP; y Cap. Aníbal Brihuega, con monoplano Morane Parasol de 80 HP. Después el único competidor uruguayo, Tte. 2º Cesáreo L. Berisso, con avión monoplano Castaibert IV de 80 HP. Lo seguían los aviadores chilenos: Tte. 1 ° Dagoberto Godoy al frente de su monoplano Blériot XII de 80 HP; Sub Oficial Luis Castro con monoplano Deperdussin de 80 HP; y cerrando la marcha el Sub Oficial Juan Verscheure, con su doble monoplano Sánchez-Besa de 80 HP.

En el orden que desfilaron fueron escalándose en la pista para ser revistados por el Presidente Dr. de la Plaza, a quien a medida que pasaba delante de los aeroplanos, se presentaban sus aviadores e informaban a qué Ejército pertenecían, tipo de máquina, etc. Al finalizar, los pilotos ocuparon sus respectivos puestos, y a una señal del Presidente, el trompa dio un toque de atención, oyéndose de inmediato el trepidar de los motores, partiendo primero el Tte.1o Dagoberto Godoy en su Blériot, luego lo fueron siguiendo los demás aviadores. Al pasar cada aparato frente a las tribunas para emprender vuelo, el público prorrumpía en grandes aplausos, siguiendo luego las evoluciones que ejecutaban al describir alrededor del local el círculo que se les había fijado.

EN EL PALOMAR

El vuelo de todos los aparatos hasta El Palomar se desarrolló sin ningún contratiempo, aterrizando todos los aviones en ese aeródromo al ver que la comisión destacada allí les hacía seña con una bandera roja, por lo avanzado de la hora y llevando viento en contra les iba a ser imposible llegar de día a la ciudad de Mercedes, distante 90 kilómetros.

Al día siguiente se dio comienzo verdaderamente este Gran Raid. Bien temprano de noche todavía, día 17, ya el aeródromo estaba pleno de allegados a la aviación, que habían arribado en

1916

el primer tren, los pilotos todos prontos, las máquinas también. El movimiento de los mecánicos frente a los hangares denunciaba la preparación de la partida. A medida que la bruma mañanera desaparecía iba en aumento el viento del Noroeste. A las 06.40 el Tte. Cnel. Obligado que se hallaba en compañía de los Ingenieros Mascías y Ernesto Newbery, el Tte. de Fragata Raúl R. Moreno y don José A. Montedónico, después de breves frases de despedida, ordenó al trompa que diera un toque de atención, a cuya señal los pilotos ocuparon sus respectivos puestos. Seis minutos después a una nueva indicación, el trompa tocó "atención y trote" y casi simultáneamente todos los motores se pusieron en marcha llenando con sus trepidaciones los ámbitos del aeródromo. El primero en dar la señal de dejar en libertad el aparato fue el Tte. Zanni, quien en un breve trecho se desprendió del suelo, pero cuando comenzaba a ascender, el tanque de nafta se abrió dejando escapar el combustible, por lo que tuvo que regresar inmediatamente, quedando pronto el Morane de sus desperfectos una hora después.

Mientras tanto, el Tte. Berisso y los chilenos Godoy y el Suboficial Castro ya habían despegado. Es en esos momentos que se puede observar la verdadera intensidad del viento, mientras que Berisso derivaba hacia Villa Lugano, en el sur, los dos monoplanos chilenos que habían avanzado penosamente hasta las inmediaciones de Hurlingham, golpeados por el furioso viento de frente, iniciaron el curioso fenómeno del retroceso, que se daba en estos lentos y poco potentes aviones de esa epopéyica época de la Aviación. Por unos momentos permanecieron a unos 700 metros de altura en una misma línea, inmóviles, mientras sus motores rotativos giraban furiosamente, sin lograr vencer aquella invisible valla.

A todo esto Berisso en su Castaibert, después de tomar rumbo Sur, consiguió variar su dirección y establecerse en buena ruta, descendiendo a las 10.00 por falta de nafta en la estación Agote, distante 100

kilómetros de Buenos Aires, reanudó el vuelo luego de repostar, sobrevoló Mercedes, muy cercano de Agote y puso rumbo a Rawson. Quizá desviado por el viento, tuvo que aterrizar en la ciudad de Chivilcoy, por segunda vez desde Buenos Aires, (los mapas de la época eran muy elementales y la Provincia de Buenos Aires, tan llana e igual, confundía a cualquiera) después de enterarse de la situación volvió a remontar vuelo, recalando definitivamente en Rawson, a 185 Kms. de Buenos Aires. Allí resolvió pernoctar para reanudar a la mañana siguiente la marcha hacia Mendoza, siendo el que se encontraba al cabo de la primera jornada en mejores condiciones pues ocupaba la delantera. La situación de los demás competidores era la siguiente: el Suboficial Castro que se ubicaba en segundo lugar, había llegado a Mercedes a unos 110 Kms. en línea recta del punto de largada y allí resolvió permanecer con su Deperdussin hasta el día siguiente para poder arreglar algunos desperfectos. En cuanto al Tte. Godoy, resolvió descender, en vista de la violencia del viento, cerca de Pilar, con tan mala fortuna que cuando se hallaba cerca del suelo, el Blériot de 80 HP chocó con unos alambres telegráficos, precipitándose a tierra, por lo que resultó con serios deterioros el tren de aterrizaje, sufriendo el Tte. Godoy una herida en el dedo pulgar; —por todo esto el piloto chileno embarcó el aparato para Chile en un vagón y el tomó un tren para El Palomar. Otro de los competidores, el Tte. Parodi, partió a las 16.35 horas, descendiendo en Pilar, reanudando el vuelo a las 23.30 de esa noche; pasó por diferentes localidades y cuando llegó a Mercedes equivocó el rumbo, tomando las vías del ferrocarril del Oeste, descendiendo a las hora 02.01 de la madrugada del día 18 en el pueblo Carlos Casares, donde pudo apreciar su error.

DÍA 18

Este día, sin dudas, marca una de las fechas memorables de la Aviación Uruguaya. Berisso, iba 1o. en este gran Raid; el Alf.
1916 Esteban Cristi en un Blériot de 50 HP. logra llegar a Montevideo,

desde Buenos Aires, luego de un accidentado vuelo con dos paradas intermedias, siendo el primer uruguayo en lograrlo; y más tarde también cruza el Río de la Plata el Tte.1o. Juan M. Boiso Lanza, directamente en un Castaibert de 100 HP. arribando a Montevideo en 1 hora 22'.

Berisso bien temprano, para tratar de mantener su ventaja, reanudó la marcha, despegando de Rawson a las 05:45, aterrizando en Junín a las 07:20. Cargó combustible y continuó en ruta a las 08:45, arribando a Rufino (Provincia de Córdoba, pero en el límite de la Provincia de Buenos Aires y muy cerca de la Provincia de La Pampa) a las 10:05, allí estuvo más de dos horas y media, decolando nuevamente a las 13:00 hacia Villa Mercedes, Provincia de San Luis, donde llegó a las 15:35 horas, para pernoctar en esta localidad y al día siguiente tratar de llegar a Mendoza.

La situación de los otros competidores era la siguiente: el Tte. Pedro Zanni, partió de El Palomar a las 06:15 al igual que el Cap. Brihuega y el Suboficial chileno Verscheure, quienes no lo habían hecho el día anterior, por el estado desfavorable de la atmósfera. Con la salida de estos tres competidores la carrera adquirió verdadera importancia, pues mientras unos trataban de mantener su ventaja, otros rectificaban su posición y estos últimos trataban de recuperar el tiempo perdido. Zanni y Brihuega en un solo vuelo, llegaron a Junín, con poca diferencia de tiempo entre ellos; Zanni continuó su vuelo a pesar de pequeños percances al aterrizar llegando a Rufino al mediodía, con problemas en el motor, por lo que telegrafió a El Palomar, solicitando repuestos y mecánicos con todo lo necesario para cambiarlos y así dejar pronta la máquina, pues pensaba alcanzar a Berisso en Villa Mercedes. Brihuega no tuvo esa suerte, al decolar de Junín una violenta racha de viento hizo que el Morane-Parasol, se estrellara contra el suelo resultando destrozado este aparato monoplano, por

lo que dio por terminada su intervención, embarcando el aeroplano en un vagón hacia El Palomar. Mientras esto ocurría Verscheure, con dos paradas intermedias descendió en la estación de San Jacinto un poco más adelante de Mercedes, pernoctando en esa localidad.

Mientras tanto el Suboficial Castro considerándose ya con pocas probabilidades de éxito, desarmó su monoplano Deperdussin, finalizando de esta manera su participación en la carrera embarcando en Mercedes su aparato hacia Chile. En este ínterin, el Tte. Parodi, tratando de subsanar su error nocturno decoló del pueblo Carlos Casares, donde se encontraba a las 09:00 rumbo a Rufino, no pudiendo llegar a esta localidad, por lo que tuvo luego de dos paradas intermedias, que quedarse en el establecimiento San Carlos en la estación Vedia del Ferrocarril del Pacífico.

DÍA 19

Temprano en la mañana y ya con el triunfo al alcance de la mano, Berisso partió hacia La Paz, Provincia de Mendoza, distantes 218 kms. de Villa Mercedes. Al arribo a esta ciudad, era esperado por gran cantidad de público, que le brindó una inolvidable acogida, prueba de ello es la fotografía en que se aprecia al aviador al frente de su máquina, engalanada con un hermoso ramo de flores sobre la hélice horizontal, que le obsequió una Comisión de damas de la localidad. Con todo pronto partió hacia Los Tamarindos de la ciudad de Mendoza, a 140 Kms. de La Paz y 1048 de Buenos Aires, fin de este Gran Raid. Su arribo fue apoteótico, lo esperaba gran cantidad de público, autoridades provinciales, militares, periodistas, amantes de la aviación, curiosos; en fin, era el premio más importante... La Gloria. Y esto no es una exageración. Era el año 1916, el avión era un monoplano construido por Paul Castaibert en 1914 en los talleres de Villa Lugano, con materiales del país, su hélice también construida en la Argentina, por Don Miguel Juan Nadal (técnico precursor de nuestra aeronáutica al igual

1916

que Castaibert). Con este aparato Castaibert realizó un raid el 24 de diciembre de 1914 en compañía del actor y aviador Florencio Parravicini, hasta Rosario. Además, había recorrido con él en gira aérea, las provincias de Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, Córdoba, La Rioja y el sur de la Provincia de Buenos Aires. El motor de 80 HP un Gnöme, ya contaba con 156 horas de vuelo, un mundo para estos primitivos motores rotativos. Cada aterrizaje y cada despegue en este aparato, era tentar a la suerte, cualquier cambio de viento lo afectaba, la mínima turbulencia lo descontrolaba, sobretodo con poca velocidad (en los momentos álgidos en que se encontraba cerca del suelo, se transformaba en algo peligroso). Sumado a todo esto su motor, sin «ralentí», cuando se iba a aterrizar había que cortar los magnetos, y volverlos a poner inmediatamente para que la máquina siguiera funcionando y no se parara del todo, es decir en esos momentos en que había que cuidarse más, marchaba a ráfagas, como si fuera una ametralladora.

Por todo esto, el solo hecho de llegar era un triunfo y si se lograba llegar primero, era extraordinario.

En lo que quedó del día y en la noche, fueron todos agasajos para el aviador oriental, tuvo una gran popularidad. Su llegada fue filmada y cuando estuvo pronta la película se pasó en los cines más importantes de Mendoza, anunciada por volantes.

DÍA 20

El Tte. Zanni, que lo habíamos dejado en Rufino, reparando su motor, finalmente lo pudo dejar en condiciones y reanudar el vuelo, arribando este día a Mendoza, en segundo término. Cuando Berisso se enteró que su amigo e instructor estaba por llegar, se dirigió al campo de Los Tamarindos, preparó su avión y despegó para recibirlo y acompañarlo un trecho en vuelo. Como se demoró la llegada de Zanni, aterrizó, cargó más combustible y remontó vuelo nuevamente, finalmente llegó, Berisso lo acompañó y luego que aterrizó, él se aprestó a hacer lo mismo, con tan mala fortuna

que una imprevista turbulencia lo llevó a una pérdida de velocidad, precipitándose a tierra, mitigando algo el golpe, una rápida maniobra, que a último momento hizo recobrar la posición horizontal al aparato.

El accidente se produjo a unas cinco cuadras del campo de aterrizaje, de resultas del cual el piloto sufrió varias heridas que lo obligaron a guardar cama por 19 días, en el hospital de Mendoza.

El Tte. Pedro Zanni, instructor de Berisso y Cristi en la Escuela de Aviación Militar, guardó por ellos una gran amistad, sólo interrumpida cuando este gran pionero de la Aviación Mundial encontrara la muerte en un fatal accidente de tránsito que tronchó su luminosa carrera aeronáutica. En los años veinte Pedro Zanni tuvo la gloria de conquistar las ruta París - Tokio, salvando mil obstáculos en este colosal vuelo realizado con un frágil biplano de esta época de conquista.

DÍA 22

Con el resultado conocido y de acuerdo al reglamento que publicitó el Aero Club Argentino sobre el raid, este quedó clausurado el día viernes 22 de julio de 1916. El propósito de esta carrera era evidenciar el grado de adelanto alcanzado por la Aviación sudamericana. No obstante los inconvenientes de distinto orden conque tuvieron que luchar los aviadores que participaron, los resultado obtenidos fueron más que satisfactorios para el momento.

Finalmente digamos que Berisso ganó un hermoso trofeo tipo copa de plata, de más o menos medio metro de altura. Esta copa tiene una tapa rematada con un monoplano Bleriot, también de plata. Hoy forma parte de la colección que atesora de las cosas del Gral. Berisso el Museo Aeronáutico.

1916

Los vuelos sobre el Río de la Plata en 1916

Cristi se había tratado de anotar en este Raid, para intervenir con un Blériot de 50 HP, lo que fue categóricamente rechazado por la Dirección de la Escuela Militar de Aviación de El Palomar, por considerar a este tipo de máquina inadecuada para dicho evento, por lo que resolvió participar en los torneos que se desarrollaron en el estadio de Palermo, donde tuvo una actuación lucida piloteando el biplano Farman y posteriormente el monoplano Blériot.

En esos días Castaibert entregó el monoplano de 100 HP, que había adquirido nuestro país al Tte. 1o. Boiso Lanza, por lo que le fue encargado por nuestro Gobierno para que al final de su estadía en Buenos Aires, lo trajera en vuelo al campo de Adami, en Piedras Blancas, donde se dejaría en el hangar. Boiso Lanza decide hacer este vuelo el 18 de julio para conmemorar la fiesta patria de la "Jura de la Constitución" y a la vez ser el primer uruguayo en cruzar el Río de la Plata.

EL VUELO DE CRISTI

La víspera de este importante vuelo. 17 de julio, el Alf. Cristi concurrió al "Savoy Hotel", donde se alojaba Boiso Lanza, para saludarlo, encontrándolo rodeado de un grupo de admiradores que habían concurrido a despedirlo. Cristi le ofreció acompañarlo con el Blériot, hasta su salida sobre el Río de la Plata, cosa a que se niega Boiso Lanza, haciéndole ver el riesgo que significaba este vuelo con ese aparato tan poco potente y antiguo. Ante esta situación de disminución personal en que se vio envuelto, Cristi decide hacer un gesto heroico y ser él el primero que cruce el Río de la Plata efectuando un Raid hasta Montevideo. De allí marcha al estadio de Palermo, donde todavía estaba este Blériot que no era más que el denominado "Centenario" (donado a la Escuela de Aviación, por la Compañía Argentina de Tabacos en 1912, el

cual había sido volado por el "As" francés Roland Garros en ese año), al que hace cargar de combustible al máximo, diciendo que tenía orden de conducirlo a El Palomar al otro día, en las primeras horas. Dejó escrita una carta al Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte. Cnel. Alejandro Obligado pidiéndole disculpas por la falta que cometía. A las siete de la mañana hizo poner en marcha al veterano Bleriot y partió rumbo al Río de la Plata, que a esa hora todavía estaba con una fina neblina propia de los días despejados de invierno. Luego de un largo cruce del río que le insumió casi una hora, sobrevoló la plaza de toros del Real de San Carlos, en Colonia, a gran altura para esta modesta máquina, unos 800 metros. De ese lugar puso rumbo a Montevideo, pasando por Juan Lacaze siempre a buena altura.

En las proximidades de Arazatí (Rincón del Pino) el motor comenzó a fallar por falta de combustible, por lo que decidió efectuar un aterrizaje de fortuna, lográndolo en forma impecable a pesar del ganado que había en el terreno. En ese aeródromo elegido desde arriba, apareció un curioso que no era más que un cura, que escopeta al hombro, andaba cazando por el lugar, por él se entera que por allí no había pasado ningún avión rumbo a Montevideo, tranquilizándose con esta aseveración. Por suerte, a los pocos minutos aparece un automóvil, con unos ocupantes muy bien dispuestos que le prometen conseguirle una lata de nafta en menos de media hora. En 25 minutos vuelven con una lata de 20 litros de nafta etiqueta verde (que por supuesto era para auto, la que se usaba en los aviones era etiqueta colorada; para transformar la etiqueta verde en nafta de avión, había que agregarle a ojo de buen cubero un poco de éter). Antes de poner en marcha el motor, con un lazo prestado por uno de sus circunstanciales ayudantes, ató el Blériot por el patín de cola a unos alambrados, para que no se fuera, ya que ellos desconocían la técnica de la época, para frenar el aparato (y también temían un poco a la hélice, al ruido, etc.), y dio pala arrancando prontamente el Gnöme 50 HP; lo hizo desatar, tomó un poco

1916

más de terreno y con viento de costado, por la forma del campo, despegó, pasando cerca de los árboles de un monte cercano pero sin problemas. Enfiló hacia el Río Santa Lucía, navegando paralelo a la costa sin internarse mucho, eran las 10.00 horas, niveló a unos 800 metros de altura. Pasó Santiago Vázquez y puso rumbo a La Paz, para de allí, llegar al campo que Adami tenía en Piedras Blancas, cuando el motor nuevamente comenzó a ratear hasta que se detuvo por falta de combustible, con la hélice calada eligió una fracción de terreno que no tenía mas de 60 por 40 mts., y aterrizó, pasando cerca del alambrado límite, había volado unos 50 minutos. Enseguida concurrieron varios curiosos, siendo uno de ellos hijo de un amigo de Cristi, el Dr. Carlos Tiscornia, que lo proveyó de una lata de nafta, repostando el aparato y con la ayuda de su amigo y los vecinos para sujetarlo, puso en marcha y saltó a su asiento, dando la orden de la suelta. El decolaje fue rozando el alambrado pero con felicidad, eran las 12.10 hs. y puso rumbo al hipódromo de Maroñas y con la tranquilidad de saber que no había pasado ningún avión tomo altura y a los 10 minutos distinguió el hipódromo, más cerca avistó el campo de Adami, camino por medio de Maroñas, hizo dos pasajes por las distancias mayores para reconocer este aeródromo en el cual nunca había estado y aterrizó, eran las 12.30 hs. Arrimó el Blériot carreteando al hangar y se encontró con sus colegas Adami y Sáenz Lacueva, quienes sorprendidos por creer que iban a recibir a Boiso Lanza, se encontraron con que el piloto era Cristi. Luego de las explicaciones del caso fue conducido hasta la Mayoría del Regimiento de Caballería, lindero con el aeródromo, allí fue recibido por su Jefe, el Cnel. Julio C. Martínez y su Segundo el Tte. Cnel. Rufino Sáenz, quienes comunicaron la novedad a la superioridad, disponiendo el Presidente de la República, Dr. Feliciano Viera, su inmediato arresto de rigor en alojamiento. En la tarde recibió la orden de presentarse en la presidencia, siendo recibido por el Dr. Viera y el Ministro de Guerra y Marina, don Joaquín C. Sánchez que lo acompañaba. El Presidente le reprochó la grave falta de disciplina que había cometido pero a su vez

lo felicitó por la suerte con que había terminado esta aventura sintiendo con seguridad orgullo por el gesto de intrepidez de este joven oficial, que venía a sumar otro triunfo más de nuestra aviación, en esos días tan especiales, en que Montevideo estaba conmocionado por todo lo que estaba pasando con estos cuatro primeros aviadores militares. Como corolario de esta aventura, digamos que el arresto no duró mucho ante la situación creada y la felicidad de todos por la serie de buenas noticias, el Blériot fue embarcado en el vapor "Cabo Santa María" de la Compañía de Navegación Hamburgo Sudamericana, gratuitamente, por la intervención del aviador Ángel S. Adami; Cristi partió en el vapor de la Carrera el día 20 de noche, siendo recibido en el puerto de Buenos Aires por una delegación de oficiales de El Palomar y un grupo de amigos, y muy afectuosamente por el Director de la Escuela Tte. Cnel. Obligado, en el casino de oficiales se le brindó una copa de champagne a su salud.

EL VUELO DE BOISO LANZA

En Montevideo había gran expectativa, esperando la llegada al Hipódromo de Maroñas del Tte. 1o. Boiso Lanza en el Castaibert de 100 HP, ese mismo día 18 de julio. En el "circo" de Ituzaingó se había reunido una gran cantidad de público que ansioso esperaba ver aterrizar en la arena a Boiso Lanza, procedente de Buenos Aires. Eran las 12.00 horas cuando partió del aeródromo de Villa Lugano, donde Paul Castaibert construía sus aeroplanos y tenía la Escuela de Vuelo. Fue despedido por un gran número de personas, entre quienes se encontraba el Presidente del Aero Club Argentino, Ing. Alberto R. Mascías, el Secretario de esa Institución Teniente de Fragata Raúl F. Moreno, el aviador Paul Castaibert, etc. Trató de tomar altura lo más pronto posible y logró alcanzar la cota de 1800 mts., donde con viento a favor puso rumbo directo a Montevideo —el cielo estaba claro, con vientos del Oeste, como

1916

es típico con un centro de altas presiones— a la hora de vuelo avistó el cerro de Montevideo, recorriendo la ciudad antes de descender. Regresaba al Hipódromo, cuando sobre el cuartel de Blandengues, en la Avda. Gral. Flores, se percató que en el caño de goma que une el tanque de aceite con el motor se había desprendido. Tomó una rápida decisión y trató de aterrizar prontamente en las cercanías del cuartel. Un grupo de soldados que observaban la maniobra, obstaculizaron el descenso por lo que tuvo que desviarse al aterrizar, terminando la carrera en una casilla de madera, por lo que el aparato resultó con desperfectos en las alas, lastimándose el piloto levemente en el labio superior. El tiempo empleado en esta travesía fue de 1 hora 22 minutos, un verdadero record para la época. Luego de dejar todo acondicionado, en un automóvil que lo vino a buscar, se dirigió al Hipódromo donde lo esperaba el público para festejar su llegada. A las 14.30 horas, arribó a Maroñas siendo muy aplaudido y recibido por el Ministro de Guerra y Marina, a quien hizo entrega de una carta de su homónimo argentino Gral. Allaria. En las tribunas se le tributó un homenaje, haciendo uso de la palabra el Alf. Tydeo Larre Borges y el Sr. Luis E. Azarola Gil quienes con emotivas palabras le dan la bienvenida. Mientras tanto, el Tte. Sáenz Lacueva, autorizado por el Ministro Sánchez, decoló de Piedras Blancas en el Castaibert de 60 HP Le Rhöne, sobrevoló varias veces el Hipódromo, como recibimiento a su compañero, entusiasmando con esta demostración a la gente que fue a presenciar las carreras y con la esperanza de ver aterrizar a Boiso Lanza.

PROYECTO DE LEY PARA CREAR LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN

Ese gran momento que estaba pasando la Aviación Nacional con estos cuatro representantes del Ejército, había que aprovecharlo, y eso es lo que hicieron el Presidente y el Ministro de Guerra y Marina.

El 24 de julio de 1916 a propuesta de este último Joaquín C. Sánchez, el Presidente de la República Dr. Feliciano Viera, envía un mensaje a la Asamblea General, propiciando un proyecto de ley, que crea la Escuela Militar de Aviación. En este mensaje se exponen algunos de los siguientes motivos:".. .esta iniciativa no puede tomarse en momento más oportuno", decía en sus párrafos iniciales y luego agregaba, "...ella esta prestigiada por toda la opinión nacional, sorprendida e impresionada en sus aspiraciones legítimas de progreso ilimitado en todos los órdenes del saber y de la vida civilizada, por el éxito obtenido en buena ley con el número reducido de discípulos, egresados los unos de la Escuela de Aviación Militar de Chile y estudiantes los otros de la Institución de la misma índole en Argentina..." y afirmaba más adelante "... la incorporación a nuestro Ejército del elemento de guerra, que se ha denominado con sobrada razón "La Quinta Arma", es una necesidad sentida, una exigencia de los progresos modernos en materia militar..." El proyecto de ley constaba de doce artículos, en ellos se establecían la creación de la Escuela Militar de Aviación, las directivas a las que se ajustaría su funcionamiento y la misión que la misma cumpliría dentro del Ejército Nacional.

Al otro día, 25 de julio, fue informada por la Comisión de Hacienda, dirigiéndose al Senado en forma laudatoria para la nueva Institución a crearse, aconsejando la conveniencia de que las instituciones militares se complementen con la nueva Escuela. El Senado sancionó el proyecto y comunicó a la Cámara de Representantes, la adquisición de los nuevos aviones con los cuales el comienzo de esta Escuela estaba solucionado, al igual que la persona que dirigiría los talleres, pues el mismo día que se trató la compra de los aviones, también se arregló lo segundo, pues quedó sentado que Castaibert se encargaría de esa parte, en el nuevo instituto, radicándose en Montevideo, como así se lo dice a Bonilla en una carta que escribe el 9 de julio de 1916. Castaibert llega a Montevideo nuevamente el día 25 de julio de 1916, entrevistándose nuevamente con el Ministro Sánchez al día siguiente, donde se debió

tratar la compra de un avión más "Castaibert", los que sumaban ahora cinco, dado los triunfos obtenidos en Argentina y Uruguay, así como la designación del Jefe de talleres de la Escuela Militar de Aviación. Las repercusiones del triunfo de Berisso en el raid Buenos Aires-Mendoza fueron muchas en Argentina y Uruguay, la más importante para él, fue que le significó ser piloto militar antes de lo previsto, sin haber cumplido el requisito de ser piloto aeronauta.

Ya se lo había prometido el Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte. Cnel. Alejandro Obligado, que obtendría el preciado diploma si llegaba a Mendoza, aún cuando no fuera ganador de la travesía y de esta manera alentarlo en la empresa.

En el Boletín Militar No. 4514 de la República Argentina, del 27 de julio de 1916, aparece el decreto por el cual el Presidente de la Nación Argentina, otorga el diploma de Aviador Militar al Tte. 2o. Cesáreo L. Berisso de la R.O.U., juntamente con el emblema correspondiente en esa fecha, luego de haber sido dado de alta del Hospital de Mendoza, donde recibió múltiples atenciones y varias visitas del Gobernador de la Provincia, Sr. Alvarez, se dirigió a Buenos Aires, después de haber sido agasajado por la colonia uruguaya encabezada por el Sr. José Galeano, quienes le entregaron un diploma y una medalla de oro. A fines de agosto ya estaba en Montevideo pasando su convalecencia y todavía con muletas, esperando el alta definitiva para regresar a Buenos Aires, a fin de realizar las ascensiones en globo que le faltaban para obtener el correspondiente brevet de aeronauta.

Cristi mientras tanto, en agosto reinició las actividades, volando en Blériot, efectuando ascensiones en esférico que le permitieron el día 19 de setiembre de 1916, obtener el diploma de piloto aeronauta, según las exigencias de la Fédération Aéronautique Internationale, siendo como se dijo, el último què otorgó el Aero Club Argentino, con el número 35. A pocos días de la última ascensión tuvo un percance en Blériot, resultando ileso aunque el aparato quedó maltrecho. Como broche final a su actuación en Argentina el 8 de octubre efectuó el raid exigido para

finalizar con total éxito el curso superior de aviador militar, con el siguiente triángulo: El Palomar - Lobos - Mercedes - El Palomar; este vuelo fue hecho en un Blériot de 80 HP empleando toda la mañana y buena parte de la tarde por la neblina que le impidió salir de Mercedes antes del mediodía.

Mientras Cristi solucionaba sus cosas en Buenos Aires, en Montevideo Boiso Lanza y Sáenz Lacueva no permanecieron inactivos, tratando de movilizar a los legisladores para no demorar la aprobación de la ley de creación de la futura Escuela; además sus nombres estaban a la orden del día en los medios de prensa de la capital, siempre por algún motivo importante y de relevancia. En agosto de 1916 se organizó el Primer Congreso Patriótico del Uruguay, que tendría lugar los días 25, 26 y 27 de agosto, en la Sala Verdi. En ese congreso que contaba con la Presidencia del Dr. Luis Piera y la Vice Presidencia del poeta Don Juan Zorrilla de San Martín, Boiso Lanza era uno de los Secretarios, e importante pieza de este evento nacional, que movilizó a gran parte de la opinión pública. En él se dieron cita las personalidades más relevantes de la vida ciudadana, figurando nuestro Precursor en dos comisiones, la Cuarta de Defensa Nacional y la Décima de Adopción de la Bandera de Artigas como Bandera de Guerra.

En el último día 27 de agosto, el también Secretario Julio Raúl Mendilaharsu planteó la disposición, que fue en primer término, de que el Congreso rindiera homenaje a los brillantísimos triunfos obtenidos por los cuatro nuevos aviadores militares, lo que se aprobó por unanimidad. En el banquete de clausura que ofreció la Asociación Patriótica del Uruguay a los Congresales hicieron uso de la palabra el Dr. Luis Alberto de Herrera y el Tte. 1o. Aviador Juan Manuel Boiso Lanza.

Pocos días más tarde, el 16 de setiembre, los Ttes. 1eros. Boiso Lanza y Sáenz Lacueva, reciben de manos del enviado especial y Ministro Plenipotenciario de Chile en Uruguay M. Martínez Ferrari, en
1916 una ceremonia realizada en la Escuela Militar de la Avda. Garibaldi,

la Medalla Nacional al Mérito de 3a. clase, en prueba de estimación y aprecio del Gobierno trasandino por sus brillantes actuaciones en Chile y su éxito en la Escuela de Aeronáutica Militar. Ese día en brillantes palabras, el Ministro Sr. Martínez Ferrari, hizo suya la amistad que supieron ganar en el país hermano los dos aviadores; luego hizo uso de la palabra en nombre del Poder Ejecutivo, el Ministro de Guerra y Marina, Joaquín C. Sánchez agradeciendo la distinción; y finalmente Boiso Lanza con emocionadas palabras agradeció en nombre de los dos, tan honrosa condecoración.

PRUEBA DE LOS APARATOS DE 70 Y 80 H.P. EN EL AERÓDROMO DE VILLA LUGANO

El 21 de octubre de 1916, el Tte. 1°. Juan M. Boiso Lanza, encargado por el Ministro de Guerra y Marina de recepcionar los aparatos "Castaibert" de motor Gnöme de 70 y 80 H.P., hizo los vuelos de prueba en el aeródromo de Villa Lugano, Buenos Aires.

El presidente del Aero Club Argentino, puso a disposición del aviador, un altímetro registrador, además los vuelos fueron presenciados por el secretario de esa institución, Sr. M. Ramos Vivot.

Dichos monoplanos pasaron todas las pruebas exigidas para su aprobación.

En el mes de octubre vemos a Berisso, restablecido, figurando en un homenaje en El Palomar, al Cnel. Arenales Uriburu por su reciente ascenso a Coronel. El Cnel. Uriburu fue quien lo recibió en 1915 cuando con Cristi se presentaron a la Escuela Militar de Aviación en El Palomar.

El 11 de noviembre de 1916 fue la discusión general de la Cámara de Representantes del Proyecto de ley de creación de la Escuela Militar de Aviación, en la cual intervino el Dr. Luis Alberto de Herrera, realizando una defensa vigorosa de este proyecto, hablando sobre los cuatro aviadores militares, deteniéndose en el Tte. Berisso, como ejemplarizante en todo sentido, y digno del estímulo de un ascenso al

igual que sus compañeros. El Proyecto fue aprobado el 15 de noviembre de 1916 por el Senado y la Cámara de Representantes de la R.O.U., reunidos en Asamblea General. El 20 de noviembre de ese año el Poder Ejecutivo puso el Cúmplase a la ley No. 5528 de creación de la Escuela Militar de Aviación.

1916

AERO CLUB ARGENTINO

AÑO VI. OCTUBRE DE 1916 NUMERO 42.

Teniente Cesáreo L. Berisso vencedor del raid Buenos Aires-Mendoza con 1048 kilómetros de recorrido.

Tapa de la Revista del Aero Club Argentino

Capítulo Tercero

La Escuela Militar de Aviación

1916-1919

Ley de creación 1916

1916

LEY CREÁNDOLA BAJO LA DEPENDENCIA DEL MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA

PODER LEGISLATIVO

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1°. Crease la Escuela Militar de Aviación, la cual dependerá directamente del Ministerio de Guerra y Marina.

Artículo 2°. El objeto de la Escuela es formar y entrenar al número de pilotos aviadores necesarios para el servicio de la fuerza armada.

Artículo 3°. Los cursos durarán como máximo seis meses. El resto del año se destinará al entrenamiento de los pilotos recibidos y al complemento de su cultura militar en las ramas que la aviación aplique.

Artículo 4°. El plan de estudio y programa para los cursos serán sometidos por el Director de la Escuela Militar de Aviación a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Artículo 5°. Fijase en veinte el número de alumnos militares.

Artículo 6°. Los títulos que la Escuela otorgue serán de dos categorías: 1°. De Pilotos Aviadores; 2°. De Pilotos Militares.

Artículo 7°. En los reglamentos respectivos se determinarán las pruebas exigidas para obtener los títulos a que se refiere el artículo anterior.

Artículo 8°. El presupuesto de la Escuela Militar de Aviación será el siguiente:

	Sueldo militar en "cuartel"	Compensación	Total
1 Director con clase	El de su clase	$ 1.440	$ 1.440
3 Oficiales instructores c/u	ídem. ídem.	" 1.200	" 3.600
1 Jefe de taller mecánico y de construcciones		" 1.800	" 1.800
2 Mecánicos c/u		" 960	" 1.920
1 Carpintero		" 1.200	" 1.200
Compensación para la brigada de Aviación		" 1.704	$ 11.664

RESUMEN	
Sueldo de oficiales en cuartel	$ 2.546
Compensaciones	" 11.664
Para gastos de funcionamiento e imprevistos por deterioros de aparatos, etc.	" 6.000
	" 20.210

Artículo 9. Los oficiales alumnos procederán del cuadro activo del Ejército y la Armada.

Dichos oficiales percibirán, mientras tengan la calidad de alumnos, el sueldo en actividad que les corresponda, según la ley de Presupuesto, y un 25% sobre el mismo de compensación.

Artículo 10. Por concepto de asignación de mesa se liquidará anualmente al Director con clase $ 180.00 y a cada uno de los oficiales instructores $ 120,00.

Artículo 11°. El Poder Ejecutivo podrá invertir por una sola vez, en la adquisición de aparatos y gastos de instalación, el importe de lo que figura depositado en la cuenta corriente que en

1916

el Banco de la República tiene el Ministerio de Guerra y Marina, de acuerdo con el decreto del 26 de junio del corriente año, cuya cantidad el 30 de setiembre último ascendía a $ 43.514,08.

Artículo 12°. comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores, en Montevideo a 15 de noviembre de 1916.

M. Magariños Solsona — *R. J. Areco*
1er. Secretario — *Presidente*

El campo del "Paso de Mendoza"

El 27 de noviembre de 1916, por Decreto, el Poder Ejecutivo se nombra Director de la Escuela Militar de Aviación al Tte. 1° Juan Manuel Boiso Lanza, y Oficiales instructores al Tte. 1° Adhemar Sáenz Lacueva, al Tte. 2°. Cesáreo L. Berisso y al Alf. Esteban Cristi. De esta manera nacía la Escuela, sin aeródromo, ni alumnos, pero con aviones e instructores.

A fines de noviembre de 1916, se le adquirieron al Sr. Etchegaray unos hangares o galpones que se encontraban próximos a la estación Montes, Canelones, para usarlos como hangares para guardar los aviones y para talleres. Ya en diciembre, en los primeros días, se comenzaron a desarmar, el mayor de ellos tiene 25 mts. de frente y 50 mts. de fondo, son de origen belga, todavía reciclados están en servicio en la Base Aérea Boiso Lanza.

En el mes de noviembre ya estaban de vuelta los oficiales que estudiaron en Buenos Aires, encontrándose los cuatro aviadores en Montevideo. El día 11 de noviembre en los salones del Centro Militar y Naval se les brindó un homenaje conjuntamente con los marinos que Intervinieron en la expedición de rescate de Shackleton, en las cercanías de la Antártida. En esa noche le fueron entregadas sendas medallas de oro a los Ttes. Boiso Lanza y Berisso por sus triunfos en el Centenario de la Rpca. Argentina

y también elocuentes notas al Tte. Sáenz Lacueva y el Alf. Cristi, por su actuación en el extranjero; hizo uso de la palabra en nombre del Comité Pro-Aviación Militar el Cnel. Núñez Brian.

A fines de 1916 se le encomendó al Alf. Esteban Cristi, la búsqueda de un campo apropiado para Aeródromo en las cercanías de Montevideo. En el Cno. Don Pedro de Mendoza, la vía férrea, y el Cno. que conduce al Reducto, seleccionó un vasto terreno, usado como pastoreo por un tambo cercano, en él existía solamente un rancho de terrón y paja, y un único árbol, un añoso ombú, donde hoy se encuentra el Cuartel General de la Brigada Aérea III. Inmediatamente se iniciaron las gestiones para expropiarlo, terminando el trámite el 17 de setiembre de 1917. Su extensión era de 37 hectáreas, 2032 metros cuadrados, pertenecía a la sucesión de don Andrés Etchemendy. Mientras corría el trámite de expropiación, se pagaba un arrendamiento de $ 80,00 mensuales a esta sucesión, a partir del 26 de diciembre de 1916, fecha en que se dispuso tal arrendamiento, su costo fue de $ 52.204.63.

1917

Comenzó su acondicionamiento como campo de Aviación, nivelando el terreno que se usaría como pista, así como la construcción de una carretera y un sendero en su interior, en enero de 1917, por parte de personal del Batallón de Ingenieros, al mando del Tte. 2°. Eduardo Montautti y del cual formaba parte, un joven oficial, quien a partir de ese momento no dejaría nunca su comunión espiritual con la Aviación Militar, se trataba del Alf. Edgardo U. Genta, nuestro "poeta soldado", que desde allí, cuando recién nacía como aeródromo ese campo, escribió su primer poema, dedicado a ella, la letra del "Himno a la Aviación Militar Uruguaya", que lleva música del maestro León Ribeiro.

El 4 de diciembre, se aprueba el programa de ingreso, para oficiales aspirantes a alumnos de la Escuela Militar de Aviación,

elevado por su Director. De acuerdo a Ley de creación de la Escuela, se hace un llamado a los oficiales del Ejército y la Armada que deseen seguir los cursos de Aviación. El examen médico se planificó para el día 15 de enero de 1917 (en realidad se comenzó el día 1°. de febrero de 1917) por una comisión que se nombró al efecto.

Como ya se había adelantado, las funciones técnicas como Jefe de Talleres quedaba a cargo de Paul Castaibert, constructor de los aviones monoplanos; el personal más calificado que lo secundaba en Villa Lugano, Buenos Aires, lo siguió a Montevideo.

El primero en ser contratado fue el mecánico español don José Gómez que ingresó el 13 de diciembre de 1916; lo siguió el carpintero y fabricante de hélices don Miguel Juan Nadal, español, extraordinario artesano que ingresó el 20 de enero de 1917; y el ayudante de mecánico don Laureano Varela, también español, que ingresó el 19 de marzo de 1917. Además para completar estos cuadros de los servicios se contrataron en Montevideo con fecha 12 de marzo de 1917, a los ayudantes de mecánico don Dagoberto Moll y don Pacífico Zulberti; el 11 de junio a don Gerardo Dotti, como mecánico —quien sería más tarde Jefe de Talleres— y más adelante a don Augusto Santini, don Juan B. Chavay, don Nicolás Korniloff y otros.

El personal de tropa estaba compuesto por una llamada Brigada de Aviación, que según el proyecto de Ley estaría compuesto por: un Sgto. 1°., 4 Sgtos. 2os., 4 Cabos y 30 Soldados. Este personal fue seleccionado de diferentes unidades de Caballería e Infantería por el Boletín N°. 305 del Estado Mayor del Ejército y a ellos se les sumó más adelante los ordenanzas de cada oficial, que también pasaron a la Escuela en comisión. Esta Brigada de Aviación pasó a prestar servicios en la Escuela a partir del día 14 de mayo de 1917.

En los primeros días del mes de enero de 1917, se libró una orden de pago de $ 7.000, a favor de Castaibert, importe que era

para el pago final de aparatos y reparación de los mismos. A los pocos días, el 20 de enero, llegó de Buenos Aires el ahora Jefe de los Talleres de la Escuela Militar de Aviación Paul Castaibert, trayendo los aviones monoplanos que faltaban entregar a la Escuela. Se trataba del 50 HP, del 70 HP y del 80 HP reparado luego del accidente de Berisso; además trajo consigo material de carpintería y piezas de repuesto, todo esto fue recibido en la misma Dársena del Puerto, por el Tte. 1°. Boiso Lanza que lo esperaba con camiones de la Intendencia del Ejército y la Armada, para el transporte. En el mismo barco que trajo los aeroplanos gratuitamente por gestiones del Director Boiso Lanza ante los Sres. Delfino Hnos., arribó don Miguel Juan Nadal, con su material de carpintería, uniéndose desde ese día, como se dijo a nuestra Aviación Militar. Existe una foto conocida en que se puede ver los tres monoplanos Castaibert desarmados, por la Avenida de Mayo de Buenos Aires, remolcados cada uno por un automóvil rumbo al puerto y dice erróneamente "Uno de los primeros embarques de aviones Castaibert para el Gobierno de Uruguay en la Avenida de Mayo", con la fecha 20 de febrero de 1917.

De acuerdo a la Orden General N°. 1930, el 1°. de febrero comenzaron los exámenes médicos de los quince aspirantes a pilotos aviadores, que se habían presentado al llamado que se hizo luego de crearse la Escuela, ante una mesa compuesta por los Dres. Eduardo Martínez, Francisco Fernández Enciso y Hernán Artucio, estando presidida por el Tte.1°. Boiso Lanza. Estos exámenes concluyeron el día 5 de febrero, habiendo sido aprobados ocho oficiales subalternos, de diferentes armas del Ejército.

En el mes de febrero se producen tres ascensos entre los cuatro aviadores. Boiso Lanza asciende a Capitán y Berisso a Tte. 1°. por "méritos especiales", de acuerdo a la nueva ley de fecha 28 de diciembre de 1916, que por su artículo 1°. modificaba los

1917 artículos 442 y 443 del Código Militar vigente. En el considerando

del texto del Decreto por el cual el Poder Ejecutivo ascendía a Berisso dice: "que el Tte. 2°. don Cesáreo L. Berisso, por el hecho de haber triunfado en el Raid Aeronáutico Buenos Aires - Mendoza, sin poseer aún el Brevet de Piloto Militar, tiene méritos suficientes para ser ascendido al empleo militar inmediatamente superior, puesto que el triunfo conseguido lo enaltece en el concepto público internacional, además de que prestigia al mismo tiempo a su país y al Ejército de que forma parte". Cristi asciende a Tte. 2°.

En esos días los trabajos de instalación en el campo del Camino al Paso de Mendoza, iban a un ritmo acelerado, estando instalados ya en el lugar, el destacamento del Batallón de Ingenieros N°. 1 que estaba realizando los movimientos de tierra, colocando las columnas para las cabreadas de los hangares, etc. Todos estos trabajos estaban bajo la dirección técnica del Tte. Cnel. Arquitecto Alfredo R. Campos, Jefe de la 3a. División del Estado Mayor General del Ejército.

Con fecha 12 de febrero y por la Orden General N°. 1944, se incorporó a la Escuela, todavía en plena formación y sin sede, al Alf. José María Luzardo para cumplir las funciones de ayudante del Director.

Por la Orden General N°. 1949 del 27 de febrero de 1917, se declararon aptos para el ingreso a la Escuela Militar de Aviación a los Ttes. 2dos. Salvador Gandolfo y Tydeo Larre Borges y a los Alféreces Alfredo M. Rinaldi, Alfonso Montero Pérez, Coralio C. Lacosta, Efraín González Conzi, José L. Ibarra y Nicolás Larroca y más tarde se les unió el Alf. Alberto Demichelli, quedando su número en nueve. Como no estaban prontas todavía las instalaciones en el Paso de Mendoza, se usó como primera sede de la Escuela, gracias a la hospitalidad de sus autoridades, el edificio del Centro Militar y Naval, en la Avenida 18 de Julio 1236, entre Cuareim y Yí, en ese lugar el Cap. Boiso Lanza comenzó las clases teóricas y además daba gimnasia a estos primeros ocho y luego nueve alumnos de la Institución.

Berisso nuevamente en Buenos Aires

La Escuela contaba ahora con cinco monoplanos "Sistema Castaibert" o como ya los empezaban a llamar "Morane-Castaibert" (aunque no tuvieron nada que ver con el fabricante francés del viejo mundo y como decía Antonio María Biedma R. para querer darle un poco más de lustre a la marca de estos aeroplanos, de la misma manera que se usaba la marca Morane-Saulnier, que eran dos fabricantes unidos o también Gnöme-Le Rhöne, las conocidas fábricas de motores que se unieron). Con estos cinco aparatos los instructores mantendrían su entrenamiento y más tarde con ellos se comenzarían los cursos de Piloto Aviador Militar, a los futuros alumnos que hubieran terminado el curso de Piloto Aviador. Pero faltaba la máquina de instrucción primaria. Para subsanar esto se entró en tratativas con la Escuela Militar de Aviación de El Palomar, en Buenos Aires, pues en sus talleres ya se habían construido varios biplanos tipo H. Farman de instrucción primaria, modernizados. Se llegó a un acuerdo con la Escuela argentina y se comenzó a construir el Farman. Por la Orden General N°. 1965 en que aparece la Resolución del 29 de marzo de 1917, se cometía al Tte. 1°. Berisso que se encontraba en Buenos Aires para continuar sus estudios de aviación, de efectuar indagaciones sobre la calidad y precios de repuestos de motores que encuentre en dicha ciudad, así como que asistiera a los talleres de la Escuela Militar de Aviación argentina durante la construcción del aparato H. Farman 50 HP tipo Escuela. Este aeroplano era el sexto que se construía en estos talleres, en los cuales a partir del tercero hubo una serie de cambios y ya el cuarto se fabricó con todas las innovaciones que identificarían al que solicitó el Gobierno uruguayo. Como características diferenciales de los otros H. Farman anteriores, este tenía un solo timón de dirección central agrandado, que sobresalía al plano horizontal de la cola. Pero lo más significativo de las mejoras de estos biplanos tipo "El Palomar",

1917

fue la colocación de un cable flexible compensador, para aumentar la eficiencia del comando transversal en un cien por ciento, pues mientras los alerones de la derecha bajaban, los de la izquierda subían o viceversa, como los aviones más modernos de la época, el piloto de esta manera tenía una mayor defensa. En los modelos anteriores al inclinarse el avión a la derecha o a la izquierda, sólo tenían la mitad de su eficacia, en vuelo los alerones se mantenían en el lecho del viento y en tierra estaban en posición de "caídos". Estas innovaciones fueron hechas por el luego Ing. Ambrosio L.V. Taravella, técnico precursor de la Escuela de El Palomar. Al biplano se le puso un motor Gnôme de 50 HP, propiedad del Estado que fue recorrido en la Casa Gnôme de Francia, junto con otro motor llevados ambos a Europa por el A/N Atilio Frigerio; pertenecían a los aviones de Los Cerrillos.

Berisso, el único uruguayo que cruzó el Plata en globo libre

Berisso en Buenos Aires comenzó a realizar las ascensiones que la faltaban para lograr el Brevet de Aeronauta. El 22 de marzo, con el Cap. Aníbal Brihuega de piloto, realiza la primera en el globo "Pampero II", saliendo de Bernal, a las 3 hs. 10 minutos de vuelo aterrizaron en Monte. Ocho días más tarde, el 30, también con el Cap. Brihuega, en el "Pampero II", salen de Bernal y llegan a San Vicente en 3 hs. 20 minutos, esta era la cuarta ascensión que efectuaba, la 1a. fue en diciembre de 1915. El 26 de abril, en el "Pampero II" con el Tte. 1° Alberto González Albarracín hace la quinta suelta de Bernal a Tristán Suárez en 3 horas. El 11 de mayo de 1917 realiza la última ascensión en el Río de la Plata y la más importante de un uruguayo hasta hoy en día, desde Bernal en Buenos Aires, hasta las Sierras de Mal Abrigo en el Depto. de San José. Uruguay, en el globo "Tte. Agneta" siendo él el único tripulante, esta era su sexta suelta. El

esférico era de 1200 m3, y fue construido en Buenos Aires por el Cap. Ernani Mazzoleni, para el Aero Club Argentino que era su propietario. Partió a mediodía del Bernal , alcanzando una altura de 600 mts., siendo impulsado por el viento del sud oeste hacia el estuario, tres horas más tarde pasó por la ciudad de Colonia con rumbo nordeste. En Tarariras descendió hasta una corta distancia del suelo, para informarse respecto al punto sobre el cual se hallaba y luego arrojando el lastre (que a su partida alcanzaba a 1000 Kgs. de arena) continuó su viaje hasta las 18 hrs., en el crepúsculo, encontrándose sobre las Sierras de Mal Abrigo, en el Depto. de San José, en ese paraje descendió tomando tierra cerca de la vía del tren. Acomodó el balón en su barquilla y al paso del tren lo detuvo, montó en él con su globo, pasando más tarde por la ciudad de San José y de allí a Montevideo, para tomar el vapor de la carrera y presentarse en Buenos Aires con el esférico en perfectas condiciones y de esa manera devolverlo al Aero Club. A los cinco días el Cap. Brihuega efectúa una ascensión, lo que nos da la certeza de su buen estado. Este viaje de Bernal a Mal Abrigo es de unos 160 Kms. en línea recta y fue hecho en unas 5 horas y media. Fue el único internacional que hiciera un uruguayo hasta hoy.

La Escuela Militar de Aviación pasa a depender del Estado Mayor del Ejército

Mientras Berisso corría sus aventuras en globo y controlaba la fabricación del Farman, en Montevideo se seguía preparando las instalaciones de la Escuela. El 23 de abril por Decreto expedido por el Poder Ejecutivo, la Escuela Militar de Aviación pasa a depender del Estado Mayor General del Ejército desde el punto de vista militar.

1917 Por la Orden General N°. 1992, de fecha 4 de junio de 1917, se dispone la presentación de los oficiales alumnos de la Escuela

en el Paso de Mendoza, para la iniciación de los cursos. Su alojamiento fue en carpas, durante el tiempo en que se levantaban las construcciones, en algunas fotografías se aprecian las carpas a los costados del hangar grande. Allí continuaron con las clases teóricas y pudieron ver y sentir los aviones, impregnándose del necesario espíritu de vuelo cuando veían volar a los instructores en los monoplanos Castaibert, esperando ansiosamente la llegada de Berisso con el nuevo Farman.

Berisso, único aviador que cruzó El Plata en Farman 50 HP

No era fácil llegar al Paso de Mendoza en esa época ya lejana, sobre todo presentándose tan temprano como corresponde en cualquier institución militar, pero existía un verdadero "esprit de corps", que hacía que todas las incomodidades se toleraran sin mayores problemas; es que la mística de la Aviación se había prendido en ellos aunque todavía no volaran. Normalmente venían en tranvía hasta Gral. Flores y José Ma. Guerra, que era la terminal de las vías, de allí en breck hasta el Paso de Mendoza y más tarde cuando se contó con mayores medios, en camión. Algunos entusiastas de Arma montada, venían desde el Centro en sus caballos. Lo que no faltó nunca fue el empuje de alumnos e instructores, que sortearon toda clase de inconvenientes en esta segunda y definitiva etapa de nuestra aviación.

En Buenos Aires finalmente el Farman quedó terminado a fines del mes de junio de 1917, el Cap. Boiso Lanza y el aviador Castaibert, Jefe de los Talleres se trasladaron a la Escuela de El Palomar para controlar el nuevo aparato, que Berisso le tenía que efectuar los vuelos de prueba. El primer vuelo fue realizado el día 30 de junio, satisfechos con este primer vuelo regresaron el día 2 de julio a Montevideo. Ambos aprovecharon su estadía en la

capital argentina y con la ayuda de Berisso y los conocimientos de la plaza de Castaibert, adquirieron dos motores rotativos, uno de 50 HP y otro de 80 HP, que sumados al sobrante que trajo el A/N Frigerio, recorrido en Francia y que no se usó en el Farman, quedaron como de repuesto ante cualquier eventualidad. El día 6 de julio Berisso realizó otro vuelo de prueba, comprobando algunos detalles que se le habían corregido luego del primer vuelo. Ya con todo preparado el día 11 de julio de 1917, dos meses más tarde de haber cruzado en globo el Río de la Plata y después de haber sorteado todas las dificultades y de haber solucionado los trámites de la entrega del biplano Farman, vuelve a repetir la hazaña del cruce del estuario, ahora con este aeroplano, sin cabina de ninguna índole y a una velocidad que no pasa de los 60 k/h, constituyéndose en el primero y único piloto que cruza con este tipo de aparato el Río. A media mañana de ese frío día invernal despegó de El Palomar rumbo a la ciudad de Colonia, a la cual sobrevuela al mediodía a unos mil metros de altura, con viento favorable, donde se le esperaba con gran expectativa por parte de los ciudadanos de esta ciudad colonial, por lo que una gran cantidad de gente se lanzó a las calles para contemplar su pasaje. Minutos más tarde sobrevuela y efectúa evoluciones sobre Juan Lacaze; en las cercanías de Arazatí, San José, aterrizó para proveerse de combustible y limpiar un poco el motor (quizá con mucho aceite de ricino o castor ante el prolongado vuelo), en un campo aledaño donde un año atrás había descendido Cristi con su Blériot, allí lo esperaban junto a los técnicos de la Escuela Militar de Aviación, unas doscientas personas que lo aclamaron y alentaron. Despegó normalmente y se dirigió a Montevideo, que sobrevoló desde el puerto por la calle Sarandí, 18 de Julio y 8 de Octubre hasta poner rumbo a la Escuela, donde se le esperaba. Al aparecer en la lejanía, Boiso Lanza monta en el Castaibert 70 HP. que era su preferido y despega para encontrarse con el Farman

1917

en vuelo. Berisso aterriza y es recibido por algunos alumnos de la Escuela, los instructores, oficiales del Batallón de Ingenieros, destacados en el aeródromo, entre ellos el Tte. Raúl de León que comandaba la tropa de 50 hombres de esa Arma en ese período. Periodistas y fotógrafos de la prensa, encontrándose entre los primeros don Vicente Basso Maglio. Más tarde arriba su padre el Sr. Cesáreo Berisso, Jefe Político de Canelones. Minutos más tarde del arribo de Berisso, el Tte. 2° Cristi efectúa un vuelo en el nuevo biplano, tomando conocimiento de la máquina con la cual él y Berisso darían instrucción de vuelo a los alumnos del Curso de Pilotaje, pues el Cap. Boiso Lanza y el Tte, 1° Sáenz Lacueva se dedicaron a los monoplanos Castaibert. Este Farman vino con la bandera uruguaya pintada en el timón de dirección y las cocardas de Artigas en las alas, y el nombre "El Águila" en el timón de profundidad en recuerdo de los Farman de Los Cerrillos.

A partir de aquí, a los aviones militares, se les empezó a pintar en las alas la insignia de Artigas, dejando en blanco el timón de dirección, que recién en 1920, con la llegada de los nuevos aviones, se comenzó a estampar la bandera de Artigas en ese timón.

En esos meses, la fama de Berisso como aviador había alcanzado un punto muy alto. Había comenzado cuando ganó la gran carrera aérea Buenos Aires - Mendoza el año pasado y culminó en 1920, cuando la ciudadanía le obsequió un avión S.V.A. por colecta popular; más o menos a mediados de este año 1917 el compositor nacional Genaro Nerón Domínguez, le dedicó un tango milonga para piano, al que tituló "Berisso", como homenaje a su intrepidez.

Los instructores continuaron su entrenamiento volando en los Castaibert, haciéndolo a veces ante público, demostrando con esos vuelos la existencia de la Escuela a la ciudadanía, como los

que se realizaron el día sábado 14 de julio sobre el hipódromo de Maroñas.

Los trabajos de reparación de los aviones se hacían en forma artesanal sin mayor ayuda de herramientas y máquinas adecuadas hasta que finalmente el día 6 de agosto se logró instalar un taller mecánico y otro de carpintería a un costo de $ 5.000.-, de esta manera la infraestructura de la Escuela, se iba completando poco a poco.

Vivac y desfile del 25 de agosto

El 25 de agosto de 1917, se exhibe por primera vez en público, todo el material de vuelo de la Escuela Militar de Aviación en un vivac y desfile que realizó toda la guarnición de Montevideo, en Punta Carretas. El vivac se extendió entre Trouville en Pocitos y las canteras del Parque Urbano (hoy Parque Rodó) bordeando la rambla. El palco presidencial estaba ubicado, más o menos, donde hoy se encuentra la estatua de Confucio, antes del Parque Hotel, con frente a la rambla. Esta revista sería la primera en veinte años, pues desde el 25 de agosto de 1897, en la época del Presidente Idiarte Borda, no se efectuaba un acto militar de tal naturaleza. La Escuela Militar de Aviación, al principio del vivac, formaba parte de la 1ra. Brigada, que comandaba el Cnel. Don Guillermo Ruprecht y que estaba constituida por la Compañía de desembarco del crucero acorazado "Pueyrredon" de la Armada Argentina, la Escuela Militar de Aviación , la Escuela Naval, la Escuela de Marineros, el Batallón de Marina, la Escuela Militar, la Escuela de Gimnasia y Esgrima, el Batallón de Ingenieros N° 1, el Cuerpo de Bomberos y la Compañía de Ametralladoras. Por primera vez la población pudo observar no sólo los aviones (que vinieron volando en la tarde del día anterior) sino también el personal que formaba parte de la novel Escuela, en este gran

1917

desfile militar, donde se mostraron todas las novedades de las Fuerzas Armadas, como el Batallón de Ingenieros con sus pontones, los aviones, etc. Después de la 1ra. Brigada seguían en orden otras tres Brigadas. Luego que el presidente de la República, Dr. Feliciano Viera acompañado por el Sub-Secretario de Guerra y Marina Dr. Arturo Gaye, en un "landau" de gala revistara las tropas, a la hora 14.15, decolaron los aviones. Primero el Farman con el Tte.2° Esteban Cristi a los mandos, lo siguió un Castaibert con el Cap. Boiso Lanza, más tarde otro Castaibert con el Tte. 1° Sáenz Lacueva y por último despegó el Tte. 1° Berisso en otro. Evolucionaron sobre las tropas y el palco oficial, siendo fervorosamente aplaudidos por la muchedumbre que colmaba la rambla y los alrededores, dirigiéndose más tarde a su base en el aeródromo del Paso de Mendoza. Este fue el primer desfile aéreo de aparatos militares en nuestro país y no una muestra estática.

Los vuelos de los instructores

Durante el año 1917, se realizaron unos dos mil vuelos, de los cuales la gran mayoría correspondieron a la enseñanza del curso de pilotaje y los otros a los raids y entrenamiento de los instructores. Estos raids se efectuaron en el marco de una disposición tomada por el Ministro de Guerra y Marina, que ordenaba que se hicieran vuelos al interior del país, para de esta manera dar a conocer la nueva Institución. El primero de ellos se efectuó el día 29 de setiembre en un Castaibert de 80 *HP*, con el Tte. Berisso a sus mandos, siendo Canelones su punto de destino, allí fue recibido por autoridades y público en general, siendo agasajado con un almuerzo. El segundo raid lo realizó el Tte. 1 ° Sáenz Lacueva el 10 de octubre, a la ciudad de Florida, aterrizando el Castaibert en los alrededores, para regresar ese mismo día a la Escuela sin percances. El vuelo siguiente fue hecho por el Tte. 2° Cristi, hasta la ciudad de Durazno, el día 22 de octubre, este raid era esperado desde

varios días atrás por la población de esta ciudad; arribó a la capital departamental, no pudiendo aterrizar en el hipódromo por lo que tuvo que hacerlo en la chacra del Sr. Peluffo en los aledaños, numeroso público acudió a observar el aparato cuando se enteró de su descenso; partió a la hora 15.30 arribando al Paso de Mendoza sin problemas. El día 28 de octubre, el Tte. Berisso realiza en avión su tercer raid en el año, y segundo en monoplano, esta vez con un Castaibert de 60HP, saliendo bien temprano en la mañana para aterrizar en las cercanías de Piedras de Afilar donde sus padres tenían campo, siendo recibido por el vecindario y toda su familia que lo esperaba, incluido su padre, Jefe de Policía de Canelones. El raid más importante lo acomete el Cap. Boiso Lanza el día 6 de noviembre, a Paysandú con un Castaibert de 70 HP, ese día salió bien temprano del Paso de Mendoza arribando al hipódromo de esa ciudad a las 8.30 horas, luego de haber sobrevolado la población. Después de almorzar en el Regimiento de Artillería, partió hacia el Sur, sobrevolando nuevamente esa capital del litoral. En las cercanías de la localidad de Young el tiempo se tornó tormentoso, por lo que decidió aterrizar, haciéndolo en la estancia del Sr. David Cash, donde pernoctó. Al otro día 7 de noviembre, despegó para Trinidad, donde aterrizó al mediodía, con el fin de cargar combustible y aprovechar para almorzar; descendió en la chacra de Pedro Robledo, encaminándose mucha gente de la localidad para observar el aparato. El Jefe Político y otros personajes advertidos que se trataba del Cap. Boiso Lanza, Director de la Escuela Militar de Aviación, fueron a buscarlo para almorzar en el Hotel Laplume.

El primer antecedente aeronáutico que se tenía en Trinidad era la ascención del globo de aire caliente de Antonio Cabral, "Granada", en el cual se había elevado, además de su propietario, la señorita Herminia Carbajal Salinas, en el año 1912.

El Castaibert aparentemente tenia fallas, por lo que Boiso Lanza, según dicen las crónicas, para no defraudar las expectativas de los lugareños, decidió hacer un vuelo de prueba antes de

1917

partir hacia Montevideo y ver si tenía que reparar o continuar. Decoló, ya en el aire el aparato por perdida de potencia se precipitó a tierra, con destrozo casi total y heridas de consideración para su piloto; había caído en la chacra de Oribe, a unas pocas cuadras del lugar del despegue. En una camilla improvisada fue llevado al domicilio del Tte. Cnel. Héctor Marfetán, Jefe del Regimiento, donde se le prodigaron los cuidados del caso. A causa de este accidente, Boiso Lanza fue el primero que usó los servicios del recién nombrado médico de la Escuela, el Dr. Bartolomé Vignale (que empezó a trabajar en el Instituto a partir del día 10 de octubre, con el comienzo de la instrucción de vuelo, en la primavera, para que estuviera presente durante los vuelos de pista, como es de orden en todas las Escuelas de Vuelo. Este nombramiento recayó en este joven profesional, que con los años se transformó en un especialista de primer orden para las enfermedades de la piel. Fue el primer médico permanente con que contó la Aviación Militar) pues este facultativo junto con el Director del Hospital Militar Central, Dr. Francisco Fernández Enciso, se trasladaron hacia Flores (Trinidad o Porongos) en automóvil con un baqueano provisto por el Sr. Cesáreo Berisso: los médicos decidieron que Boiso Lanza regresara, lo que hizo en el tren ordinario que pasaba por Durazno el día 10 de noviembre, notablemente mejorado. Lo acompañaron el Dr. Vignale y el Tte. 2° Cristi, que se había trasladado también a Trinidad.

Entre los vuelos de entrenamiento, es interesante destacar algunos que se realizaron como de reconocimiento, tomándose alguna fotografía en ellos. Existe una prueba de uno de esos vuelos realizados a mediados del año, en una fotografía, que aparece en el "Álbum Militar Uruguayo" publicado por el Centro Militar y Naval que salía en fascículos, de un cuartel de Caballería, tomada a unos 200 mts. de altura, desde el Castaibert de 50 HP (se puede ver en el ángulo izquierdo, los tubos del fuselaje descubierto del

aparato). Esta quizá sea la primera fotografía tomada por un avión militar en nuestro país.

La actividad aérea en Uruguay

La actividad aérea en Uruguay, durante el año 1917, casi estuvo radicada en los vuelos de los pilotos de la Escuela Militar de Aviación. De los pilotos civiles nacionales únicamente volaba Adami en forma muy esporádica, pudiendo contarse los vuelos que hizo ese año fuera del campo que tenía en Piedras Blancas, pues no fueron más que dos los conocidos, uno que hizo el día 26 de julio, siempre en el Farman N°. 14 (de los construidos por Marichal) acompañado por la Srta. Nelia Machado, con aterrizaje en el Paso de Mendoza para conocer el aeródromo y con el objeto de agradecer atenciones, donde fue recibido por el Director y los Instructores; y otro que realizara el día 26 de agosto sobre Maroñas en un día de carreras, pues era domingo, siendo aplaudido su paso.

Los vuelos de aviadores extranjeros también fueron muy reducidos, pudiendo contabilizarse el que realizara el día 9 de agosto el Tte. Antonio Parodi de la Escuela Militar de Aviación de El Palomar en un avión Rumpler "Taube", quien sobrevoló Montevideo dando varias vueltas, para regresar inmediatamente, teniendo que aterrizar en Juan Lacaze, por falta de combustible; en esa ciudad pudo abastecerse pero con poco combustible, pues tuvo que recalar nuevamente en Lomas de Zamora, en Buenos Aires.

El vuelo más publicitado de ese año, fue el que realizara el día 2 de setiembre, el conocido aviador argentino (nacido en Colonia, R.O.U.) Teodoro Fels, con un Blériot de 80 HP perteneciente a la Escuela de El Palomar, que ejecutó el primer correo aéreo entre Buenos Aires y Montevideo, al llegar ese día a nuestra ciudad aterrizando en la playa Ramírez a las cinco de la tarde,

1917

con una saca de los correos bonaerenses. Quizá pensó en la comodidad que representaba tener el Parque Hotel, frente a esa improvisada pista de aterrizaje, pues en él se alojó y no trató de llegar ni a la Escuela Militar de Aviación, ni al campo de Piedras Blancas o siquiera al campo donde había aterrizado en 1912. Existe una conocida fotografía tomada en la playa Ramírez en la mañana del 3 de setiembre, en que se puede apreciar al Tte.1° Berisso, al Cap. Boiso Lanza, al Sr. Fels, al Tte.2° Cristi y al Jefe de los Talleres de la Escuela Mr. Castaibert, quienes acudieron a saludarlo y a prestarle ayuda, pues el motor tuvo un desperfecto y Fels en la noche del arribo, al encontrarse en el Centro Militar y Naval con el Alf. Nicolás Larroca, alumno de la Escuela, le solicitó le pidiera al Director la presencia de Castaibert en Ramírez. El avión se reparó y se llevó al campo cercano donde estaba el viejo Polígono de Tiro en Punta Carretas (usado por Barron, Domenjoz y Detomasi en 1915) y de allí despegó esa tarde del día 3 a las 15 y 30 rumbo a Buenos Aires. El regreso no fue tan afortunado como la venida, en el Depto. de Colonia, por mal tiempo, tuvo que aterrizar en la estancia del Sr. Pablo Robert, a unos tres kilómetros del Río de la Plata. Al otro día 4 de setiembre levantó vuelo, aunque no por muchos minutos, debido a un grave desperfecto volvió a tomar tierra cerca de La Paz, por lo que tuvo que ponerse en comunicación con la Escuela de El Palomar, de donde le enviaron los repuestos necesarios en avión, por intermedio del Tte. Parodi, que no hacía un mes aún de su vuelo por Montevideo, con aterrizaje en Juan Lacaze. El día 7 los dos aviones, el de Fels y el de Parodi despegaron de La Paz, en la mañana, regresando por neblina Fels, no así Parodi que continuó, yendo a aterrizar a El Palomar. Fels partió de tarde regresando finalmente a El Palomar.

Esta fue toda la actividad de vuelo que hubo en el Uruguay en el año 1917, año en que la Escuela se instaló en el Paso de

Mendoza, conquistando en pocos meses, el reconocimiento de la ciudadanía en cuanto a la idoneidad de sus aviadores, ante el bajo porcentaje de accidentes, a pesar del intenso movimiento que se llevó a cabo durante el año.

En el mes de setiembre dejó de funcionar el Comité Pro-Aviación Militar, que tanta ayuda prestó al nacimiento de la Aviación Militar en Uruguay. En realidad fue un paréntesis lo que aconteció, pues años más tarde renació en varias oportunidades, prestando una ayuda invalorable a diferentes cometidos que se propusieron. En esta primera etapa resolvieron terminar sus trabajos y entregar a la Escuela Militar de Aviación lo recaudado hasta el momento.

La infraestructura de la nueva institución levantada bajo la dirección del Tte. Cnel. Arquitecto Alfredo R. Campos, en los últimos meses del año, tocaba a su término, por lo menos en este primer período de su nacimiento. No sólo los hangares estaban armados, se finalizaba la Mayoría, la Sala de Clases, el alojamiento para oficiales, la cuadra de tropa y otros servicios. La amplitud de los hangares permitió muchas veces dar cobijo a máquinas extranjeras y más tarde a nacionales, en muchas oportunidades. El primer aparato que compartió el techo con los aviones militares, fue un Deperdussin del aviador argentino Francisco Suárez Aguirre, que en el mes de setiembre estuvo unos días en Montevideo con su avión, con la idea de volar en él, sin que aparentemente esto ocurriera.

1918

Los primeros pilotos aviadores

Con la llegada de la primavera y el verano, el buen tiempo permitió la intensificación de la instrucción de vuelo en el Farman, además se dividió a los alumnos en dos tandas, insistiéndose con

los que asimilaron más rápido, por lo que a principios de 1918, se consideró que cinco oficiales estaban en condiciones de rendir examen.

El 28 de enero de 1918, Boiso Lanza es designado, como Director de la Escuela Militar de Aviación, en misión de observación y estudio para trasladarse a Europa, que en esos años libraba la 1a. Guerra Mundial. El era el único oficial subalterno de un grupo integrado por el Gral. de Brigada Julio Dufrechou, que en ese momento era el Jefe del Estado Mayor del Ejército, el Cnel. Francisco Borques, el Cnel. Julio Núñez Brian y el Tte. Cnel. Héctor Marfetán

Se eligió el día 17 de febrero para que los alumnos que estaban en condiciones de hacerlo, rindieran el examen correspondiente de acuerdo a las exigencias de la Fédération Aéronautique Internationale. Cinco fueron los aspirantes a conseguir el brevet de Piloto Aviador, era la 1a. vez en nuestro país que esto ocurría. Como el día 17 de febrero no era propicio para las pruebas de examen, el delegado del Superior Gobierno, Cnel. Coralio Enciso y demás autoridades, resolvieron iniciar estas pruebas al día siguiente, 18 de febrero a la hora 05.00. Ese día bien temprano en la mañana y con la presencia del Sr. Presidente de la República, Dr. Feliciano Viera, del Ministro de Guerra y Marina Dr. Arturo Gaye y de otras altas autoridades nacionales y militares, comienzan los exámenes prácticos del Primer Curso, que se desarrollaron de la siguiente manera: primero efectuó su prueba el Tte.2° Salvador Gandolfo, que consistía ésta al igual que las otras, en una serie de cinco "ochos" en un espacio de quinientos metros, señalado por dos postes, que ostentaban en su parte superior dos grandes globos blancos, y aterrizaje en un punto dado, con el motor en marcha; y otra serie de cinco "ochos" a contramano y aterrizaje sin motor. La prueba se efectuó en el biplano Farman, aparato destinado a los ejercicios. Le siguieron

por orden, el Tte.2° Tydeo Larre Borges y los Alféreces José L. Ibarra y Alfonso Montero Pérez. Cuando este último llevaba consumada la mitad de la prueba, la rotura del caño conductor del combustible hizo imposible la continuación de los ejercicios, quedando por lo tanto sin rendir examen completo Montero Pérez y el que le seguía en el turno, el Alf. Efraín González Conzi. Luego de subsanada esta falla, a las 17.30 horas de ese día se continuaron los exámenes con estos dos últimos oficiales. Al quedar truncas las pruebas por la mañana, los instructores efectuaron demostraciones ante las autoridades y el selecto público presente, que se hallaba en las cercanías de uno de los postes rematados por un globo blanco y del cual formaban parte señoras y señoritas de nuestra sociedad, con los aviones monoplanos Castaibert de 50, 60 y 80 HP; impresionando a estos con su depurado entrenamiento en estos aparatos. En la tarde se sumó a esta concurrencia, el Almirante Caperton y varios oficiales del Buque de Guerra de los Estados Unidos de América "Pitsburg", que se encontraba de visita en nuestro puerto, y que formaba parte de una escuadra que comandaba dicho Almirante.

Ese día se concedieron los siguientes brevets de Piloto Aviador:

Brevet	N°. 1	de Piloto Aviador		Alf. José Luis Ibarra
"	N°. 2	"	"	Tte. 2°. Tydeo Larre Borges
"	N°. 3	"	"	Alf. Efraín González Conzi
"	N°. 4	"	"	Alf. Alfonso Montero Pérez

El Cap. Mateo Tula director de la E.M. de Aviación

Poco tiempo después de finalizados los exámenes, y ante la inminencia del viaje de Boiso Lanza hacia Europa, se nombró interinamente como Director de la Escuela, al Cap. Mateo Tula Dufort y Alvarez, quien se hizo cargo de su nuevo destino a partir del día 15 de marzo. Posteriormente por la Orden General

1918

N°. 2093 se le nombra en forma efectiva. El Cap. Tula era compañero de Curso de la Escuela Militar del Cap. Boiso Lanza y contaba con su total confianza y amistad. Muchas veces le acompañó al Paso de Mendoza, compartiendo con él todos los problemas de instalación, a pesar del trastorno que representaba en aquella época, alejarse de las comodidades de la ciudad.

El Capitán Tula era un verdadero entusiasta por las cosas del aire, quizás imbuido por su amigo y compañero de estas nuevas ideas, que Boiso Lanza mantenía por lo menos desde 1913.

La instrucción de vuelo continuó, luego de efectuados los primeros exámenes, completándose la misma para los cuatro alumnos restantes y comenzando los otros cuatro ya brevetados, el vuelo en monoplano, para acceder al brevet de Piloto Militar. En el mes de julio se dio por finiquitada la preparación para los otros cuatro alumnos, eligiéndose el día 18 para que se efectuaran las pruebas finales. Ese día se presentó apropiado para esta clase de ejercicios, era un buen día de invierno, con poco viento, por lo que se pensó en hacerlo en la tarde, que resultó clara y con una suave brisa. Con las formalidades de costumbre se procedió a la apertura del acto, estando presente el Jefe del Estado Mayor Interino del Ejército, Cnel. Guillermo Rupretch, el Delegado del Poder Ejecutivo. Cnel. Coralio Enciso, el Director de la Escuela Militar de Aviación. Cap. Tula, profesores alumnos y visitantes. A la hora 16:00 el Tte. 2do. Esteban Cristi, despegó en el biplano. Farman con la intención de probar el aparato y "reconocer la atmósfera", teniendo que aterrizar en las cercanías de la Escuela por fallas en el motor, sin mayores problemas para el aparato. Al quedar este aparato con el cual se efectuaban los exámenes fuera de servicio, el Cap. Tula ordenó que los pilotos ya brevetados en Febrero, efectuaran vuelos en el Castaibert monoplano de 50 HP. Es así que despegaron primero el Tte. 2do. Larre Borges, luego el Alf. Ibarra y por último el Alf. Montero Pérez. El Alf. González

Conzi no fue autorizado a volar por el Dr. Bartolomé Vignale, por hallarse convalesciente de una enfermedad que lo alejó durante tres meses de la Escuela. Ese día se dieron por finalizadas las pruebas, resolviéndose la continuación de los exámenes para el día siguiente. Las condiciones atmosféricas del 19 de julio fueron apropiadas, por lo que se pasó a efectuar las pruebas correspondientes a los cuatro aspirantes, terminando todos en forma satisfactoria sus ejercicios por lo que se otorgaron los siguientes brevets:

Brevet N° 5 de Piloto Aviador Alf. Coralio C. Lacosta
N° 6 de Piloto Aviador Alf. Alfredo Rinaldi
N° 7 de Piloto Aviador Alf. Alberto Demichelli
N° 8 de Piloto Aviador Alf. Nicolás Larroca

El Instructor Tte. 1°
Adhemar Sáenz
Lacueva 1917 en el
Castaibert de 50
HP

Boiso Lanza por Manuel Barthold

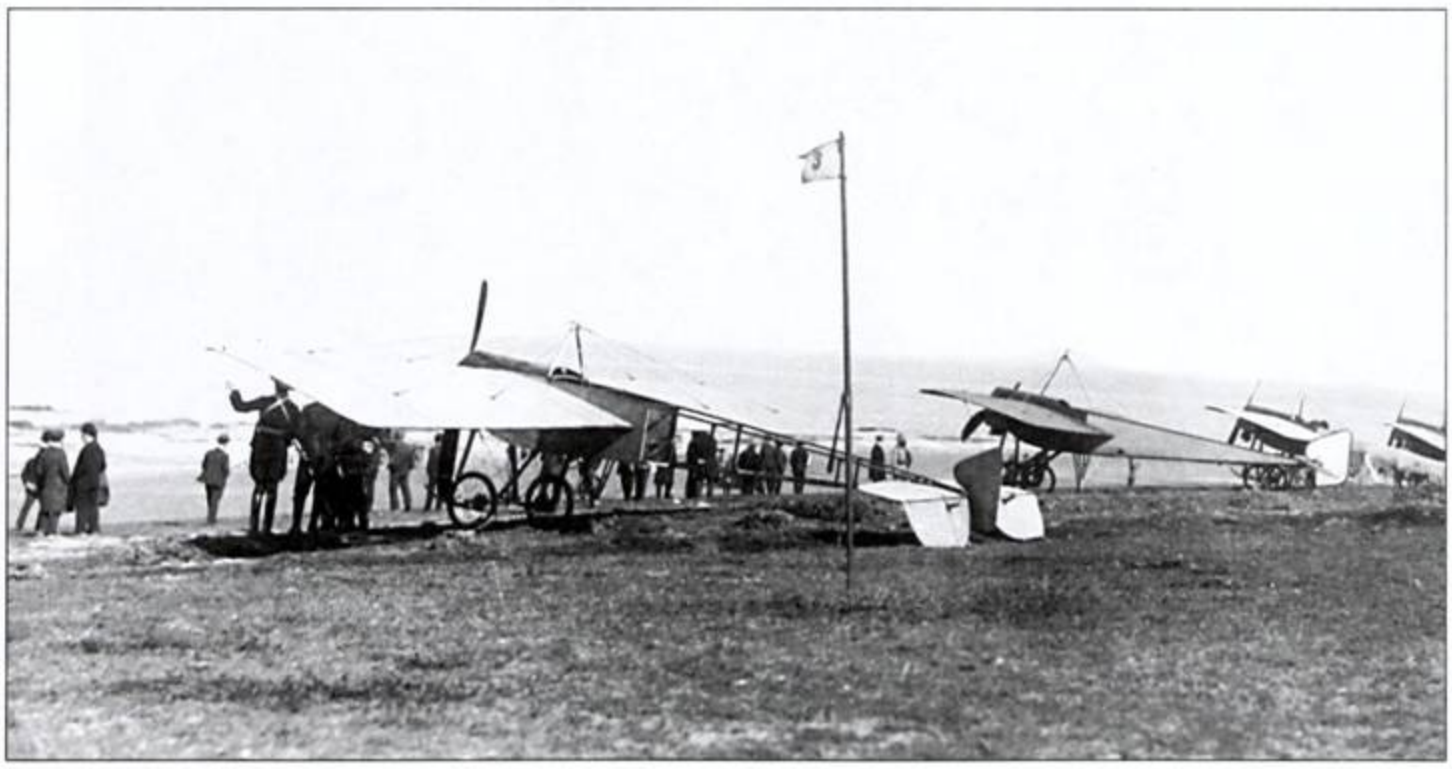
Monoplano CASTAIBERT, uno de los cinco con los cuales comenzó la Escuela Militar de Aviación en 1917

ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN 1917. Los cuatro instructores frente a otros tantos monoplanos Castaibert. Al fondo se aprecian los hangares que se estaban levantando

El Instructor Tte. Berisso, en los mandos del Farman, con el Primer Curso de Pilotaje de la Escuela Militar de Aviación en 1917. De izq. a der.: Alf. Coralio C. Lacosta, un mecánico, Alf. José L. Ibarra, Tte. 2° Tydeo Larre Borges, Alf. Alfredo M. Rinaldi, Alf. Efrain González Conzi, Tte. 2° Salvador Gandolfo, Alf. Alberto Demichelli, Alf. Nicolás Larroca. Sentado: Alf. Alfonso Montero Pérez

Cap. Juan Manuel Boiso Lanza, frente a un Castaibert, en el aeródromo del Paso de Mendoza, sede de la recién fundada Escuela Militar de Aviación. Fines de 1917

Los monoplanos Castaibert de la Escuela Militar de Aviación en lo que es hoy el Club de Golf de Montevideo, prontos para el desfile aéreo de ese día. 25 de agosto de 1917



ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN 1917. Alf. José Luis Ibarra frente a un Castaibert de 60 HP. Le Rhône

3 DE SETIEMBRE DE 1917, Teodoro Fels quien el día anterior había llegado desde Buenos Aires en un Blériot a la playa Ramírez, transportando correo aéreo, es despedido por Berisso, Boiso Lanza, Cristi y Castaibert

ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN 18 DE FEBRERO 1918. Alf. Alfonso Montero Pérez en el día de su examen

18 DE FEBRERO DE 1918. Observando los primeros exámenes de vuelo de la E.M. de Av. se reconoce de gorra a Paul Castaibert, a su lado el Tte. 1° Cesáreo L. Berisso y Alf. Efraín González Conzi y en ultimo término al 1er. médico de la Escuela, el Dr. don Bartolomé Vignale de túnica blanca.

Cap. C. L. Berisso en EE.UU. en un Curtiss "Jenny"

13 DE AGOSTO 1919, PUERTO DE MONTEVIDEO. Desdembarco de los restos del Cap. Boiso Lanza, Tte. Tydeo Larre Borges y Cap. Mateo Tula Dufort

Capítulo Cuarto

Boiso Lanza y Berisso viajan al extranjero

1918-1919

La misión militar uruguaya y el submarino alemán

1918

Con la finalidad de entrar en conocimiento con los nuevos conceptos que ya regían en los frentes de guerra; estudiar y observar en el mismo lugar de los hechos, el desarrollo de la gran conflagración a la cual se le llamaría "La Gran Guerra" y que hoy denominamos "1ª Guerra Mundial", el Gobierno del Presidente Dr. Feliciano Viera envió a Francia una Misión Militar, según salió publicado en los artículos 1°, 2° y 3° de la Orden General N° 2080 del Estado Mayor del Ejército (equivalente hoy en día al Comando General del Ejército).

"Para conocimiento y demás efectos se hace saber lo siguiente:

Artículo 1° - La superioridad ha expedido los siguientes decretos. Dicen así: "Ministerio de Guerra y Marina".- Montevideo, Enero 28 de 1918.- Vista la ley de fecha 25 del corriente que autoriza al P.E., para invertir hasta la suma de treinta mil pesos, para atender los gastos que se originen con motivo del envío de misiones militares de observación y estudio ante los gobiernos de los países aliados.- El Presidente de la República, Decreta: Art. 1°- Desígnase al Señor Jefe de Estado Mayor del Ejército General de Brigada don Julio Dufrechou, al Jefe de Batallón de Infan-

tería N° 8 Coronel Don Francisco Borques, al Jefe del Regimiento de Artillería N° 3 Coronel Graduado Don Julio Núñez Brián, al Jefe del Regimiento de Artillería N° 5 Teniente Coronel Don Héctor Marfetán y al Director de la Escuela Militar de Aviación Capitán Don Juan M. Boiso Lanza, para que se trasladen a Europa en misión de observación y estudio.- Art.2°- La Comisión será presidida por el Señor General de Brigada Don Julio Dufrechou, debiendo proceder de acuerdo con las instrucciones que oportunamente se le darán.- Art.3°-Comuníquese, insértese en el L.C. y publíquese.- Rúbrica del Señor Presidente.- Arturo Gaye, Baltasar Brum".

Esta Misión partió para Europa el día 3 de marzo de 1918, en el transatlántico español "Infanta Isabel de Borbón", que formaba parte de la flota de la "Compañía Transatlántica" del Sr. Antonio López, representada en el Río de la Plata por la Cía. Dodero. Este buque estaba comandado por el Capitán Deschamps.

Ese día también compartieron el pasaje junto a esta Misión, además de las Sras. Asunción Bonino de Borques y Magdalena Belinzon de Boiso Lanza, que acompañaban a sus maridos a Europa, y el Ministro de España en el Uruguay. Sr. Fernández Hallin, que había tomado su licencia, varios viajeros conocidos de aquel Montevideo que estaba viviendo el fin de su "Belle Epoque", entre quienes se encontraban: el Prof. Dr. y Senador Francisco Soca y Flia.; el Sr. Arturo Heber Jackson; el Dr. Francisco Garmendia Larrañaga; el Dr. Federico de Velazco; el Dr. Pedro Ospitaleche; el Dr. Manuel Bueno y Pérez y Sra., etc.

Gran cantidad de amigos acudieron a la dársena a cumplimentar a los viajeros. Por supuesto, muchos oficiales superiores, jefes y oficiales, despidieron a la Misión que encabezaba la máxima autoridad del Ejército; y también la oficialidad en pleno de la

1918

Escuela Militar de Aviación, acudió a saludar a su muy querido Director, sin saber que ésta era la última vez que lo verían.

El viaje se desarrollaba sin inconvenientes, como era de presumir para este barco de pasajeros con bandera neutral, en medio del Atlántico, teatro de la guerra submarina. Pasaron Río de Janeiro, cruzaron el Océano, las Islas Canarias y de allí rumbo a Cádiz, cuando llevaban 18 horas de navegación, fueron interceptados por un sumergible alemán, obligándolos a detenerse por medio de dos cañonazos de advertencia. La curiosidad inicial se fue transformando en una situación dramática para todo el pasaje y la tripulación, pero sobretodo para la Misión Uruguaya.

Se trataba del U-157 (U=Unterseeboote=submarino) de la clase "Deutschland", ex submarinos mercantes desarmados de 1440 toneladas de desplazamiento, lentos, con poca máquina, 2 motores de 400 HP, de mala maniobrabilidad, que en determinado momento se usaron para burlar el bloqueo de los aliados, llegando varios a EE.UU. de América, portando anilinas y otras cargas especiales, regresando asimismo con sus bodegas llenas de caucho a Alemania; situación finalizada en 1917 al ingresar los EE.UU. en el bando aliado. Este, fue denominado en los partes y telegramas como el U-214, cosa que era imposible por no haberse llegado a esa cantidad en toda la guerra. Quizás para confundir a los aliados, a este submarino ex "crucero mercante", se le hizo denominar en los telegramas como U-214.

Estaba comandado por el C/C Max Valentiner, tercer "As" submarinista alemán en la Gran Guerra, por orden de tonelaje hundido. Llevaba una tripulación de 86 hombres, con la nueva configuración militar, que lo había dotado de dos cañones de 150 mm (con un alcance de 16.500 mts.), dos tubos lanza torpedos y dos ametralladoras.

Cuando Valentiner vio en el horizonte, al norte del archipiélago de Madeira, un vapor que se aproximaba, dio la orden a su oficial artillero, de anunciar su presencia con dos cañonazos.

El vapor se detuvo inmediatamente. Al aproximarse pudo observar con los gemelos que se trataba de un buque con pabellón español, cosa que lo desanimó, reaccionando rápidamente mandó dar la orden por T.S.H. que le trajeran sus documentos de viaje. En época de guerra, es común que los barcos neutrales de carga y pasajeros sean inspeccionados por unidades de las armadas de las potencias en conflicto, de uno u otro bando. El Capitán Deschamps hizo embarcar al Primer Oficial con ocho marineros en un bote, para que llevaran los documentos solicitados. Regresando al poco rato la misma embarcación con 3 Oficiales alemanes, los Tenientes Olrichs, Kosbadt (que hablaba español) y el médico, más dos telegrafistas y varios marineros, quedando en el U-157 el 1er. Oficial español. En el "Infanta" fueron invitados a almorzar, por ser el mediodía, cosa que aceptó Olrichs, que era el más antiguo. En el gran salón reinaba la inquietud, la curiosidad y también la alegría delante de este evento sensacional, que había roto la monotonía del viaje; aún no había pasado nada importante. Los dos radios se habían posesionado del buque, mientras los Oficiales, luego de almorzar, comenzaron a revisar los documentos, encontrándose con los pasaportes de la Misión Militar Uruguaya y sus visas para los países aliados.

El Uruguay había roto las relaciones diplomáticas con el Imperio Alemán el 7 de Octubre de 1917, encargándose Suiza a partir de ese momento de nuestros asuntos ante ese país; lo que no significaba que pudiera ser beligerante.

Al Tte. Olrichs le pareció el asunto lo suficientemente importante como para comunicarlo al submarino por T.S.H., solicitando órdenes; las que fueron de parte del Cap. Valentiner, de conducir al Gral. Dufrechou a bordo del U-157.

Al enterarse de ésto los demás integrantes de la Misión, como era de esperar, se solidarizaron con el General, acompañándolo todos al submarino.

1918

Allí fueron recibidos en la sala de Oficiales por el Capitán quien les brindó una colación, que sirvió para romper la rigidez protocolar y dramática de ese momento tan especial y ambiguo, en medio del Océano.

El Cap. Valentiner invitó al Gral. Dufrechou a ir en el submarino a Alemania "como pasajero de 1ª clase", en una forma elegante de tomarlo como prisionero de guerra. El Gral. Dufrechou (a quien Valentiner, en su libro "La Terreurs des Mers", calificó de anciano caballero de cabellos blancos, en realidad en 1918 tenía 48 años) ante tan inoportuna "invitación" y la impotencia de no poder hacer nada, usó su "politesse" natural, convenciendo al alemán de la inutilidad de ese viaje forzoso.

Mientras tanto, los otros miembros de la Misión (llamados por Valentiner "capitanes, hombres soberbios que producían la mejor impresión") a pesar de los patéticos momentos que les tocó vivir, no perdieron la ocasión para observar todo lo que pudieron de este submarino gigante.

Valentiner, quizás pensando en la incomodidad que hubiera significado, que el submarino fuera con un pasajero a bordo, y de esa categoría, hasta el regreso a su base que estaba situada en el puerto de Kiel, y la inseguridad de que lo que estaba haciendo era correcto, no fue muy firme en su "invitación", exigiendo al General como contrapartida, que le diera su palabra de honor de no ir a Francia.

El General, ante la imposibilidad material de eludir el sometimiento, accedió, dando su palabra y se cerró el trato con un apretón de manos y la firma de un compromiso. Todo este episodio duró aproximadamente una hora, al cabo de la cual regresaron en el bote al "Infanta" con el 1er. Oficial español.

El submarino U-157 continuó su incursión en las aguas del Atlántico, en este último viaje comandado por el Cap. Valentiner, quien al arribar a Kiel, finalizando este periplo de casi 1/3 de año

(139 días, la más larga travesía que un submarino había hecho jamás), pasó a prestar servicios en el "Meteor", un gran paquebote, que servía como Escuela de Submarinistas, en el mismo puerto de Kiel, hasta el fin de la guerra y el levantamiento revolucionario de la marinería alemana.

El U-157 fue internado al fin de la guerra en Trondheim, entregado a Francia el 8 de febrero de 1919 y desguazado en Brest en 1921.

El transatlántico, liberado, prosiguió su marcha con destino a Cádiz, donde arribó el día 24 de marzo.

El día 25 de marzo comenzaron a recibirse en Montevideo los cables con estas noticias, apareciendo en los diarios del día 26, produciendo en toda la ciudadanía un efecto de estupor y desagrado, fomentados por el tenor a los comentarios de las mismas que se hicieron en toda la prensa nacional e internacional, pues no sólo en América Latina y España se comentó el hecho, como implicaba a Francia también, por ser el país que recibiría la Misión Militar, los periódicos de ese país, aprovechando la coyuntura que se les ofreció, cargaron las tintas contra el Cap. Valentiner, diciendo que en aquellos momentos actuó ebrio, con otros comentarios sobre este episodio, dejando, como era de esperar, mal parados a la Armada Imperial y a sus integrantes.

Inmediatamente de conocerse oficialmente la detención de la Misión Militar Uruguaya, a fines de marzo, pues había huelga de comunicaciones en España, según el siguiente despacho de la legación uruguaya en Madrid:

Madrid, 4 de marzo de 1918 - "Ha llegado la Misión Militar. El General Dufrechou expresa que entre las Islas Canarias a Cádiz, un submarino alemán, el número 214, al mando del capitán Max Valentiner detuvo el buque "Infanta Isabel" en que viajaba, examinando los pasaportes de los miembros de la misión, los que fueron tratados como enemigos. Después de una larga

1918

deliberación el capitán del submarino los obligó a pasar a su embarcación, en donde les notificó que los consideraba prisioneros de guerra proponiéndose conducirlos a Alemania, a menos que firmaran un compromiso de honor por el que se comprometía a no seguir viaje a los países aliados, e invocando para justificar su actitud, que el estado de guerra existía entre Uruguay y Alemania, según instrucciones del Almirantazgo. El General Dufrechou manifestó que era incierta la afirmación del estado de guerra, a no ser que éste se hubiera producido con posterioridad a su salida de Montevideo. Expresó, además, que su misión no era de beligerancia, sino de estudio. En vista de que las razones expuestas no eran atendidas se vieron obligados a aceptar la proposición de interrumpir el viaje suscribiendo un compromiso en tal sentido. La Misión Militar considérase como prisionera bajo palabra de honor arbitrariamente impuesta y protesta por el atropello. Ministro Uruguay".

La cancillería uruguaya de la cual el Dr. Baltasar Brum era el Ministro de Relaciones Exteriores, inició los trámites correspondientes para liberar de la palabra de honor arrancada al General Dufrechou por el Cap. Valentiner; presentando la delegación uruguaya en Berna, ese mismo día de marzo, una reclamación al Gobierno Suizo, enviada telegráficamente por el Dr. Brum, para que éste a su vez lo expusiera en Berlín. Paralelamente se dio orden a la Misión de permanecer en España hasta arreglar el asunto, pues estaba en juego la palabra de honor de un General de la Nación, considerada inviolable.

La Misión se trasladó a Madrid, donde cumplió una serie de visitas protocolares, acompañada por el Ministro uruguayo en España don Benjamín Fernández y Medina, para saludar al Ministro de Estado, don Eduardo Dato Iradier; al Ministro de Guerra, Tte. Gral. Don José Marina y Vega; al Jefe del Estado Mayor Central, Capitán Gral. Marqués de Tenerife y Duque de Rubí, don Valeriano

Weyler y Nicolau; y finalmente a S.M. Alfonso XIII Rey de España, quien tuvo la deferencia de recibirlos privadamente en un pequeño saloncito, donde desde el principio hizo disminuir la natural tirantez de la entrevista, ofreciendo cigarrillos, que aceptaron el Gral. Dufrechou, el Cnel. Núñez Brian y el Cap. Boiso Lanza, entrando a conversar fluidamente con sus visitantes, haciendo apreciaciones sobre la Misión y el incidente del submarino, aconsejándoles que no fueran a Francia en esas circunstancias; la impresión que causó el monarca a los uruguayos fue inmejorable.

Boiso Lanza, primer mártir de la aviación militar

La última parte de la estadía en Madrid, fue aprovechada para recorrer con ánimo de estudio los diferentes establecimientos, cuerpos e institutos militares, donde recogieron importantes enseñanzas; aparte el Cap. Boiso Lanza se dedicó de lleno a visitar varias veces la Escuela de Aviación Militar de Cuatro Vientos a 12 quilómetros de Madrid, donde comenzó a tomar conocimiento de los aparatos modernos en uso en Europa en esos momentos y que representaba una novedad para él, pues lo que se conocía en el Río de la Plata, era material anterior a 1914. También visitó sus talleres y en general toda la infraestructura de esta histórica Base Aeronáutica, fundada por los pioneros de la Aviación Mundial, luego Generales del Ejército del Aire y aviadores, el Infante Don Alfonso de Orleans y el aeronauta Don Alfredo Kindelan. Allí tuvo la oportunidad de reencontrarse con el gran aviador chileno Luis O. Page de quien conocía su merecida fama como aviador en Chile y con quien trabó conocimiento en la Escuela de Aviación de Villa Lugano, Buenos Aires, donde éste ejerció allí como Instructor por algún tiempo, a las órdenes de Paul Castaibert, en la época en que Boiso Lanza estuvo en esa Escuela en 1916 observando el desempeño del material de vuelo que eligiría para la futura Escuela Militar de

Aviación. De ese material de vuelo, el primer avión Castaibert que llega a nuestro país y es adquirido, luego de una prueba de vuelo en el Campo de Aviación de Adami en Piedras Blancas, por Boiso Lanza, es uno especial para acrobacia que había construido Castaibert, a pedido de Page y que llevaba un motor rotativo Le Rhöne de 60 HP que el aviador chileno había traído del desmantelamiento de su avión Bathiat-Sánchez en Cochabamba, Bolivia. Existe una fotografía que fue publicada en la Revista de la Fuerza Aérea de Chile de octubre de 1984, donde se aprecia a Luis O. Page y al Cap. Juan M. Boiso Lanza (de civil) ante un avión Morane-Saulnier, biplano, fabricado por CECA (Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas, Santander) de la que él era piloto de pruebas, foto tomada en Cuatro Vientos, Madrid, en mayo de 1918.

Mientras ocurría todo ésto en Madrid, se continuaban las gestiones de nuestra cancillería ante el Gobierno Alemán, por medio de Suiza.

El 25 de abril, el Ministerio de Negocios Extranjeros germano rectificó, en primera instancia, lo hecho por el Cap. Valentiner, levantando el compromiso contraído por la Misión, según fue comunicado desde la Legación suiza en Berlín a nuestra Legación en Berna. Aunque aquí entró en juego otro hecho que aparentemente supeditaba lo uno a lo otro; esperando en cambio la intervención de toda la influencia de Uruguay, para que el Gobierno francés autorice el pasaje por Francia de la Misión Militar Chilena detenida en Madrid así como obtener la anulación del compromiso suscrito por la Misión Militar Uruguaya.

Esta Misión Militar Chilena que tenía como destino Alemania, aparentemente vino en el "Infanta Isabel de Borbón", en el mismo viaje que lo hizo la uruguaya, o quizás en uno anterior, pues en la lista general de los más de doscientos pasajeros que salió en el diario "La Nación" de Buenos Aires, del 2 de marzo de 1918, día en que partió para Montevideo este transatlántico,

no figuró esta Misión chilena, que se encontraba aún en España sin poder llegar a Alemania.

Finalmente luego de varios cambios de despachos, nuestra cancillería contestó que la exoneración del compromiso de la Misión Militar Uruguaya, no podía depender en manera alguna del asunto Misión Militar de Chile y que el Gobierno de esa República hermana contestó negativamente a la consulta efectuada por el Gobierno uruguayo, de si deseaba mediación; el Ministro de Relaciones Exteriores solicitó se le informara si se podía declarar desligada a la Misión de su compromiso, a lo que el gobierno alemán, el 15 de mayo, exoneró del compromiso de honor suscrito, sin subordinar a ninguna condición a nuestro Gobierno.

De esta manera se solucionaba satisfactoriamente, gracias a la brillante intervención de nuestra cancillería, este incidente ocurrido en aquella lejana época, en que poco contaban los pequeños países desde el punto de vista diplomático.

El día 15 de mayo de 1918, este tema fue tratado en una sesión de nuestra cámara de Diputados, apoyando el legislador Dr. Juan Antonio Buero la gestión de la cancillería en el incidente.

El Ministro uruguayo en España, don Benjamín Fernández y Medina recibió la orden, el 23 de mayo, que la Misión siguiera viaje a Francia, haciéndolo el General Dufrechou el día 25 y el 31 los restantes miembros.

En París fueron recibidos por nuestro Ministro, el Dr. Juan Carlos Blanco Acevedo y el Capitán Barón de Teste, ayudante que el Ministerio de Guerra francés puso a disposición de la Misión.

A partir del día 6 de junio comenzaron las visitas protocolares, con el Ministro de Relaciones Exteriores, Mr. Étienne J.M. Pichon, el 8 con el Presidente de la República Dr. Raymond Poincaré, el día 10 con el General Joseph Joffre, el 15 con el Jefe de Gobierno Dr. Georges Clemenceau, etc.

1918

Días antes, toda la Misión hace una visita a la Base de Avord, donde estaba instalada la Escuela Militar de Aviación, a unos 25 quilómetros de la Ciudad de Bourges y a unos doscientos al Sur de París. Allí Boiso Lanza es autorizado a efectuar un vuelo nocturno de pasajero en un avión Voisin con motor Renault de 80 HP. Así mismo, el Gral. Dufrechou vuela el 13 de junio como pasajero en un biplano Nieuport.

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

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

Al término de su entrenamiento en Avord, según las declaraciones del Gral. Dufrechou al diario "El Día" del 15 de febrero de 1919, Boiso Lanza hizo un vuelo de Avord a París ida y vuelta, en un avión al que había que hacer un raid de ensayo. Por los peligros que entrañaba esta prueba, debía utilizarse a quien tratara de hacerlo voluntariamente. Seis pilotos se presentaron, uno de ellos era Boiso Lanza. En tales circunstancias como se trataba de un alumno extranjero el Director de la Escuela, pidió instruc-

ciones a la superioridad. Se le contestó que diera prioridad al Cap. Boiso Lanza y éste realizó el viaje sin contratiempos, conquistando con ésto, altos prestigios y sincera estimación entre Jefes y compañeros.

En los primeros días de agosto, Boiso Lanza ingresa en la Escuela Militar de Aviación de Pont Long en las cercanías de la ciudad de Pau (Basses-Pyrénnés) a unos cincuenta quilómetros de la frontera española, en línea recta, recomendado por el Director de Avord, como un piloto excelente, pero al que había que vigilar por ser extremadamente arriesgado. El Jefe de la Escuela de Pau le dio a conocer entonces, las rigurosas prescripciones a que debían someterse los alumnos, lo cual fue aceptado por Boiso Lanza de inmediato, entrando en carácter de simple alumno, pese a su grado superior al resto. Allí en ocho días, realiza verdaderas proezas, sobrepasando inteligentemente todas las pruebas y exigencias de la acrobacia aérea, llegando a hacer en esas pruebas quince loops seguidos. El vuelo en que perdiera la vida era el último exigido para otorgarle el Diploma de Aviador Militar, en él Boiso Lanza piloteaba un Nieuport (con seguridad un modelo de 15 o 13 metros cuadrados) como parte de una formación de la cual él era el guía. Cerca del suelo en la aproximación del aterrizaje, hizo una brusca maniobra (según las crónicas de la época) y picó violentamente el aparato chocando contra el suelo y falleciendo. Era el 10 de agosto de 1918 a las 09:00 horas de la mañana. Ese día 10 de Agosto se tomó a partir de 1938, como "Día de los Mártires de la Aviación Militar". Los accidentes en la aproximación del aterrizaje en esa época, eran bastante comunes dada la cercanía de la velocidad de pérdida con la velocidad de aproximación, cercanía que significaba solamente unos pocos quilómetros entre una velocidad y otra; sumado a ésto el hecho de que el avión era de motor rotativo, lo cual le daba unas

1918 características especiales como por ejemplo el efecto giroscópico,

con una suciedad a la corrección rápida hacia la izquierda, que podía ser grave en los momentos previos al aterrizaje, cuando entraba en alguna turbulencia que le hiciera inclinar su ala derecha, la estabilización era más complicada y difícil. También digamos que el motor rotativo carecía de relantí, y durante el planeo había que hacerlo a golpes de motor, o sea quitando y poniendo el contacto, en períodos ininterrumpidos de 4 o 5 segundos, para evitar la detención del motor en el aire, cosa que podía ocurrir y no pocas veces, por inadvertencia o por alguna causa que motivara la distracción en el momento de colocar los magnetos. Todo ésto conspiraba para que los momentos previos al aterrizaje fueran difíciles.

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

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

La noticia del accidente de Boiso Lanza fue como una bomba para los compañeros de la Escuela, y en general para todas las personas vinculadas a la Aviación. Enseguida se formó un Comité en homenaje a su memoria, siendo sus directivos el Diputado Washington Paullier y el Alf. Edgardo U. Genta, entre otras personalidades. Muchos artículos en los días en que se conoció la noticia comenzaron a aparecer en la prensa, tanto de Montevideo como de Buenos Aires y Santiago de Chile.

Berisso en los Estados Unidos de América

El 10 de julio de 1918 es designado el Tte. 1°. Cesáreo L. Berisso en misión de observación a los EE.UU. de América y a su vez fue nombrado Agregado Militar a nuestra legación en Washington, por orden del Ministro de RR.EE., Dr. Baltasar Brum. En esos días el gobierno del Presidente de los EE.UU. de América, Sr. W. Wilson había invitado al Canciller de la República, Dr. Baltasar Brum a trasladarse a Washington para conferenciar con el Presidente y su Ministro de RR.EE., respeto a la Guerra Mundial que se desarrollaba, a la cual había entrado los EE.UU. de América en 1917, y su repercusión de futuro en los países de América. En la comitiva que acompañó al Dr. Brum en su viaje, que pasó por Río de Janeiro y La Habana, se encontraba el joven Tte. Berisso. Esta brillante delegación que escoltó al Ministro de RR.EE., compuesta por algunas personalidades que tuvieron vinculación con la Aviación, como el Dr. César Miranda, que representaba a la Cámara de Diputados y el Dr. Asdrúbal E. Delgado, miembro del Banco República, se embarcó el día 15 de Julio de 1918 en el crucero "Montevideo" de la Armada Nacional, arribando a Key West el 21 de agosto donde los viajeros abandonan esta nave. En Washington. Berisso estuvo presente en los actos oficiales del recibimiento al canciller Brum y finalmente gracias a su nombramiento de Agregado Militar, que facilitó enormemente su ingreso a las Escuelas de Vuelo, el 1° de octubre comenzó sus cursos de aviación en Rockwell, San Diego, California, no sin antes haber visitado la Base de Bolling Field en Washington D.C. donde tuvo oportunidad de volar en biplano Packard- Le Pére de motor Liberty de 400 HP. una verdadera novedad para él, pues el avión más potente que había alcanzado a volar había sido el Castaibert de 100 HP.

1918

En Rockwell completó cursos de aviación de caza y artillería, finalizándolos el 14 de febrero de 1919. Inmediatamente pasó a la Base de Ellington en Houston, Estado de Texas, donde recibió un curso de bombardeo hasta el día 10 de marzo de 1919, pasando al campo de Post, en Fort Sill, estado de Oklahoma, completando satisfactoriamente el curso prescripto para observadores y pilotos observadores el día 24 de abril de 1919. En todos estos cursos el ya Capitán Berisso fue calificado con sobresaliente, siendo opinión general en todos los juicios que le hicieron en las diferentes bases de: percepción perspicaz, versado, diestro e intrépido, firmando estas calificaciones el legendario Gral. de Brigada William "Billy" Mitchell, que en esa época era Jefe del Grupo de Instrucción y Operaciones del Servicio de Aviación del Ejército de los EE.UU. de América. También el May. Gral . C.T. Menoher, Director del Servicio de Aviación, en la comunicación que hace al honorable Secretario de Guerra, solicitando que se notifique al Gobierno del Uruguay de estas calificaciones, en su punto N° 3 dice, que el Cap. Berisso es considerado como uno de los mejores pilotos en este país, (subrayado en el original) está fechado el 29 de abril de 1919.

El Cap. Berisso recibió con todas estas calificaciones, sus títulos e insignias correspondientes que se sumaron en su pecho a las de Piloto Aviador Militar de la República Argentina. Pero esto no fue lo único que se adjudicó en este gran país, el 7 de mayo se le otorgó por parte del Aero Club of América, que dejó de existir hace tiempo (Representante en los EE.UU. de la Fédération Aéronautique Internationale), el certificado N°. 264 de "Experto Aviador" (la categoría de "Experto Aviador" fue agregada a las existentes que eran: 1-Piloto de Aeroplano, 2-Piloto Aeronauta, 3-Piloto de Globo Dirigible y 4-Piloto de Hidroplano; alrededor de 1912 o 13. Para acceder a ella había que reunir varias condiciones y pasar exámenes mas severos que el de Piloto de Aeroplano, pero

con esa licencia 'se podía sobrevolar las ciudades en línea recta y se tenía el privilegio de aterrizar en la Isla del Gobernador de Nueva York"...) con su correspondiente insignia y el Spherical Ballon Pilot (Piloto Aeronauta) N° 821, otorgado el 4 de junio de 1919, al que no había podido acceder en Buenos Aires, por falta de oportunidades y medios, con el Aero Club Argentino.

Es dable destacar también, las diferentes bases y campos de la Aviación del Servicio Aéreo del Ejercito y la Armada de los EEUU que visitó y realizó vuelos y ascenciones. En el Estado de California además de estudiar en Rockwell Field, estuvo en March Field, Riverside; Escuela Naval de hidroaviones en San Diego Bay; y también en la Balloon School (observadores en globo cautivo) de Arcadia. En el Estado de Texas no solo estuvo en Ellington Field, también visitó Kelly Field en San Antonio, tradicional Escuela de Aviación donde se contactó con aviadores cubanos y un brasileño que seguían cursos allí.

A fines de junio regresó a nuestro país, deteniéndose por unos días en Río de Janeiro, donde enterado de la próxima inauguración de la Escuela de Aviación Militar de Campo Dos Afonsos a 25 minutos de ferrocarril de Río, gestionó ante el Ministro Plenipotenciario de Uruguay en Brasil, el periodista y escritor Sr. Manuel Bernárdez para que este a su vez solicitara al Gobierno una autorización para que Berisso pudiera visitar las Escuelas de Aviación. Como respuesta, el Sr. Jefe del Estado Mayor General del Ejercito de Brasil, General Bentos Riveiro invitó especialmente al Cap. Berisso y le nombró como ayudante al Cap. Marcelino Fagundes quien lo acompañó a Campo Dos Afonsos el histórico día, 10 de julio de 1919,a presenciar la inauguración oficial de la Escuela de Aviación Militar del Brasil, hecho no muy conocido por nosotros y quizá inédito para los brasileños. En ese campo tomó conocimiento de las instalaciones y aparatos con que contaba esa novel Institución, así como sus

1919

autoridades y de la Misión Francesa que iba a estar a cargo de la Instrucción de vuelo y que era comandada por el Tte. Cnel. Étienne Magnin; posiblemente las becas de pilotaje y para el mecánico que estudiaron en esta escuela en 1920, le fueron ofrecidas en esta visita al Cap.Berisso. Además fue a conocer la Escuela de Aviación Naval, en la isla das Enxadas, bahía de Guanabara, que ya funcionaba desde el 23 de agosto de 1916, acompañado de su Director el Capitán de Fragata Carlos Pereira Guimaraes.

A su llegada a nuestro país, el Cap. Berisso eleva un exhaustivo informe de 127 páginas encuadernado, al Ministro Interino de Guerra y Marina, Gral. de Brigada Guillermo Ruprecht, el día 30 de setiembre de 1919, sobre este viaje de estudios. En él hace un análisis profundo de toda la Aeronáutica de los EEUU y su desempeño en la Gran Guerra recién terminada, así como el tipo de cursos que realizó en las diferentes Escuelas de Aviación de ese país. También da su recomendación para la compra futura de aviones aptos para nuestro país. En la última parte de este informe, dedica ocho páginas a la Aviación Militar del Brasil y su visita a Campo Dos Afonsos.

Capítulo Quinto

La escuela y las misiones aeronáuticas extranjeras

1918-1920

Llamado a oficiales para el 2do. curso de la Escuela Militar de Aviación

1918

Mientras esto ocurría con Berisso, en la Escuela luego de rendidos los exámenes el día 19 de julio de 1918 se continuó con la instrucción de vuelo en los aviones monoplanos "Escuela A" Castaibert, para que los pilotos ya brevetados terminaran su adiestramiento y así recibir el "Brevet Superior".

Esperanzado en la resistencia del material de vuelo en existencia y especulando con la terminación de un biplano Farman que se construía en los talleres de la Escuela dirigida por el técnico y aviador Sr. Paul Castaibert y un "pingüino" o "rouler" que se hizo sobre el Blériot de Los Cerrillos, transformado también por Castaibert; el Director Cap. Mateo Tula Dufort, hizo un llamado a los oficiales del Ejercito y la Armada que quisieran seguir los cursos de la Escuela Militar de Aviación, el cual apareció en la Orden General No. 2166 del Estado Mayor del Ejército, de fecha 1 de octubre de 1918, debiendo llenarse las siguientes condiciones: tener de 20 a 25 años de edad, preferentemente solteros, salud y vista apropiada a la clase de estudios que han de seguir, dando hasta el día 15 de octubre para presentarse. El examen médico se efectuará el día 15 de noviembre. A esta convocatoria que se presentaron 14 alféreces del Ejército de diferentes armas, para llenar 12 vacantes, de acuerdo a la ley de creación, fueron exonerados de rendir exámenes de ingreso teóricos, en virtud que no

alcanzaron estos para cubrir las becas existentes, al restituir a cinco alféreces, a los cuerpos que pertenecían con fecha 17 de diciembre, por no haber aprobado el examen médico. Los nueve restantes Alféreces: Glauco Larre Borges, Juan P. Ribas, Joaquín S. Costa, Juan C. Barbadora, Francisco López, Marcelino Elgue, Fernando D'Ursi, Rogelio Otero y Antero de los Reyes, ingresaron como aspirantes a alumnos pilotos.

1919

En el ínterin, Paul Castaibert Jefe de los talleres de la Escuela, presentó renuncia a su cargo, siendo aceptada con fecha 25 de noviembre de 1918, nombrándose al Sr. Roberto Zubía en sustitución en esa misma fecha, por la Orden General N° 2187. El alejamiento de Castaibert de los talleres de la Escuela, sumado al desgaste del material y las dificultades para conseguir los repuestos de motores por causa de la Guerra que recién terminaba, conspiraron contra el buen desarrollo del Curso Superior y el nuevo al cual se hizo referencia y que comenzaría en 1919.

El nuevo año de 1919 trajo grandes cambios en la Escuela Militar de Aviación, así como grandes esperanzas de poder acceder a las novedades aeronáuticas que, con la finalización de la Guerra ya se entreveían, mientras tanto se trató de continuar la instrucción de vuelo, a pesar de la obsolencia del material y la falta de instructores de vuelo, pues a la fecha solo uno de ellos quedó con destino en la Escuela, el Tte. 1° Adhemar Sáenz Lacueva al renunciar en los primeros días del año el Tte. 2° Esteban Cristi y habérsele asignado un destino en su Arma de origen la Infantería.

Entre los primeros cambios, de su personal técnico ejecutivo, está el del médico de la Escuela, al nombrarse el 15 de enero de 1919 al Dr. Haroldo Mezzera, médico principal de segunda

clase que también tendría que atender al Regimiento de Caballería N° 4 y al Batallón de Infantería N° 17. Será el encargado de aplicar el nuevo Reglamento del Servicio de Sanidad que se aprobó el día 11 de marzo de 1918. También el día 13 de marzo de 1919, se nombró al C/C Atilio H. Frigerio en el cargo de Jefe del Taller Mecánico y Construcciones Aeronáuticas, concediéndose licencia hasta nueva orden al Sr. Roberto Zubía. En estos primeros años hubo una serie de nombramientos de personal técnico en los Talleres, tanto como mecánicos de primera o segunda clase. Evidentemente algunos no se adaptaron o no reunían las condiciones adecuadas y otros sí continuaron formando parte de esta legión de técnicos precursores que hicieron posible la existencia de la Escuela y más tarde la Aeronáutica Militar como los ya nombrados anteriormente y los nuevos: Mauricio Camargo, Pablo Pescadere, José Rígoli y otros.

La Escuela Militar de Aviación había calado bien hondo tanto en la opinión pública, como en los poderes públicos. A menudo aparecían notas, fotografías y artículos sobre la Aviación y en particular sobre la Escuela, en revistas y diarios de ambas márgenes del Plata. A los primeros exámenes acudió el Presidente de la República y como se verá más adelante con el Presidente Brum, la Aviación Militar contó con un entusiasta propulsor. Como ejemplo del interés que tenía el Gobierno por la problemática de las cosas del aire, en la Ley aprobada el 1° de febrero de 1919, sobre jerarquía y situaciones, aparece por primera vez que el tiempo transcurrido en servicio por Pilotos Aviadores y Pilotos Militares con títulos otorgados en la Escuela Militar de Aviación, se cuente como doble, a los efectos del retiro.

Los nuevos alumnos comenzaron el Segundo Curso de Pilotaje que se impartía en la Escuela, con las consabidas clases teóricas, continuando más adelante con los ejercicios en "pingüino" y posteriormente con algún vuelo en el Farman. Pero la

Escuela había entrado en una crisis muy profunda, por un lado el problema de la obsolencia del material de vuelo y las dificultades de su mantenimiento, al haber renunciado Castaibert; por el otro, el hecho de que un solo instructor de vuelo quedara en la Escuela, hizo que todo se complicara de una manera muy difícil.

El Director de la Escuela recibe a varios visitantes procedentes de Buenos Aires en sus aviones, a partir del May. Scott, como se consigna más adelante. El primero es el Tte. argentino Florencio Parravicini Diomira con su mecánico, quienes arriban el 23 de abril al campo del 9° de Caballería (Aeródromo que usaba Adami) en un avión biplano Voisin 140 HP. El Tte. Parravicini era hijo del famoso artista y aviador Florencio Parravicini, Brevet de piloto aviador N° 2 del Aero Club Argentino y Presidente por varios períodos de esa Institución. También como se verá más adelante, recibe a todas las misiones aeronáuticas extranjeras y efectúa algún vuelo de pasajero como el que realizó el 10 de junio del Paso de Mendoza a El Palomar y vuelta a Mendoza, en un Airco 4 siendo piloto el May. británico Shirley G. Kingsley.

El May. Frank P. Scott y su Avro 504 k

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, los países aliados, vencedores de esta gran conflagración, se encontraron con un sobrante de material de vuelo en sus arsenales. Esto implicaba a su vez la detención de sus factorías especializadas en este tipo de armamento así como la disminución del desarrollo de su industria aeronáutica. Es por esa causa que cada país vencedor, trata de colocar sus excedentes en América. Para lograr influenciar en nuestros países, varias misiones aeronáuticas se trasladan a la América del Sur, sobre todo a Buenos Aires de donde se expanden para el resto de los países americanos. Es así que llegan al Río

1919

de la Plata, misiones aéreas de Italia, Gran Bretaña, Estados Unidos de América y sobre todo de Francia con una gran profusión de medios aeronáuticos e infraestructura, sumado a un selecto grupo de instructores. Todas estas misiones estuvieron en Montevideo y casi todas ellas nos vendieron sus aviones.

La misión inglesa que estaba encabezada por el May. de la R.A.F. Frank P. Scott, quien representaba a la empresa británica A.V. Roe Co.Ltd., fue la primera en arribar, estuvo en el campo del Cno. Mendoza efectuando demostraciones aéreas, a partir de abril de 1919, con un avión biplano AVRO 504 K de motor rotativo Le Rhöne de 100 HP, con el que había cruzado el Río de la Plata, acompañado por su esposa, desde El Palomar. El 17 de abril, al día siguiente de su arribo efectuó varias demostraciones con su avión en el Aeródromo de la Escuela Militar de Aviación, invitando a varios oficiales a acompañarlo, cuando arriba al Campo de Aviación, el Dr. Baltasar Brum, Presidente de la República, en compañía de varias personalidades, entre ellas el Dr. Enrique Buero. El May. Scott invitó al Presidente a volar, aceptando éste la invitación, efectuando con su ilustre acompañante varios tipos de acrobacia, como "tonneau", "looping", "caída de hoja", etc., yendo más tarde hasta el Río Santa Lucía, aterrizando al final sin ningún percance. El Dr. Brum gratamente impresionado por el vuelo, así lo hizo notar a los periodistas que en su residencia lo entrevistaron otro día.

El May. Scott vendió este AVRO a la Escuela en $ 7.500 y su mecánico inglés, Mr. Arthur Richard Seabrook, fue contratado como Jefe de Taller Mecánico y de Construcciones Aeronáuticas, con fecha 13 de agosto de 1919. Allí el mecánico Seabrook enseña todos los secretos de mantenimiento del avión a los mecánicos de los Talleres y el 12 de noviembre de 1919 es aceptada su renuncia, abandonando este puesto que ocuparía Don Gerardo Dotti desde el 7 de diciembre de 1920 a su regreso de Río de

Janeiro. Seabrook se dirige a Chile acompañando al May. Scott donde se radican.

El May. Scott, dio instrucción de vuelo al Cap. Adhemar Sáenz Lacueva y al Alf. José L. Ibarra. Al primero completa la instrucción en este nuevo tipo de biplano, tan diferente al Farman, en quince horas de vuelo en el mes de julio de 1919.

En ese mes regresa de los EE.UU de América el Cap. Berisso, con un gran bagaje de conocimientos aeronáuticos y una buena experiencia de vuelo en aviones modernos, como los Curtiss, los Nieuport, los Spad, etc. Inmediatamente de presentarse en la Escuela, toma conocimiento del nuevo aparato AVRO, con el cual se ejercita, quedando habilitado inmediatamente.

A la espera de nuevas máquinas e instructores que los orientaran, el grupo de los nueve alumnos fue reintegrado a sus destinos de origen a partir del mes de agosto de 1919, ante el fracaso de la instrucción de vuelo, en este frustrado segundo curso.

Con el nuevo avión se recomienza la instrucción de vuelo de los alumnos del "Curso Superior", que habían recibido sus brevets de Piloto Aviador en 1918 y que lo habían comenzado en Castaibert.

Los restos de Boiso Lanza en Montevideo

A un año exactamente en que se produjera el accidente que costó la vida al Cap. Boiso Lanza, llegó a nuestro puerto el día 13 de agosto el vapor Francés "Amiral Sallaudrouze de Lamornaix", conduciendo los restos mortales de nuestro primer mártir. Mucho antes de la hora en que atracara el vapor, ya se había aglomerado en la Dársena gran cantidad de personas entre las cuales se notaba la presencia de altas autoridades militares. Una vez en tierra el cajón con los restos de Boiso Lanza, el Ministro de Guerra y Marina Gral. Guillermo Ruprecht, pronunció una sentida oración

fúnebre, terminada la misma el féretro fue colocado en una cureña y tapado con banderas nacionales y francesas, mientras una compañía de cadetes de la Escuela Militar rendía los honores correspondientes. Momentos después se puso en marcha el cortejo, que era precedido por los miembros de la familia Boiso Lanza y Belinzon y por los generales Ruprecht y Dufrechou hacia la Escuela Militar donde fueron velados. Allí pasaron muchas personalidades a brindar un último saludo a nuestro fundador, entre las que se encontraba el Presidente de la República Dr. Baltasar Brum, ministros, senadores, diputados, militares, hombres de letras, aviadores, etc. Al otro día de mañana, se trasladaron sus restos hasta el Cementerio Central, donde en su portada hicieron uso de la palabra el Jefe del Estado Mayor del Ejército, Gral. Julio Dufrechou, el Director de la E.M. de Aviación Cap. Mateo Tula Dufort, el Sr. Washington Paullier en nombre de la Asociación Patriótica del Uruguay, el Cnel. Dr. Luis Fabregat en nombre del Ateneo y del Centro Militar y Naval y por último el Sr. Campos por la Liga Patriótica de la Juventud. Al finalizar la parte oratoria, sacóse el ataúd de la cureña y fue conducido por algunos compañeros de armas hasta el Panteón de los Servidores de la Patria, donde recibieron sepultura, hasta el domingo 10 de agosto de 1975, en que se trasladaron al Panteón de la Fuerza Aérea en el cementerio del Norte, en una solemne ceremonia.

May. Victoriano Rovira director de la Escuela Militar de Aviación

El Director de la Escuela, Cap. Mateo Tula Dufort, fue comisionado a Europa en misión de estudios y observación, el 17 de setiembre de 1919, por lo que se nombró un nuevo Director, por la Orden General No. 2325, con fecha 25 de setiembre de 1919. Este nombramiento recayó en el Mayor Victoriano Rovira, quien

se verá apoyado en su gestión por los Capitanes instructores, Sáenz Lacueva y Berisso, recién llegado de los Estados Unidos de América.

Siguen llegando otras misiones aeronáuticas

Mientras tanto las misiones aeronáuticas extranjeras continuaban arribando a Montevideo, con sus modernos aparatos, tanto al campo del Paso de Mendoza como a la bahía del Puerto de Montevideo, como lo hizo la misión aeronáutica italiana, que había arribado a Buenos Aires con un gran despliegue de medios en marzo de 1919 y en julio lo hizo a nuestro país. Entre sus pilotos sobresalía la figura del Tte. Antonio Locatelli, que fuera conquistador de Los Andes ida y vuelta, en ese mismo año. Aquí llegaron con diferentes biplanos, entre ellos el Ansaldo S.V.A.-10, con el cual Locatelli cruzara el macizo andino. De este tipo de máquina años más tarde nuestro gobierno adquirió algunos ejemplares, así como el que en 1920, por suscripción popular se le dona al Cap. Berisso.

Entre las personalidades británicas que estuvieron en el Río de la Plata, es dable destacar al May. de la R.A.F. Shirley G. Kingsley, que llegó por primera vez en el mes de junio como representante de la empresa inglesa "Aircraft Manufacturing Co. Ltd." productora de los aviones De Havilland Airco, quien colocó un Airco D.H.- 6 de 90 HP al Centro Nacional de Aviación en los años veinte. Realizó muchos vuelos entre Buenos Aires y Montevideo, y varias demostraciones en el Cno. Mendoza, una con el Cap. Mateo Tula Dufort, en 1919. Fue el fundador de la primera Línea Aérea entre Buenos Aires y Montevideo, con los aviones biplanos de 375 HP Airco D.H.- 4 la "The River Plate Aviation Co."

1919

Accidente mortal del Tte. 2do. Alfredo Rinaldi

1919

En un vuelo de instrucción que se realizó el día 2 de octubre de 1919 y en el cual el Cap. Sáenz Lacueva impartía clases al Tte. 2do. Alfredo Rinaldi, tienen un accidente muy grave al aterrizar, de resultas de el cual pierde la vida Rinaldi, quedando mal herido Sáenz Lacueva. Por diferentes circunstancias en esas últimas semanas se encontraban todos los aviones desarmados, en reparación, cuando quedó el AVRO pronto se comenzó a ensayar un nuevo plan de estudios, realizándose tres veces por semana diversos vuelos y números de acrobacia sobre la ciudad. Por primera vez se realizaron estos vuelos el día 1ero. de octubre con buen resultado, siendo el piloto del aparato el Cap. Berisso llevando como acompañante al Director de la Escuela, Mayor Victoriano Rovira y a otros pilotos, por más de dos horas de vuelo, durante las cuales el Cap. Berisso tiró 15 loopings y otras maniobras acrobáticas sobre la ciudad. El vuelo que realizaron Sáenz Lacueva y Rinaldi, al igual que los relatados anteriormente, se desarrolló con toda normalidad por las cercanías del campo, habiendo llegado hasta la Unión por la calle 8 de Octubre, al regreso luego de una tentativa frustrada de aterrizaje, entran por pérdida de velocidad en tirabuzón a unos 30 metros de altura, accidentándose gravemente al no poder recuperarlo por la cercanía del suelo. Como dato curioso, se consigna que el aparato todavía conservaba la matricula y las cocardas de la R.A.F.

Este accidente no pudo haber sido en peor momento para la Escuela, prácticamente se había abandonado el uso de los otros aviones, descuidando su mantenimiento ante este aparato que resultaba revolucionario frente a los Castaibert y el Farman. Ya no se podía tenerlos en cuenta, para encarar con ellos un programa de estudios, ni siquiera para poder mantener el entrenamiento de los pilotos, la crisis se ahondaba aún más, era necesario un

espíritu muy especial, para continuar prestando servicios en ese destino, había que amar mucho a la Aviación, y tener una fe a toda prueba. Esto último no faltaba entre los Oficiales que quedaban en el Paso de Mendoza y fue lo que mantuvo las puertas abiertas de la Escuela, a pesar de los agoreros que ya veían su pronta clausura.

El aeródromo como tal, continuaba funcionando, ahora en forma exclusiva, pues el de Adami en Piedras Blancas prácticamente se abandonó, siendo el Tte. Parravicini Diomira el último usuario.

Los vuelos internacionales se intensificaron en la primavera de 1919, con la llegada de otras misiones aeronáuticas, sobre todo la Francesa aunque también arribó a nuestro país en la primavera de 1919, el piloto americano Lawrence Leon (había nacido en Turín, Italia) quien representaba en el Río de la Plata a la Curtiss Aeroplane and Motor Corporation de los Estados Unidos de América. Ocupó hasta marzo de 1920 las instalaciones de la misión italiana en "El Palomar" y luego pasó a San Fernando. Vino muchas veces al Uruguay con los aviones Curtiss JN-90 HP. En su primer viaje, el 3 de noviembre de 1919 arribó al campo de la Escuela Militar de Aviación y allí fue recibido por el Cap. Berisso y el C/C Atilio Frigerio, quienes volaron el avión Curtiss de Leon, sin que los acompañara el piloto americano, el Cap. Berisso había regresado hacía poco tiempo de los Estados Unidos de América, donde tuvo oportunidad de volar y recibir instrucción de vuelo en este tipo de aparato. Hizo muchos vuelos por el interior de la República. Existe una fotografía, tomada en la Argentina, donde se puede ver, acompañando a Leon en su avión, al gran escritor salteño Horacio Quiroga.

La misión aeronáutica francesa

La Misión Aeronáutica Militar Francesa, llegó a Buenos Aires en
1919 setiembre de 1919, la componían un selecto grupo de oficiales al

mando del Tte. Cnel. Maurice Precardin, entre ellos se destacaba el Cap. Vicente Almandos Almonacid, de nacionalidad argentina, gran amigo del Uruguay y fundador de la Aeroposta Argentina y Uruguaya (compañías subsidiarias de la Compagnie Générale Aéropostale, más tarde Air France).

Al Campo del Cno. Mendoza, muchas veces arribaron los pilotos franceses, con los aviones Breguet XIV y SPAD los que la Escuela Militar de Aviación adquiriría a partir de 1920, para complementar su dotación aérea

El primero en hacerlo es el propio Jefe de la misión Tte. Cnel. Precardin, el día 19 de noviembre de 1919 en que arriba al Paso de Mendoza en un Breguet XIV acompañado por el mecánico Sgto. De Brettes, adelantándose a un Farman "Goliath" bimotor que aterrizó poco después. Es con la llegada de estos dos aviones que comienza una línea aérea entre Buenos Aires y Montevideo con aviones de esta Misión Aeronáutica; en esa oportunidad el bimotor biplano era piloteado por el Subteniente Gustave Grillon y lo acompañaba el mecánico Capdeville, los pasajeros eran el Sr. Enrique A. Roger (piloto aviador, Presidente de la Liga de Aviadores Argentinos); el Sr. Enrique García Velloso (autor teatral); y el Sr. Florencio Parravicini y Sra. (Destacado artista y Aviador, Brevet No. 2 del Aero Club Argentino). Este fue el inicio no solo de la línea Aérea, sino también de la duradera vinculación entre las dos Aeronáuticas que diera tantos beneficios a nuestro país.

En ese mes y medio que va hasta el fin de año de 1919 cruzaron el Río de la Plata más de cien pasajeros en esta línea aérea, y son recordables los nombres del Dr. Alfredo L. Palacios, el periodista Raúl L. Apold, el poeta Leopoldo Lugones, el Ministro de Francia en Buenos Aires Mr. Gaussen, el cónsul Mr. Hoff y otros. La idea de esta Misión y de su Jefe era instalarse en nuestro país, para ello el día 22 de diciembre el Tte. Cnel.

Precardin a quién acompañaba el Ing. Alberto Mascías (del Aero Club Argentino) y el Presidente del Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay) Dr. César Miranda habían encontrado un terreno apropiado en las cercanías de Villa Colón para aeródromo, el actual Aeropuerto Ángel S. Adami.

Pero esto no se produjo, aunque al siguiente año de 1920, a partir del 15 de enero en que arriba a Mendoza un Breguet XIV piloteado por el Subteniente Naud acompañado por el mecánico Boriet, comienzan las demostraciones y los vuelos con los oficiales aviadores de la E.M. de Aviación, que se repetirían y aumentarían con la llegada del Ayudante Saint - Sulpice en un Breguet el día 19 de enero. Con este último aparato se efectuaron practicas de observación con oficiales pilotos y no pilotos de la E.M. de. Av. así como de reglaje de artillería, bombardeo, etc. con oficiales tanto de la E.M. de Av. como de otros cuerpos del Ejército. Sumados a estos dos aviones Breguet, el día 22 de enero, arriba otro más, este equipado con una máquina fotográfica, adaptada para usos militares, sus tripulantes eran el Ayudante Sariotte como piloto y el Tte. Hildebrand como técnico, quién al día siguiente da una conferencia en el Paso de Mendoza, sobre fotografía aérea, su especialidad, ante una numerosa concurrencia de Jefes y Oficiales.

Los vuelos con los aviones Breguet continuaron hasta casi fin del mes de enero de 1920 en que el Ayudante Saint - Sulpice interviene con su Breguet acompañado por el Tte. José L. Ibarra en las maniobras que efectuaron los Batallones de Infantería Nos. 4°., 17°. y 8°. el día 27 de enero, y que eran dirigidas por el jefe de este último cuerpo, el Cnel. Francisco Borques, en el predio del aeródromo del Paso de Mendoza, como se le llamaba. En estas maniobras se ejercitaron prácticas de enlace entre infantería y aviones, haciéndose dos prolongados vuelos de dos horas cada uno.

De esta manera la Misión Aeronáutica Militar Francesa, demostró la excelencia de sus modernas máquinas voladoras, abriendo el camino para que nuestra incipiente aeronáutica ad-

1919

quiriera ese tipo de material aéreo, que exhibía la Misión, así como también los aviones SPAD de caza, que también demostraron a la Escuela, a pesar del accidente que sufriera uno de ellos el día 22 de enero, en las cercanías de la Barra de Santa Lucía, lugar en que el Ayudante Gournard que lo piloteaba, tuvo que hacer un aterrizaje forzoso por falta de combustible.

1920

Finalmente digamos que el 2 de enero de ese año de 1920, es designado el Tte. 1o. Tydeo Larre Borges para efectuar prácticas en la Misión Francesa de Buenos Aires, que estaba situada en El Palomar, quien realizó varios vuelos probando diferentes aparatos con los aviadores franceses durante casi todo el mes de enero, pues regresó el día 27 de ese mes.

Este movimiento con los aviones de la Misión Aeronáutica Francesa, oxigenó un poco el alicaído espíritu de los aviadores de la Escuela, ya que con ellos, todos pudieron volar, aunque más no fuera de observadores, entreviéndose ya una pequeña luz, como de salida de ese túnel tan obscuro que pasaron en los últimos meses.

Segunda Parte

LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN

1920-1935

Capítulo Primero

Su renacimiento

1920

Oficiales uruguayos en misión de estudio en Brasil

1920

Conjuntamente con esta misión que arribó a Buenos Aires, a Río de Janeiro, hizo lo propio otra al mando del Tte. Cnel. Etienne Magnin, instalándose en Campo Dos Afonsos, donde se fundó la Escuela de Aviación Militar, como se dijo anteriormente. En el segundo curso de esta Escuela, en marzo de 1920, fueron inscriptos y comenzaron la instrucción de vuelo, cuatro oficiales pilotos uruguayos, ellos eran, el Tte. 1o. Tydeo Larre Borges y los Ttes. 2o. José L. Ibarra, Coralio C. Lacosta y Nicolás Larroca. También acompañó a estos Oficiales, don Gerardo Dotti, quien efectuó un curso de perfeccionamiento de mecánica de aviones Nieuport y SPAD.

Este curso de Vuelo Superior fue impartido de manos de los instructores Capitanes Etienne Lafay, Hubert Dumont, Raúl Vieira de Mello y otros, en aviones Nieuport y SPAD, graduándose los tres primeros como pilotos aviadores militares en el correr de ese año, con los diplomas Nros. 13,14 y 15 respectivamente, regresando al país en el mes de noviembre.

Otra misión aeronáutica británica

Por último debemos consignar la llegada a El Palomar a principios de 1920, de la misión comercial que representaba para el Río de la Plata a la Handley Page Company Limited. Esta

empresa estaba dirigida por el Sr. J. Alberto Hinds y entre los pilotos que llegaron a Buenos Aires, dos de ellos se vincularon a nuestro medio, sobre todo al Centro Nacional de Aviación donde fueron instructores por un corto tiempo en Melilla. Ellos fueron los Capitanes de la R.A.F. Charles E. Wilmot y James Frazer Bremmer. El primero llegó a Montevideo a mediados del año 1920 y el 24 de junio realiza uno de los primeros vuelos en hacerse en el nuevo campo de Aviación en Villa Colón (hoy Aeropuerto Ángel S. Adami). Ese día prueba en vuelo un AVRO 504 K adquirido por el Centro Nacional de Aviación y armado por el Ing. H. Pollard de la Handley Page a quien secundó el mecánico Sr. Bell Lord. Más tarde vuela con Ángel S. Adami, a quién daría instrucción de vuelo en Villa Colón y Buenos Aires en ese avión, con el cual él a su vez la impartiría a los alumnos uruguayos. De acuerdo al Libro de Vuelos de! Centro Nacional de Aviación que se inició el día 2 de Julio de 1920, el primer vuelo se realizó ese día en un avión AVRO 504 K piloteado por Wilmot, quien media hora más tarde vuela nuevamente llevando a Adami como pasajero y el tercer vuelo de ese día lo efectúa el Cap. Cesáreo L Berisso solo, en ese mismo avión.

Al haberse ido para Chile el May. Scott, la representación de la A.V. Roe Co. Ltd. quedó acéfala encargándose de ella la Handley Page al llegar a Buenos Aires, esta es la causa por la cual entregó este avión el Cap. Wilmot. Meses más tarde esta firma vendió otro AVRO 504 K al Centro Nacional de Aviación y fue entregado el 23 de octubre en Melilla por el Cap. Bremmer, quien se quedó en Montevideo hasta mediados de noviembre haciendo varios vuelos demostrativos en Melilla. Regresó los primeros días de marzo de 1921 y el 3 de ese mes comenzó a impartir instrucción de vuelo a dos alumnos, uno sería el primer piloto civil brevetado en Uruguay, se trataba del Sr. Julio Zerbino y el otro, la primera víctima de la Aviación Civil en Melilla el

1920

Sr. Raúl W. Straumann. Esta misión comercial de la Handley Page, pasó a mediados de 1920 de "El Palomar" al campo de aviación de Hurlingham (Provincia de Buenos Aires) y más tarde al campo de San Isidro. Uno de los pilotos de esta misión comercial, el Cap. Stuart Stewart, efectúo el primer vuelo nocturno sobre el Río de la Plata el 26 de abril de 1921. Lo acompañó ese día el Jefe de los Talleres de la Escuela, Don Gerardo Dotti. Salieron a medianoche del Aeródromo del Cno. Mendoza en un avión Bristol Fighter de 300 HP y aterrizaron en el nuevo Aeródromo de San Isidro (donde hoy está el Hipódromo) en Buenos Aires.

Esta misión al cesar sus cometidos en 1925 enajena a la E.M. de Av. un avión Martinsyde de motor Hispano-Suiza de 300 HP, y un biplano De Havilland 9 con motor Siddeley Puma de 200 HP.

Los dos primeros SPAD

Al accidentarse el AVRO con el Cap. Sáenz Lacueva y el Tte. Rinaldi, la Escuela quedó prácticamente sin aviones. Hasta que llegara al país el May. Scott y luego las otras misiones aeronáuticas, los aviones con que se contaba eran los Castaibert y los Farman ya obsoletos y pertenecientes a una época pasada de la Aviación, sobre todo luego de las demostraciones llevadas a cabo por todas estas misiones y observadas por autoridades nacionales y el personal del nuevo Instituto Aéreo.

La actividad aérea muy reducida en 1919, renació en 1920 en la persona del Cap. Cesáreo L. Berisso.

A principios de 1920, los instructores franceses entrenaron al Cap. Berisso, en los SPAD y Breguet, y partieron en esos primeros meses para el Brasil los cuatro pilotos becados y el futuro Jefe de los Talleres. Los demás pilotos con que contaba la Escuela habían vuelto a sus armas de origen incluidos los dos instructores

el Cap. Sáenz Lacueva y el Tte. 2o. Cristi. Por casi todo el año de 1920 el Cap. Berisso fue el único piloto con que contó el campo del Cno. Mendoza y él tuvo que recibir el nuevo material aéreo y probarlo, así como cumplir todas las misiones que se le encomendó a la Escuela.

Entre los días 9 y 23 de mayo de 1920, se realizó en campos próximos a Santa Clara de Olimar, en Treinta y tres, un período de instrucción de conjunto a cargo de diversas Unidades dependientes de la Zona Militar No. 2 con asiento en Melo y algunas fuerzas y servicios de la capital, culminando con una maniobra de Brigada. El día 22, durante esta última, donde el Gral. de Brigada Don Guillermo Ruprecht, actuó como Jefe de División, un avión SPAD piloteado por el Cap. Cesáreo L. Berisso, llegado de Montevideo el día anterior, ejecutó diversos ejercicios sobre el campo, efectuando la exploración a distancia de la Brigada y luego, por orden del mencionado General, un vuelo de reconocimiento hasta Melo regresando enseguida a Olimar y de allí al campo del Cno. Mendoza. Esta fue la primera intervención de la Aviación Militar en maniobras con el Ejército Nacional. Posteriormente año a año participaría siempre, sobre todo en maniobras en el Campo Militar de Los Cerrillos.

Este avión SPAD es el primero en ser recibido por nuestro país, de los adquiridos a la Compañía Franco - Argentina de Transportes Aéreos, fundada por la Misión Aeronáutica Francesa; así como dos motores Hispano - Suiza, de 220 HP, que eran los que usaban estos biplanos de caza. El siguiente SPAD, luego numerado con el 2, lo recibió el Cap. Berisso el día 1ero. de Julio de 1920 en el campo de aviación de San Isidro, Buenos Aires, recientemente inaugurado el 23 de mayo de 1920. Ese 1ro. de julio luego de una prueba en vuelo, se dirigió a El Palomar, donde fue recibido por los aviadores militares argentinos amigos y compa-
1920 ñeros desde 1915, regresando en la tarde misma a San Isidro. Al

siguiente día partió de San Isidro hacia Montevideo, no sin antes sobrevolar Buenos Aires, donde realizó varias acrobacias. Con ese mismo aparato regresa el día 9 de julio a Buenos Aires, para intervenir en las festividades de la Independencia, portando además una comunicación del Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Juan Antonio Buero para su colega argentino Dr. Honorio P. Pueyrredón. En la tarde de ese día integra el desfile aéreo sobre la capital que realiza la Aeronáutica Argentina. Regresa el día 15 de julio, demorando el tiempo record entre las dos ciudades de 52 minutos, al sobrevolar la Plaza Constitución en Montevideo, realiza varias maniobras acrobáticas. El 22 de agosto cumple otro vuelo a Buenos Aires y regresa a Montevideo, en uno de los SPAD.

Llegan los cuatro Avro 504 K adquiridos en Inglaterra

Con estos dos aviones en la Escuela, su actividad renació, y su sobrevivencia estaba asegurada. Pero fue el arribo de cuatro biplanos AVRO 504K de instrucción, en julio de 1920, lo que despejó el panorama del todo. Estos aviones elegidos en Gran Bretaña por el Cap. Mateo Tula Dufort, con el asesoramiento del Tte. de la R.A.F. J.F. Ridway, en la segunda semana de febrero de 1920, (del sobrante de Guerra, nuevos, sin uso) llegaron a nuestro país en junio de ese año y se armaron con la dirección del Ing. Pollard y el mecánico Lord, ambos de la Handley Page de Buenos Aires. A principios de julio se le efectuaron los vuelos de prueba a cargo de pilotos funcionarios de la Handley Page, radicados en Buenos Aires. El día 15 de julio se finalizaron las pruebas en vuelo, y ese día se efectuó una verdadera exhibición aérea de los pilotos Wilmot, Bremmer y Blowes en el campo del Paso de Mendoza, donde efectuaron loopings, caídas de alas, tonneau, tirabuzones, etc.; y además para finalizar, la simulación de un combate aéreo.

La ciudad de Montevideo obsequia un SVA-10 por colecta popular al Cap. Berisso

El Cap. Berisso, único aviador de la Escuela Militar de Aviación, no desaprovecha la oportunidad que le brinda esta situación de encontrarse con seis aviones a su disposición, y realiza todo tipo de vuelos en Montevideo y por todo el interior, manteniendo de esta manera viva la llama de vida de la Escuela, a la espera de su renacer que se haría efectiva a principios de 1921, con más pilotos, alumnos y máquinas; sumadas a estos seis aviones, el 30 de julio es desembarcado el biplano Ansaldo SVA -10, que por colecta popular le fuera donado al Cap. Berisso, para que este realizara vuelos de gran aliento. Este aparato bautizado "Uruguay" fue armado por el mecánico italiano Sr. Gino Dolci y luego de vuelos de prueba sobre el Aeródromo de Mendoza, un vuelo hasta San Ramón con el mecánico el día 3 de setiembre, el Cap. Berisso acompañado por el mecánico Dolci, realiza un raid el día 10 de setiembre hasta la ciudad de Melo, aterrizando en la misma. Existe una fotografía del Mundo Uruguayo del 23 de setiembre, donde se aprecia al Cap. Berisso acompañado por el Cnel. Patiño y numeroso público que asistió al recibimiento del precursor y su máquina, que había aterrizado en el actual campo del Centauro Polo Club, en la ruta 26, antes de llegar al cuartel de caballería, según nos comunicó el Dr. Julián Aroztegui de Melo.

Este biplano SVA-10, biplaza, fue sufragado por colecta popular que iniciaron los Sres. Andrés Carril y Luis Conti en el mes de marzo de 1920, siendo notificado el Cap. Berisso del éxito de la suscripción el día 21 de marzo de ese año y aceptada por este. Ese mismo día 21 se entrega la seña a la casa Gio Ansaldo de Buenos Aires, representantes de esa casa de Roma, Italia, firmándose el contrato correspondiente. Los diarios "El Plata" y "Diario del Plata" de Montevideo no sólo contribuyeron en la colecta, sino también hicieron la propaganda que se extendió a

1920

todo el país con total éxito. Entre los contribuyentes más notorios se recuerdan los nombres de el Dr. Alejandro Gallinal, el Dr. Luis Alberto de Herrera, Club Oriental de Buenos Aires, Victorica y Muiños, Diario "La Mañana", Dr. José Irureta Goyena, Dr. Luis I. García (h), Francisco Piria, Juan C. Rosell y Rius, Julio Mailhos, Mateo Brunet, Dr. Buenaventura Caviglia y otros.

El Presidente de la República Dr. B. Brum, dio su apoyo moral a esta colecta y al programa de raíds que se proyectó con dicho avión, los cuales no se pudieron cumplir por diferentes motivos, uno de ellos fue que este aparato verdaderamente defraudó a Berisso en sus performances y en lo complicado de su mantenimiento. Sumado a esto en noviembre de 1921 por causa de un "retour de flammes" se incendió y hubo que restaurarlo completamente en los talleres de la Escuela.

Se podría hacer una crónica de los vuelos del Cap. Berisso en ese año de 1920, pero son tantos y tan variados que llenarían varias paginas de esta historia. Sólo se detallarán los que se consideran más importantes para su desarrollo.

Fallece en Francia el Cap. Tula en un accidente de aviación

El 25 de Agosto se festeja en Montevideo la Independencia Nacional con un desfile militar en la Rambla Wilson y Parque Urbano (Parque Rodó), en representación de la E.M. de Aviación, el Cap. Berisso sobrevuela el campamento y luego el desfile por más de media hora, asociándose de esa manera a la Fecha Patria.

El mismo día en que fallece en Francia el Cap. Mateo Tula Dufort, a causa de un accidente de Aviación, el 22 de setiembre de 1920, el Cap. Berisso acompañado por el Dr. Asdrúbal Delgado efectúa un vuelo al Departamento de Artigas, con pasaje por Salto, en un AVRO 504 K. Acuden a despedir al Dr. Delgado al aeró-

dromo del Paso de Mendoza, el Presidente de la República Dr. Baltasar Brum y el Ministro de Guerra y Marina Gral. Sebastián Buquet, quienes a su vez acompañan al piloto inglés Wilmot que acababa de llegar de Buenos Aires en un avión Bristol Figther 300, en vuelos demostrativos sobre la E.M. de Aviación. En esa instancia el Presidente Brum hace declaraciones a la prensa, asegurando que el Cap. Tula no fue a Francia con el objeto de realizar estudios de Aviación, sino a perfeccionar los conocimientos militares del arma a que pertenece. El Cap. Tula cumplió varias misiones en las islas Británicas y en Francia, donde comienza un curso de aviación, en la Escuela Militar de Aviación de Istres, sobre el lago de Berre al sur de Francia. Lamentablemente, mientras se entrenaba en un avión Caudron, sufre un accidente, perdiendo la vida. Había ingresado en dicha Escuela el 23 de abril de 1920. Tuvo un alto espíritu de vuelo, trataba de volar en cuanta oportunidad le fuera posible; en una misión que cumple en Londres, por la compra de los aviones AVRO 504 K, el 18 de febrero de 1920, se traslada de esa capital a París a su termino, en un avión Handley - Page, de la línea recién instalada entre esas dos ciudades, casualmente también fue pasajero de ese vuelo el Cap. Armando Cortínez, compañero de Boiso Lanza en su país, Chile, durante el tercer curso de pilotaje de la Escuela de Aeronáutica Militar. Cortínez fue conquistador de los Andes ida y vuelta antes de ir a Europa.

El Cap. Berisso sigue volando

Durante el mes de octubre de 1920, el Cap. Berisso entre los vuelos que realiza con los aviones AVRO 504 K, lleva pasajeros de notoriedad tanto del ambiente político como del militar. De los primeros son recordables los nombres de Cesar Batlle Pacheco, Luis Batlle Berres. Dr. Francisco Ghigliani y otros; y entre los

1920

segundos al Jefe del Estado Mayor del Ejército Gral. Eduardo da Costa, el Intendente del Ejército Cnel. Magariños Pittaluga, etc.

De los vuelos al interior que realiza nuestro precursor, se recuerdan dos por la impresión que causaron en la opinión publica, la prensa y en los memoriosos que los recuerdan. El primero, martes 12 de octubre de 1920, lo realiza a Colonia Suiza, donde aterrizó frente al Hotel del Prado con un biplano AVRO 504 K. sobre el cual hizo luego arriesgadas pruebas de acrobacia, presenciadas por una inmensa concurrencia, regresando más tarde hacia su base en Montevideo. El segundo, sábado 23 de octubre de 1920, fue a la ciudad de Minas, en el marco de una gira que realizaba el Presidente Baltasar Brum a esa capital departamental, allí aterrizó en el hipódromo Berrondo, no sin antes haber realizado diferentes acrobacias aéreas, luego partió de regreso, pasando por Solís de Mataojo, Mosquitos y Pando, repitiendo en todos estos pueblos sus acrobacias.

Los restos del infortunado Cap. Mateo Tula Dufort, fueron desembarcados el día 17 de noviembre de 1920, desde el transatlántico "Mount Everest" que había llegado el día anterior, procedente de Marsella. Habían sido enterrados provisoriamente en la ciudad de Nimes, cerca de Istres, en presencia del Jefe de la Misión Uruguaya Gral. Dufrechou, autoridades civiles, militares de la ciudad y oficiales aviadores de la Escuela, entre estos últimos estaba el Comandante Voisin, su Jefe, quien hizo uso de la palabra. Aquí los restos fueron llevados al Centro Militar y Naval, donde se había instalado una "capilla ardiente" y velados hasta el día siguiente 18 de noviembre en que se trasladaron al cementerio Central, donde fueron inhumados. Hicieron uso de la palabra el Jefe del Estado Mayor del Ejército, Gral. Eduardo da Costa y luego un Diputado Francés de paso por Montevideo, Mr. Dubaiss. Mientras esto ocurría, el Cap. Berisso, sobrevoló el Cementerio y arrojó un ramo de flores con los colores nacionales desde un AVRO 504K.

Durante todo el mes de noviembre, el Cap. Berisso continúa ejercitándose con cada uno de los siete aviones con que contaba la Escuela, aunque en realidad eran ocho aparatos, pues el 15 de octubre, un piloto francés que traía en vuelo un Breguet XIV adquirido por nuestro país a la Compañía Franco Argentina de Aviación (que ya había vendido los aviones SPAD, compañía fundada en Buenos Aires por el agregado comercial de la Misión Aeronáutica Francesa, Tte. Jean Guichard) aterriza por error en un terreno arado en las cercanías del Paso de Mendoza, destrozando el tren de aterrizaje y la hélice.

Regresaron de Brasil los oficiales que efectuaron cursos

Este aparato biplano recién queda en orden de vuelo el día 20 de enero de 1921 con un vuelo de prueba que le realiza el Tte. J. L. Ibarra, quien había regresado de Brasil junto con los Ttes. Tydeo Larre Borges y Coralio C. Lacosta, en la tercera semana de noviembre, todos con sus cursos finalizados de Pilotos Aviadores Militares. Por lo tanto en diciembre estos nuevos pilotos comenzaron a volar todos los aviones de la Escuela a partir del día 4; y el 10 fueron nombrados instructores de vuelo al igual que el Cap. Berisso. Durante ese mes se efectuaron numerosos vuelos sobre la ciudad de Montevideo y en las cercanías del aeródromo del camino Mendoza, así como algún vuelo en formación con los cuatro AVRO 504 K, como el realizado el día 28, que se extendió hasta la Isla de Flores para recibir al Sr. Bainbridge Colby, Secretario de Estado de los EE.UU. de América, que arriba en el acorazado "Florida", para una visita oficial a nuestro país, hecho que no pudo cuajar por atraso en el arribo de la nave, aunque más tarde el Cap. Berisso que se mantuvo en el aire con su máquina, homenajeó en forma solitaria al enviado del país del norte cuando éste ya en el Crucero "Uruguay" de nuestra armada al cual se había trasladado, arribó al muelle "A" de nuestro puerto.

1920

Capítulo Segundo

El segundo curso

1920-1922

El llamado

1920

Con el regreso a la Escuela de los tres pilotos brevetados en Brasil y del mecánico de 1era. Don Gerardo Dotti, así como la existencia de aviones modernos de instrucción, se podía poner en funcionamiento nuevamente la E.M. de Av. como tal. El Director de la Escuela May. Victoriano Rovira, secundado por el Cap. Cesáreo L. Berisso, se dedicaron a organizar un segundo curso de aviación, pues el que cronológicamente fue segundo se frustró en 1919. Este llamado tuvo lugar en diciembre de 1920. Según los planes trazados se admitieron doce alumnos, a razón de tres por instructor y avión. Al presentarse un grupo mayor a las vacantes ofrecidas, se procedió a un curioso y original método de selección, el cual está amenamente narrado por el extinto Gral. (P.A.M.) Medardo R. Farias, alumno seleccionado en esa instancia y que figura en «Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya» del Cnel. Jaime Meregalli y el Sgto. 1ero. Carlos L. Bernasconi. Consistía esta en observar el estado físico de los oficiales aspirantes, luego de tres vuelos de acrobacia como pasajeros. Este segundo curso de pilotaje, comenzó a principios de 1921, a partir del día 19 de enero, con gran entusiasmo, motivado por la reapertura de la Escuela de Vuelo y el impulso que le dieron sus instructores desde el principio, que no decaía por nada, insuflando el entusiasmo a sus alumnos, tanto en el vuelo como en las clases teóricas.

1921

Con el comienzo del año 1921, se empezó a llevar el primer libro de vuelos de la Institución, en él se anotaban todos los vuelos a partir del día 3 de enero en que se registra el primero. Hasta ese momento, desde la fundación de la Escuela en 1916 y antes de este hecho, los vuelos que se realizaron con los aviones Castaibert, Farman, SPAD, AVRO, no quedaron registrados, salvo los efectuados por el Cap. Berisso asentados en sus libros de vuelo. Este libro y los que lo siguieron son los testimonios de todos los movimientos de los aviones de la Escuela Militar de Aviación y a partir de 1935 de las unidades creadas por la Aeronáutica Militar, por lo tanto fundamentales para toda investigación. Los primeros libros pertenecen al acervo del Museo Aeronáutico.

En los primeros días del año el Tte. Ibarra prueba en vuelo, luego de su reparación, el Breguet XIV que se había accidentado, quedando pronto. A este aparato se le matriculó con el número 1.

Primera visita de personalidades extranjeras a la escuela

A pesar de su juventud, la Escuela Militar de Aviación ya comenzaba a concitar el interés de nuestros gobernantes en enseñarla a las personalidades extranjeras que nos visitaban, como muestra de la modernización del país; en este caso con más razón pues se trata de una importante delegación de parlamentarios, diplomáticos y militares chilenos que llegaron a Montevideo en el mes de mayo de 1921; además Chile al haber aceptado en 1915 en su Escuela de Aviación Militar a dos de los fundadores de la nuestra, contribuyó en gran forma a su creación por la que mas razón había que se conociera su evolución. Esta distinguida delegación estaba compuesta por el Contralmirante Luis Langlois, el Gral. Luis Altamirano, el Senador; Daniel Feliú, el Diputado

Pedro Rivas Vicuña, el Ministro de RR.EE. Jorge Matte Gormaz (Presidente del Aero Club de Chile) Sr. Juan A. Maluenda (aviador civil que fuera Comisario del Aero Club de Chile en los exámenes de Boiso Lanza y Sáenz Lacueva); quienes venían acompañados por el Sr. Ministro de Guerra y Marina Gral. Sebastián Buquet, el Jefe del Estado Mayor del Ejército Gral. Eduardo da Costa, el Director de la Armada Capitán de Navío Tomás Rodríguez Luis y otros Oficiales Superiores del Ejército y de la Armada.

Fueron recibidos en la Escuela por el Director May. Victoriano Rovira, el Cap. Cesáreo L. Berisso y los demás oficiales del Instituto. El Cap. Berisso y el Tte. 1ro. José L. Ibarra, hicieron demostraciones en sendos biplanos AVRO, luego el Cap. Tydeo Larre Borges con el Diputado Rivas Vicuña salieron durante cuarenta y cinco minutos en otro biplano AVRO en un vuelo sobre la ciudad. Se sirvió un almuerzo y luego el Cap. Berisso en un SPAD de 180 HP efectuó un vuelo acrobático por el que fue muy felicitado por el Gral. Altamirano y el C/A Langlois, finalizando de esta manera la visita de esta delegación.

El Aero Club del Uruguay

La cantidad de alumnos oficiales del curso de pilotaje, como se dijo quedó en doce, aunque en realidad fueron 16, a ellos se le sumó cuatro alumnos del Aero Club del Uruguay, institución fundada el 28 de mayo de 1921 por un grupo de prestigiosos deportistas y amantes de la Aviación, constituida en la sede de la Comisión Nacional de Educación Física. Su Presidente era el Dr. Francisco Ghigliani, 1er. Vice Gerardo Sienra, 2do. Vice Benjamín Pereira Bustamante, Tesorero Dr. Buenaventura Caviglia, Secretario Gral. Juan Carlos Rosell, Secretarios Albino Araújo Villagrán y José E. Crodara, Vocales May. Victoriano Rovira, Dr. Roberto Sayagués Laso, Cap. C.L. Berisso. Cap. T. Larre Borges,

Tte. José L. Ibarra, Ing. Gilberto Lashier y Sr. Luis Batlle Berres; su sede o base operativa estaba situada en el aeródromo del Paso de Mendoza, este club desapareció en los años veinte, no tenía vinculación con el Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay). Estos cuatro alumnos eran el Dr. Francisco Ghigliani, Gerardo Dotti (Jefe del Taller Aeronáutico de la Escuela), Luis Conti y el Sdo. Oscar M. Buceta, autorizado por el Poder Ejecutivo.

Fallece el joven Milton A. Lussich en un accidente de aviación

En el mes de julio, a los AVRO 504 K en orden de vuelo se les sumó otro avión similar, el No. 5, que no era más que el aparato accidentado con Sáenz Lacueva y el Tte. Rinaldi en octubre de 1919, totalmente reconstruido gracias a los artesanos que trabajaban en los talleres de la Escuela, encabezados por el jefe de carpintería Don Miguel Juan Nadal. Este aparato vino a suplir al AVRO No 3 accidentado el día 28 de mayo, con el Tte. 2do. Coralio C. Lacosta a sus mandos, a quien acompañaba el joven Milton A. Lussich (hijo de Don Antonio Lussich, naviero y poeta) que perdiera la vida en este accidente. Ese domingo el Jefe del Estado Mayor del Ejército (equivalente hoy al Cte. en Jefe) Gral. Eduardo Da Costa, hizo una llamada telefónica al Director de la Escuela, May. Victoriano Rovira, indicándole que tuviera pronto un avión para que su amigo el joven Lussich, entusiasta por la aviación, pudiera efectuar un vuelo, cosa que hizo el Director, avisando además al Tte. 2do. Lacosta que vivía en las cercanías del campo para que en la tarde realizara ese vuelo. En las primeras horas de la tarde arriba el Gral. da Costa con el joven Lussich; esa tarde soleada y de agradable temperatura había reunido bastante gente en el campo de aviación del Paso de

1921

Mendoza a pasar la tarde y tomar el aire. Luego de despegar el Tte. Lacosta tomó altura y comenzó a efectuar alguna acrobacia, cuando a la salida de un looping se detuvo el motor, comenzó un planeo a la vista del aeródromo, hace un brusco viraje y se precipita a tierra en la quinta de un Sr. Menezes, a un kilómetro de la Escuela, pereciendo el joven Lussich. A partir de ese día del siniestro, el Tte. Lacosta, al quedar herido de consideración no pudo volar en todo el año en aviones de instrucción pasando sus alumnos a otros instructores, demorando con todo esto las clases de vuelo y por lo tanto la finalización de los cursos.

Nuevos aviones SPAD y Breguet XIV

A principios de 1921, se recibieron 4 aviones SPAD (sigla que significaba Societé pour Aviation et ses Derives) que fueron adquiridos en Francia, por la Misión que presidía el Gral. Julio Dufrechou. Estos aviones eran dos SPAD XIII sin motor (se les colocó los dos motores que se habían adquirido a la Compañía Franco Argentina de Aviación) y dos SPAD VII (con motor Hispano-Suiza de 180 HP). Su costo fue de Francos 76.000 para los primeros equivalentes a $ 6.109,81 y de Francos 82.000 equivalentes a $ 6.300,70 para los segundos. En 1921 se armaron tres de dichos aviones y se matricularon con los Nos. 5, 6 y 7. Estos aparatos venían con su armamento completo (dos ametralladoras Vickers para los primeros y una para los segundos). También al Gral. Dufrechou se le encargó la compra de dos aviones Breguet XIV en 1920, con armamento completo, munición y bombas, lo que se hizo efectivo a fines de ese año a un precio total, sumado repuestos y equipo de Fcs 454.899 equivalentes a pesos de la época 37.307,72; los que arribaron en febrero de 1921. El 10 de julio de ese año se probó en vuelo uno de estos aparatos, el que se matriculó con el No. 2.

La Escuela Militar de Aviación, no desaprovechaba oportunidad en hacer conocer al pueblo uruguayo, su material de vuelo y la clase de perfeccionamiento a que había llegado su entrenamiento. Esto podía hacerlo en las grandes ocasiones en que las Fuerzas Armadas, efectuaban alguna demostración especial como fue el Vivac del 25 de agosto de 1917, o el gran desfile militar del domingo 2 de octubre de 1921 en honor del Gral. francés Charles Mangin, héroe de la Primera Guerra Mundial, representante oficial de su Gobierno, que efectuaba una visita a los países amigos de Francia en el crucero de la Marina francesa "Jules Michelet". En esa oportunidad durante el desfile militar, sobrevolaron el mismo una escuadrilla de la Escuela Militar de Aviación, al mando del Cap. Cesáreo L. Berisso en un avión SPAD, siendo sus laderos también con SPAD el Cap. Tydeo Larre Borges y el Tte. 1o. José L. Ibarra. Luego venía un Breguet XIV piloteado por el Tte. 1 o. Coralio Lacosta y que llevaba como pasajeros al Dr. Francisco Ghigliani y al Sr. Marcelino Buscasso. Lo seguían como laderos dos aviones AVRO 504 K piloteados por el Tte. 2o. Joaquín S. Costa y el Tte. 2o. Eduardo Galeano.

Berisso suspende su vuelo al Paraguay

Durante la primavera de 1921, el Cap. Berisso se había aplicado a la tarea de preparar un raid a Asunción del Paraguay en su avión, Ansaldo SVA, que como se recordará había sido donado a su persona por colecta popular, para que con este aparato realizara vuelos de gran aliento. Lamentablemente el día 29 de noviembre de 1921, al pretender poner en marcha su motor SPA, por causas de un "retour de flammes" este biplano se incendió, siendo apagadas las llamas con arena. Los daños fueron varios, sobre todo en el ala superior y el motor a los que hubo que desmontar, entelar a la primera y reparar al segundo, quedando

1921

pronto recién el 7 de julio de 1922 en que su propietario lo prueba en vuelo. A causa de este accidente se suspendió el vuelo al Paraguay para otra oportunidad.

1922

Festival aéreo en el Hipódromo

También en los festivales aéreos que normalmente se efectuaban en el Hipódromo de Maroñas, intervenía la Escuela. Hubo uno que realmente llamó la atención del público que pudo contemplarlo y de toda la prensa capitalina y revistas de Montevideo y Buenos Aires. Esta gran fiesta aeronáutica que tuvo lugar el sábado 17 de diciembre de 1921, se efectuó con el fin, de recaudar fondos para la realización de un Raid Buenos Aires-Lima, Perú; que intentaría el piloto argentino Miguel Eduardo Hearne, en febrero de 1922, auspiciado por la Brigada de aviadores de la Liga Patriótica Argentina. Dicha fiesta tuvo como atracción principal al acróbata Eugene Geberth y al piloto Max Holtzem, ambos alemanes, que efectuaban acrobacias en el avión biplano "SAML" de este último. De la misma manera se efectuó un festival en el Teatro Urquiza, todo organizado por el aviador argentino Enrique Roger, Presidente de la Brigada de Aviadores de la Liga Patriótica Argentina. De la Escuela intervinieron: el Cap. Berisso en SPAD de 220 HP, que efectuó cantidad de acrobacias; el Cap. Tydeo Larre Borges en SPAD; el Tte. 1 o. Rogelio Otero, con AVRO 504 K; el Tte. 2o. Eduardo Galeano con AVRO 504 K; y por último el Dr. Francisco Ghigliani, amigo del Cap. Berisso y de los demás aviadores de la Escuela, con AVRO 504 K del Instituto, efectuando al igual que estos una magnífica demostración.

Observando el libro de vuelos, en las páginas que corresponden al año 1921 se puede ver la repetición de un nombre en cada renglón, día a día, es el del Cap. Berisso dando instrucción

de vuelo a sus alumnos y a otros que no lo eran, cumpliendo todo tipo de misiones y raids al interior. Esa reiteración del nombre de Berisso en el libro de vuelos, dio como frutos que del total de horas de vuelo que se hicieron en la Escuela en ese año las cuales alcanzaron a la cifra de 979 horas, 380 de ellas fueron voladas por el Cap. Berisso y en todas ellas ningún accidente, más que un aterrizaje forzoso por "panne" en la localidad de Piedra Sola, Tacuarembó, en AVRO 504 K. el 14 de abril.

El May. Berisso director de la Escuela Militar de Aviación

El dos de febrero de 1922 asciende el Cap Berisso al grado de Mayor, haciéndose cargo de la Dirección de la Escuela en el mes de marzo, por estar el Director, May. Victoriano Rovira en una comisión para formular un anteproyecto de rutas aéreas nacionales. El cuatro de mayo es designado Director Interino por decreto del Poder Ejecutivo, haciéndose cargo de esta Dirección el día 6 de mayo, por transmisión de mando efectuada ese día, ante la presencia del 2do. Jefe del Estado Mayor del Ejército Cnel. Francisco Borques Este fue el primer reconocimiento de sus méritos que no tardaron mucho en verse definitivamente consagrados, como aviador, como organizador, como conductor, como creador, etc. etc. La prensa de la época dedicó artículos y notas, expresando el beneplácito que este nombramiento causó en general, en toda la ciudadanía.

La princesa Jonescu

Nuevamente como en diciembre de 1921 llegaron al Paso de Mendoza en mayo, el Aviador argentino Enrique A. Roger, Presidente de la Brigada de Aviadores de la Liga Patriótica Argentina,

1922

con el aviador alemán Max Holtzem en un avión SAML de 110 HP a quién esta vez acompañaba, para efectuar las exhibiciones, la princesa rumana Elly Jonescu. Ahora se trataba de recaudar fondos para erigir entre otras cosas, un panteón de los aviadores. Estaba previsto una demostración el día domingo 21 de mayo, a la hora 10:00 de la mañana en el hipódromo de Maroñas, la que fue postergada por el tiempo, hasta el próximo domingo. En vista de esta demora, el viernes 26 se realiza una exhibición privada para la prensa, en la Escuela Militar de Aviación, donde se pone de manifiesto la intrepidez de la princesa Jonescu, quien sin temor de ninguna índole, se pasea por las alas del aparato, conducido magistralmente por Holtzem, este finalmente aterriza, con la acróbata sentada en el ala superior del biplano, sin ninguna atadura. Como se había anunciado y ante una concurrencia bastante numerosa se realizó el domingo 28 de mayo por la mañana, en el hipódromo de Maroñas, el festival aeronáutico en el cual también intervino la Escuela, con la demostración que hicieron el Director y los instructores en tres aviones SPAD y un AVRO 504 K piloteado por el Tte. Coralio C. Lacosta, que no era más que el No. 3, totalmente reparado y probado ese domingo, con el cual se había accidentado un año atrás exactamente, y había perdido la vida ese día el joven Milton A. Lussich; increíblemente con este mismo avión Lacosta perdería la vida en un accidente un año más tarde el 23 de mayo de 1923.

El festival comenzó con los cuatro aviones militares haciendo acrobacia y continuando con la exhibición de Holtzem y la princesa Jonescu. Cuando la fiesta había ya arribado a su término, llegó el piloto argentino Guillermo Hillcoat, con un aparato Curtiss de 90 HP, en representación de la Brigada de Aviadores de la Liga Patriótica Argentina.

En esos días regresó de Europa el Jefe de los talleres de la Escuela Don Gerardo Dotti, quien había viajado a fines de 1921,

con el cometido de adquirir biplanos Nieuport, repuestos y materiales para la Institución. Con un gasto de 433.400 pesos oro compró una serie de seis aviones nuevos sin uso y sus repuestos en depósitos de sobrantes de guerra, equivalentes a 3.000.000 de francos franceses.

El 30 de mayo, se realiza un banquete en el Salón Imperio del Hotel Lanata, en homenaje al nuevo Director de la Escuela el May. Cesáreo L. Berisso, demostración que le fue ofrecida por un grupo de admiradores, amigos y gente del mundo aeronáutico que se adhirieron a él. Fue esta una simpática demostración que puso de manifiesto las muchas amistades con que contaba Berisso entre la ciudadanía. Los comensales pasaban el número de ciento veinte ocupando los lugares de honor y rodeando al homenajeado, personalidades como el Dr. Luis Caviglia, Ministro de Industrias, el Dr. Francisco Ghigliani, Presidente del Aero Club del Uruguay, el Dr. Juan Blengio Rocca ex Ministro de Instrucción Pública, el Dr. Juan A. Cachón, el Dr. Horacio Maldonado quien ofreció el banquete con conceptuosas palabras, etc. etc.

En combinación con la Escuela de Aplicación Militar en ese año se hizo un cursillo de observación y tiro aéreo, con alumnos de los cursos de pasaje de grado de Tte. 1o. a Capitán. Por vez primera, en la Escuela Militar de Aviación, se hizo también, tiro aéreo con ametralladora que dispara a través de la hélice y de torrecilla, en aviones Breguet, durante el mes de junio.

Nuevos pilotos aviadores

Por lo expuesto anteriormente, solamente tres instructores estuvieron en actividad durante el período que va de mayo de 1921 a mayo de 1922, pues recién en ese mes comenzó a dar instrucción nuevamente el Tte. Coralio C. Lacosta, y como los alumnos eran

1922

16, doce militares y cuatro del Aero Club, la instrucción de vuelo se vio demorada y recién se comenzaron a tomar los exámenes prácticos a partir del 19 de agosto de 1922, terminando todas las pruebas los diez alumnos que la dieron en setiembre, por lo que el día 11 de ese mes recibieron los brevets de pilotos aviadores en este orden:

Brevet de Piloto Aviador	N° 9	Tte. 1° Rogelio Otero
Brevet de Piloto Aviador	N° 10	Tte. 1° Glauco Larre Borges
Brevet de Piloto Aviador	N° 11	Tte. 2° Medardo R. Farías
Brevet de Piloto Aviador	N° 12	Tte. 2° Eduardo Galeano
Brevet de Piloto Aviador	N° 13	Tte. 2° Tomás Duarte
Brevet de Piloto Aviador	N° 14	Tte. 2° Cármelo Bentancur
Brevet de Piloto Aviador	N° 15	Tte. 1° Julio Z. Angulo
Brevet de Piloto Aviador	N° 16	Tte. 2° Pascual Morales
Brevet de Piloto Aviador	N° 17	Tte. 1° Joaquín S. Costa
Brevet de Piloto Aviador	N° 18	Tte. 2° Antolín Pereira

Los Ttes. 1eros. Rogelio Otero. Glauco Larre Borges y Joaquín S. Costa, formaron parte del frustrado curso del año 1919, disuelto a mediados de ese año.

Al finalizar sus exámenes, los alumnos del Segundo Curso de Pilotaje fueron licenciados a partir del mes de octubre de 1922, aunque no por eso los instructores dejaron de trabajar. Los cuatro alumnos del Aero Club del Uruguay siguieron recibiendo instrucción de vuelo ahora en forma más intensa. Las misiones de vuelo seguían cumpliéndose siempre por parte de los cuatro pilotos militares que hasta ese momento tenía la Escuela, tanto al interior como al exterior, el 26 de octubre el May. Berisso acompañado por el Tte. Ibarra y el mecánico Enrique Banizzi, cumplen un raid en el día, de ida y vuelta en el Breguet No. 3, a la ciudad de Buenos Aires repitiendo el mismo vuelo, hecho el 26 de abril de ese año en el Breguet No. 2.

Primera bandera de guerra de la Escuela Militar de Aviación

En la tarde del sábado 14 de octubre, la Escuela Militar de Aviación recibió, en una emotiva ceremonia, la primera bandera con que contaba desde su fundación. Esa tarde con la presencia del Ministro de Guerra y Marina Gral. Sebastián Buquet, el Jefe del Estado Mayor del Ejército, Gral. Eduardo Da Costa, el Director de la Armada Capitán de Navío Tomás Rodríguez Luis. Diputado Dr. Francisco Ghigliani, miembros de la Misión Militar Francesa, etc.; la presidenta de la sociedad "Bonne Garde", Sra. Margarita Sierra de Sánchez, hizo entrega al Director de la Escuela, May. Cesáreo L. Berisso de una bandera nacional, donada por esa Institución y el Automóvil Club del Uruguay con un bien meditado discurso a lo que el May. Berisso contestó con estas palabras "...Por nuestro honor de soldado y por nuestra dignidad de ciudadanos, prometemos respetar y defender nuestra bandera hasta perder la vida, trabajando en la paz y luchando en la guerra, en una idéntica hermandad de ideales e intereses con nuestros camaradas de tierra y de mar..." luego pronunció una breve alocución el Ministro de Guerra y Marina. Poco después fueron llamados los aviadores que intervinieron en el festival que se realizó el domingo 8 de octubre, en la playa Carrasco durante las carreras de automóviles, y se les entregó a cada uno un gallardete recordatorio por haber coadyuvado al mejor brillo de aquella fiesta, recibiendo la distinción, el Dr. Ghigliani, el May. Berisso, el Cap. Tydeo Larre Borges, el Tte. Luis Ibarra, el Tte. 1ro. Coralio C. Lacosta y el Tte. 2o. Glauco Larre Borges. A continuación se inicio el desfile militar por las fuerzas compuestas por el Batallón 17 de Infantería, el Regimiento 4to. de Caballería y el Regimiento 2do. de Artillería, que habían acudido a esta ceremonia. Más tarde se iniciaron una serie de vuelos en los que intervinieron los aviadores que recibieron gallardetes, con aeroplanos AVRO y Nieuport.

1922

Los aviones Nieuport 27

1922

Los biplanos Nieuport que se habían adquirido en su país de origen Francia, fueron armados y comenzaron a volar a partir del 5 de octubre en que realiza el primer vuelo el No. 1 piloteado por el Director de la Escuela, May. Berisso. A los cinco siguientes se les matriculó hasta el No. 6. También en ese año se armaron y probaron, quedando en orden de vuelo los SPAD No. 3 y No. 4 que comenzaron a volar los días 27 de mayo y 8 de junio. El 24 de junio se armó el Breguet No. 3 con el cual Berisso va a Buenos Aires en Octubre.

El 1ero. de noviembre fue nombrado Director de la Escuela el May. Cesáreo L. Berisso.

Santos Dumont en la Escuela

El 24 de noviembre se registra un acontecimiento muy recordable para la cronología de la Aviación Militar, cuando se produce la visita del Aeronauta y Aviador brasileño, precursor de la aeronáutica mundial, Alberto Santos Dumont, toda la prensa se hace eco del ilustre visitante quien es agasajado y recibido en todos los círculos de la sociedad uruguaya y por supuesto en la Escuela, donde quedó documentada su visita con varias fotografías en las que se le ve rodeado de las autoridades, alumnos e instructores de la misma, en la recorrida que hizo al Instituto antes del banquete con que se le obsequió. Esa tarde visitó al presidente de la República, Dr. Baltasar Brum, partiendo al otro día.

Capítulo Tercero

El tercer curso y primero de aplicación

1923-1924

Muere en accidente de aviación el Cap. Coralio C. Lacosta

1923

El año 1923 comienza con pleno trabajo para los instructores y para los cuatro alumnos del curso anterior que permanecerán en la Escuela, donde recibirán a su vez un curso de aplicación como se explica más adelante. Estos cuatro alumnos eran los Ttes. 1eros. Rogelio Otero, Glauco Larre Borges y Medardo Farías, y el Tte. 2do. Eduardo Galeano. Ellos además, actuarán en varias oportunidades representando a la Escuela en festivales como el "Circuito de las Playas" que se realiza en enero donde intervienen pilotos argentinos y uruguayos, desfiles aéreos, como el que se realizó el 28 de febrero con motivo de la inauguración del Monumento al Gral. Artigas en la Plaza Independencia de Montevideo; o la transmisión del mando presidencial el 1ro. de marzo; o para finalizar, el desfile aéreo sobre la Escuela Militar el 25 de agosto; etc., etc. y también como instructores de vuelo del tercer curso, dando ayuda de esta manera a los Pilotos Aviadores Militares, sobre todo a partir del día 23 de mayo en que pierde la vida en un accidente al decolar en el AVRO No. 3, con el cual se había accidentado en 1921, el Capitán Instructor Coralio C. Lacosta, quien iba acompañado por el Tte. 2do. Tomás Duarte, el que resulta herido.

En enero la Escuela interviene con sus aviones por primera vez en las maniobras del Ejército que se realizan en el Campo

Militar de Los Cerrillos, como ya lo había hecho en 1920 en los campos de Santa Clara de Olimar el entonces Cap. Berisso y en 1922 el Tte. Coralio C. Lacosta en la zona norte con un Breguet XIV.

A principios de 1923, se hace un llamado entre oficiales del Ejército para interesar a los vocacionales de la aviación.

El reglamento de la escuela

De los que se presentaron, se seleccionaron 12 oficiales. Este curso que comenzó en el mes de marzo se llevo a cabo de acuerdo a las normas que se imponían en el Reglamento de la Escuela Militar de Aviación, que había sido aprobado en febrero de 1923 por el Presidente de la República, Dr. Baltasar Brum. Este primer Reglamento con que contaba la Escuela, fue redactado por su Director el Mayor Cesáreo L. Berisso. En él se establecían diferentes reglas en cuanto a la organización de la Escuela, como la creación de cuatro divisiones, a saber:

I - División Instrucción
II - División Escuadrillas y Personal
III - División Talleres
VI - División Servicios

Las cuales a su vez se subdividieron en diferentes secciones, creándose en la primera división. La Escuela de Pilotaje y por primera vez la Escuela de Aplicación que tendría vida hasta el año 1951 como Curso de Aplicación.

También por este Reglamento se creaba el Curso de Pilotaje de Tropa, el cual al año siguiente de 1924 se efectuaría el primer llamado.

La Escuela a partir del 20 de marzo de 1923 por Decreto del Ministerio de Guerra y Marina pasó a depender directamente de este Ministerio, como así estaba dispuesto en el tercer artículo del Reglamento.

1923

Los instructores del Centro Nacional de Aviación

1923

En el mes de abril, el Cap. Instructor José Luis Ibarra comienza a impartir instrucción de vuelo a los alumnos del Centro Nacional de Aviación, en el Aeródromo de Villa Colón (hoy Ángel S. Adami) en sus aviones, a pedido de esta entidad aeronáutica, alternando sus vuelos con Ángel S. Adami quien también era instructor. En esa década de los años veinte, varios oficiales dieron clases de vuelo a los socios del Centro Nacional de Aviación, así como en el Aeródromo del Paso de Mendoza, hacían lo propio con los integrantes del Aero Club. Luego de Ibarra en 1925, los Capitanes Glauco Larre Borges y Rogelio Otero (en forma interrumpida); en 1928 el Tte. 1ro. Homero B. Araújo; y en 1930 el Cap. Mariano Ríos Gianola siendo este, el último instructor militar que tuvo el Centro en esa época.

Comienzan los cursos de vuelo

También en el mes de abril comenzaron a volar los alumnos del Curso de Pilotaje y también los del Curso de Aplicación, que fue el primero que se impartió en la Escuela, pues aunque en 1918 y 1919 se había comenzado algo semejante con los alumnos que habían finalizado el Curso de Pilotaje en febrero y julio de 1918 con los monoplanos Castaibert y en 1919 con el AVRO adquirido al Mayor Frank P. Scott, no se pudo continuar por la falta de material de vuelo.

Con los alumnos del Curso de Aplicación, se realizaban algunas experiencias de radio-telefonía y de telegrafía abordo de avión AVRO y Breguet XIV; así como varias misiones fotográficas con el nuevo técnico recientemente ingresado Juan C. Gambarini.

Compra de nueve aviones Avro

Con fecha 26 de abril de 1923 se autorizó la adquisición en Inglaterra, de nueve aviones AVRO 504K, girándose el 31 de mayo del mismo año

una orden de pago por la suma de $ 7.000.oo, para ser entregados como adelanto del importe de los mismos, con cargo a la cuenta corriente "Ley 4 de mayo de 1922. Para adquisición de campos de aterrizaje", de lo que se dedujo el 1% de Tesorería.

El May. Ramón Arambillete

A mediado del año el May. Ramón Arambillete, uno de los oficiales de la Escuela de Aviación de Los Cerrillos de 1913, pasa a prestar servicios en la Escuela como Jefe de la División Talleres, secundando al May. Berisso en el complejo trabajo de dirigir el Instituto. El May. Arambillete a pesar de no haber podido efectuar sus cursos de pilotaje, tenía una gran vocación aeronáutica y muchas veces acompañaba a su viejo camarada y amigo desde 1913, el May. Berisso, en misiones al interior en los Breguet XIV o en vuelos de pista por el puro placer de volar, además como se verá, formaba parte del Comité Pro-Aviación Militar.

Comité Nacional Pro-Aviación Militar

En ese año comienza a funcionar nuevamente el Comité Nacional Pro-Aviación Militar, que estaba integrado, al igual que el primero de 1913, por una serie de conspicuos ciudadanos amantes de la Aviación entre los cuales se encontraban, el Dr. Luis Piera que lo presidía, el Sr. Pedro Sáenz que era el secretario; además formaba parte de este Comité: L. Enrique Andreoli, Dr. Francisco Ghigliani, May. Ingeniero Adolfo S. Quintana, Dr. Arturo Carbonell Debali, Ernesto G. Martínez, Dr. Oscar Ferrando Olaondo, Gral. Sebastián Buquet, Dr. Andrés César Pacheco, Cnel. Antonio Klinger, Sr. Remigio Castellanos, Tte. Cnel. Ulises Monegal, Sr. Washington Paullier, C/F Ramiro J. Jouan, Joaquín Machado, Héctor A. Gerona, Horacio Trápani, Juan J. Prada, Luis Conti, y otros.

1923

También en él figuraban el May. Cesáreo Berisso, el May. Ramón Arambillete, el Cap. Tydeo Larre Borges, el Tte. Medardo R. Farias, el Tte. Rogelio Otero y el Tte. Glauco Larre Borges. Luego de constituido nuevamente este Comité, se expandió por el interior de la República, formándose entidades análogas en las capitales departamentales las que fueron puestas en funcionamiento por integrantes de la Comisión Ejecutora, que se trasladaban al interior en aviones de la Escuela, el miembro que voló en mayor cantidad de veces, gran entusiasta, fue el Tte. Cnel. Ulises Monegal. Este Comité que se reunía en el local del Ateneo de Montevideo, comenzó a dar sus frutos, al igual que en 1916, en el año 1924, en que gracias a su intervención, la Escuela se verá beneficiada por la donación de aviones, los que se van a adquirir en Buenos Aires, como se verá más adelante.

Vuelo postal

Con motivo de la inauguración del monumento a la Batalla de Sarandí, el 12 de octubre de 1923, la Escuela Militar de Aviación se hizo presente en Sarandí Grande, departamento de Florida, con el arribo a esa localidad de dos aviones: el Breguet XIV No. 3 al mando del Director May. Cesáreo L. Berisso con el Tte. 1°. Rogelio Otero y, el SPAD No. 2 comandado por el Cap. Tydeo Larre Borges. A su regreso ese mismo día, fueron portadores de unos 800 sobres con matasellos especiales para la ocasión, los que se entregaron a las autoridades postales de Montevideo

La instrucción de vuelo y los primeros pilotos aviadores militares

Durante 1923 se continuó dando instrucción de vuelo, no solo a los dos Cursos de Alumnos Militares, sino también a los alumnos

del Aeroclub, que a partir del mes de junio, contaron con un biplano AVRO 504K igual a los militares, al que se le identificó con las letras A.C. Este aparato era administrado, reparado y alternativamente usado por la Escuela Militar de Aviación.

Para sustituir los aviones de instrucción que se iban accidentando o desgastando, se fueron armando otros biplanos AVRO, que en proceso de construcción o desarmados, se encontraban en los talleres de construcción aeronáutica de la Escuela. El primero fue el número 6 que se le hizo el vuelo de prueba el día 13 de enero de 1923, et segundo fue el Nro. 7 que se voló el día 12 de mayo y el tercero matriculado A.C, como se dijo que voló el día 11 de junio. Sumado a estos aviones se armó un Breguet XIV, aparato de entrenamiento que podía ser triplaza, con motor de 300 HP, Renault, al que se le adjudicó el Nro. 4, volando por primera vez el 12 de enero; en setiembre de 1934, a su pedido, el Poder Ejecutivo dona este biplano al Cnel. Berisso, junto con un motor en desuso.

Los cuatros alumnos del Curso de Aplicación, rindieron examen el día 5 de noviembre ante un jurado presidido por Ángel S. Adami, Director de la Escuela Civil de Aviación, para optar por el título de Piloto Internacional, dando en la misma Escuela Militar de Aviación, las pruebas de exigencia, que para estos aviadores resultaron elementales, dada su experiencia. Adami representaba a la Fédération Aéronautique Internationale, de la cual el Centro Nacional de Aviación era su agente. Adami había acudido al aeródromo de Paso de Mendoza en un AVRO 504K del Centro Nacional de Aviación, acompañado por el mecánico y luego aviador Aldo Bernardinis. Al término de los exámenes, ambos regresaron en ese aparato hacia Melilla; lamentablemente les falló el motor enseguida del despegue, entrando el biplano en pérdida y tirabuzón, accidentándose. Bernardinis se lastimó seriamente en una pierna, conservando toda su vida una renguera desde aquel día.

1923

En el mes de diciembre los cuatro alumnos del Curso de Aplicación y tres del Curso de Pilotaje se encontraban en condiciones de rendir examen por lo que el día 21 de diciembre, el Poder Ejecutivo designó los delegados para verificarlos, recayendo el nombramiento, en el Cnel. Julio Núñez Brian y C/F Atilio H. Frigerio. A los pocos días se realizaron las pruebas por las cuales al haberlas aprobado se entregaron el 31 de diciembre los brevets de Pilotos Aviadores Militares, a los siguientes Pilotos Aviadores:

Brevet de P.A.M.	Nro. 1	Tte. 1o. Rogelio Otero.
Brevet de P.A.M.	Nro. 2	Tte. 2o. Eduardo Galeano.
Brevet de P.A.M.	Nro. 3	Tte. 1o. Glauco Larre Borges.
Brevet de P.A.M.	Nro. 4	Tte. 1o. Medardo R. Farias.

Estos son lo primeros Oficiales en recibir este brevet en Uruguay, pues los que lo tenían anteriormente, lo habían obtenido en el extranjero, en Cursos realizados en Chile, Argentina y Brasil.

El mismo 31 de diciembre se les adjudicó a los alumnos del Curso de Pilotaje sus brevets en este orden:

Brevet de Piloto Aviador	Nro. 19	Alf. Mario W. Parallada
Brevet de Piloto Aviador	Nro. 20	Tte. 2o. Hernán Barú
Brevet de Piloto Aviador	Nro. 21	Tte. 1o. Antolín Amaro

Proyecto del Cnel. Roberto Riverós

El Ministro de Guerra y Marina de la época, Cnel. Roberto Riverós, fundador del Arma de Ingenieros, presentó el 30 de noviembre de 1923, un Proyecto de Ley Orgánica del Ejército en el cual estaba previsto incluir a la Aviación Militar, dentro del Arma de Ingenieros (Articulo 24, sección e, las Escuelas y Escuadrillas de Aviación), quizá influenciado por sus estudios en la Escuela Superior de Guerra de España, donde el origen de la Aeronáutica se dio en el Arma de Ingenieros, de la cual formaban parte sus fundadores el Tte. Cnel. Pedro Vives y el Cap. Alfredo

Kindelán. Este proyecto no tuvo andamiento y ya al año siguiente, como se podrá ver, aparece otro, pero de creación de la Aeronáutica Militar que tiene su origen en la Dirección de la Escuela Militar de Aviación.

1924

El May. Tydeo Larre Borges y el Cap. José L. Ibarra son enviados a Europa

Para completar el cuadro de instructores, el 15 de enero de 1924, se nombra a los cuatros primeros Pilotos Aviadores Militares en ese cargo. Su tarea iba a ser ardua en ese año, pues se van a dictar tres cursos diferentes y un mes más tarde, el 18 de febrero, dos de los instructores de la Escuela el May. Tydeo Larre Borges y el Cap. José Luis Ibarra, son nombrados para trasladarse a Europa donde estudiarán nuevos métodos y sistemas de aeronáutica realizando cursos de vuelo en varias escuelas francesas, como la de Istres, Avord, Cazaux, Versailles, etc.

Primera escuadrilla de caza, primeros pilotos de escuadrilla

También el día 15 de enero, de acuerdo a una Resolución del Ministerio de Guerra y Marina, se crea la primera Escuadrilla de Caza, que estuvo compuesta por dos aviones SPAD de 220 HP, dos Pilotos Aviadores Militares, un Sargento, seis Soldados y un mecánico de primera clase. Si tuviéramos que investigar los primeros orígenes del Grupo de Aviación Nro. 2 (Caza), quizás llegaremos a esta Escuadrilla, que fue la primera Sub-Unidad, si así puede llamarse, que no tuvo que ver con la enseñanza de pilotaje, no olvidemos que integraba la Escuela Militar de Aviación.

Hasta ese momento, los pilotos de la Escuela, se dividían en dos clases: Instructores y Alumnos; y a partir de aquí en tres: Instructores,

Pilotos de Escuadrilla y Alumnos. En ese año se efectuaron ejercicios de tiro real y fotográfico sobre cono remolcado, e instrucción de vuelo nocturno en aviones AVRO, siendo instructor el propio Director May. Berisso. Estos ejercicios se realizaban como preparación de los pilotos para integrar esta Escuadrilla. El entrenamiento de caza se realizaba en aviones biplanos Nieuport de 80 HP, los cuales durante la Gran Guerra eran los aparatos que se usaron para este fin (hay que recordar que el entrenamiento de Boiso Lanza en Pau, para piloto de caza, lo realizó en este tipo de máquina), luego se pasaba a volar los SPAD, avión también monoplaza y biplano, pero con mucho más potencia y fortaleza, era un verdadero avión de guerra, con ametralladoras sincronizadas con la hélice, que disparaban en el capot. Sus fuentes de poder eran motores Hispano-Suiza de 180 ó 220 HP. En el mes de noviembre de ese año se hicieron con los pilotos del Curso de Aplicación, formación de combate y combate combinado con los ejercicios de tiro y prácticas de bombardeo, con equipo Breguet XIV, aparato con el cual también se ejercitaban es ese Curso.

Llamado a pilotos de tropa

En ese mes de enero de 1924, se producen varias novedades, a ellas hay que sumar el llamado, que será el primero de la Escuela, para aspirantes al Curso de Pilotos de Tropa o Reserva, como estaba dispuesto en el nuevo reglamento de la Institución, aprobado en el año anterior. A este llamado acudieron 41 clases y soldados de diferentes Armas y Unidades del Ejército seleccionándose 10 de ellos, con quienes se fundó el primer Curso de Pilotaje de Tropa y comenzaron a volar en el mes de marzo.

Nuevos brevetados de pilotos aviadores

En febrero dieron su examen, los oficiales del tercer Curso de Pilotaje que no lo habían hecho en diciembre, ante los mismos

delegados del Poder Ejecutivo, distribuyéndose los brevets el día 29 de febrero de acuerdo al siguiente orden:

Brevet de Piloto Aviador	Nro. 22	Tte. 2° Oscar D. Gestido.
Brevet de Piloto Aviador	Nro. 23	Tte. 2° José Baptista y Vedia
Brevet de Piloto Aviador	Nro. 24	Alf. Homero B. Araújo
Brevet de Piloto Aviador	Nro 25	Tte. 2° Bernardo Bajac
Brevet de Piloto Aviador	Nro. 26	Alf. Felipe Gutiérrez
Brevet de Piloto Aviador	Nro. 27	Alf. Santiago Conti.

Nuevos alumnos y accidentes

El 22 de marzo se publica el llamado para llenar diez vacantes, del cuarto Curso de Pilotaje de Oficiales. Luego de los exámenes médicos correspondientes, fueron seleccionados únicamente seis aspirantes a aviadores, los que comenzaron su curso de pilotaje en el mes de abril, sumándose de esta manera a los diez alumnos del Curso de Pilotaje de Tropa y a los nueve del Curso de Aplicación. Para todos estos alumnos más el Sr. Luis Conti del Aero Club del Uruguay y los Sres, Carlos Pons y Ulises Beisso, nuevos alumnos, también del Aero Club en ese año, solamente estaban nombrados cinco instructores de vuelo, el Director May. Berisso y los cuatro Oficiales que se designaron el 15 de enero. Como pasó anteriormente ayudaron a dar instrucción primaria los alumnos del Curso de Aplicación. Esta vez con variada suerte pues el 24 de abril el Tte. 1o. Antolin Amaro, dando instrucción de vuelo primaria al Sgto. Ramón Feria en el AVRO Nro. 1, tuvieron un accidente al aterrizar, con heridas graves al instructor y destrucción total del aparato. Más adelante el 1ero. de octubre, aconteció algo parecido con el Tte 2do Mario W. Parallada y el Cbo. Manuel Pampín en el AVRO Nro. 3 accidentándose sin consecuencias para la tripulación con destrozo del avión.

1924

Lamentablemente en agosto enfermó el Tte. 1o. Eduardo J. Galeano, falleciendo en setiembre, quedando solamente cuatro instructores en funciones.

El 6 de mayo fue nombrado médico de la Escuela el Dr. Roberto Maurer, quien años más tarde organizaría el laboratorio Psico-Físico, primero de la Institución y uno de los más modernos de Sudamérica.

El primer proyecto de Berisso para fundar la Aeronáutica Militar

Después de aprobado el Reglamento de la Escuela Militar de Aviación, el May. Berisso se abocó a la tarea más ambiciosa de redactar un Proyecto de Ley por el cual se creaba en nuestro medio, "El Servicio de la Aeronáutica Militar". Este proyecto fue aprobado y enviado al Consejo Nacional de Administración, con la firma del Sr. Presidente Ing. José Serrato y el Ministro de Guerra y Marina, Cnel. Roberto P. Riverós, con fecha de 10 de junio de 1924. Con él se sustituía los artículos del Proyecto de Ley, sobre Ley Orgánica del Ejército, enviado el 30 de noviembre de 1923, que trataba sobre la inclusión de las "Escuelas y Escuadrillas de Aviación" en el Arma de Ingenieros.

Este proyecto consistía de 30 artículos, por el cual se organizaba en el país, el Servicio de la Aeronáutica Militar, con dependencia del Ministerio de Guerra y Marina y constaría de una Dirección y tres Divisiones que se denominarían: a) Instrucción; b) Servicios y c) Talleres.

En la primera, Instrucción, se creaba: Una Escuela Militar de Aeronáutica; Escuadrillas (Aviación de Observación y Combate); Compañía de Aerosteros; Compañía de Defensa Antiaérea; etc.

En la segunda. Servicios, se creaba: Servicio de Radio T y TT; Servicio de Fotografía Aérea: Servicios de Informaciones;

Servicio de Transporte: Servicio Sanitario: Aviación Civil y Policía Aérea; etc. etc.

En la tercera. Talleres se creaba: Talleres Mecánicos, Talleres de Construcciones Aeronáuticas; Escuela de Aprendices mecánicos; motoristas y carpinteros en sus varias especialidades .

Luego decía que la Aeronáutica Militar se organizaba en Escuadrillas. Grupos. Regimientos, etc Y a su vez hace una división del Personal navegante: a) Pilotos Militares (Oficiales y Tropa); b) Pilotos Observadores Militares (Oficiales); etc. etc.

Con la creación de este Servicio nacía también la Aviación Naval como una División agregada a la Dirección de la Armada, con Aviadores Navales salidos de la Escuela Militar de Aeronáutica y el Curso de Aplicación, en las Escuadrillas Navales. Es de hacer notar que en febrero de 1925 efectivamente se creó la Aviación Naval y que sus primeros pilotos hicieron el Curso de Pilotaje en la Escuela Militar de Aviación.

De la misma manera se creaba por último el Servicio de Meteorología, con dependencia en lo que se refiera a las obligaciones del cargo, conservación del material e informes, de la Dirección del Servicio de la Aeronáutica Militar; y en lo que se refiere a la parte técnica e investigaciones científicas a la Dirección del Instituto Físico Climatológico.

En muchos de estos 30 artículos que forman este Proyecto, se revolucionaban los conceptos que hasta ahora regían a lo que era nuestra Aviación Militar, circunscripta exclusivamente a la Escuela Militar de Aviación, creándose una verdadera organización aeronáutica. Evidentemente era demasiado ambicioso para la época, sobre todo por lo oneroso que representaría al estado asumir todo este cúmulo de gastos que representaba la creación de un Servicio de esta magnitud. De cualquier manera el hecho de presentarlo al Consejo Nacional de Administración, nos da la idea del espíritu de colaboración que existía tanto en el Gobierno

como en el Ejército que aprobaba estos cambios Como se podrá ver más adelante, el May. Berisso no abandonó nunca sus ideas y en 1928 publica un folleto sobre la Aeronáutica Militar y su futura organización, que cristalizaría recién a fin de 1935 con la creación del Arma de Aeronáutica.

La escuela recibe un F.B.A. como donación

En ese año se recibieron los siguientes aviones: AVRO Nro. 10 que voló por primera vez el 23 de mayo de 1924: un hidroavión biplano F.B.A. (Franco-British Aviation) fabricado en Italia por la S.I.A.I. (Societa Idrovolanti Alta Italia), con motor Isota Fraschini de 170 HP, transformado en anfibio en los Talleres de la Escuela Militar de Aviación, por Don Miguel Juan Nadal que le adaptó un tren de aterrizaje. Este hidro fue donado por el Sr. Domingo Zambra, recibiendo agradecimientos por medio del Comité Pro-Aviación Militar. Hizo su primer vuelo el 16 de julio de 1924, siendo el piloto el May. Cesáreo L. Berisso, acompañado por el Tte.2o. José Baptista. En el mes de agosto de ese año efectuó tres vuelos más, siendo el último, el realizado el 25 de agosto de 1924. No voló más, hasta el 28 de febrero de 1927 en que el May. Berisso le efectúa el último vuelo.

En el mes de agosto se suma a los seis Oficiales que comenzaron el Curso de Pilotaje, el Tte. 1o. Joaquín S. Costa, quién a pesar de haber recibido su brevet de Piloto Aviador el 11 de setiembre de 1922, repite todo el Curso y como se podrá ver recibirá un nuevo brevet, quizá por error o por alguna otra causa desconocida.

El príncipe de Piamonte

El día 3 de setiembre, la Escuela recibe un ilustre visitante en la presencia del S.A.R. el Príncipe de Piamonte, heredero de la corona del Reino de Italia, quién en esa oportunidad es acompa-

ñado por el Presidente de la República Ing. Serrato, el Ministro de Guerra y Marina y algunas conocidas familias de la sociedad de la época. El cuerpo de pilotos del Instituto realizó varias demostraciones aéreas, con los aparatos de su dotación.

Se recibe un SVA-10 como donación

Como consecuencia del impulso que le dio el Comité Nacional Pro Aviación Militar, a colectas por todo el país, con el fin de recaudar fondos para la compra de aviones, el May. Berisso se trasladó a la ciudad de Buenos Aires en el mes de octubre, para adquirir un aeroplano para la Escuela. Regresa a Montevideo el día 17 de ese mes con un SVA-10 que se matriculó con el Nro. 3, luego de haberlo llevado en vuelo el Cap. Glauco Larre Borges de Buenos Aires a Colonia, donde el May. Berisso que lo acompañaba en vuelo con el Breguet Nro. 3 cambia de aparato pasando el Cap. Larre Borges al Breguet que fue piloteado por el Tte. 2o Mario W. Parallada (que venía con Berisso) hasta la Escuela. Estos dos aviones donados a la Escuela en este año, el hidro F.B.A. y el S.V.A. fueron fruto de la intensa propaganda realizada en todo el país, desde que nuevamente comenzó a funcionar el Comité, cuyos miembros mas entusiastas los Sres. Ernesto G Martínez y el Tte Cnel. Ulises Monegal, hicieron varios raids al interior del país en aviones Breguet piloteados por el May. Berisso.

El fotógrafo Gambarini

A medida que van pasando los años, la instrucción de vuelo se va tecnificando, al igual que las clases, que imparten profesores e instructores, los cuales van adquiriendo mayor grado de idoneidad según pasa el tiempo y suman experiencias a los conocimientos que poseen y pueden volcarlos con mayor fluidez a sus alum-

1924

nos. Lo que también contribuyó a facilitar las clases, fue las traducciones de textos extranjeros, así como la autoría de otros relativos a nuestra realidad, los que generalmente fueron hechos por el propio Director. May. Berisso en sus pocos momentos libres, generalmente en su hogar, gracias a sus estudios realizados en EE.UU. a sus lecturas y a sus ideas. A todo ello Berisso sumaba la correspondencia con el extranjero y sus viajes a Buenos Aires, de donde también extraía experiencias para adaptarlas aquí, como la visita que realiza a El Palomar, en abril, para estudiar la organización del Gabinete de Fotografía Aérea, ahora que contaba con un técnico, el joven fotógrafo Juan Carlos Gambarini que con el tiempo fue transformándose en un verdadero conocedor y profesor en la materia.

Capítulo Cuarto

El primer gran raid que se encara en el país

1925

Los primeros pilotos de tropa o reserva

1925

El año 1924 finalizó sin que se pudiera tomar los exámenes a todos los cursos, aunque a los pocos días comenzaron, el 5 de enero de 1925 ante la Comisión nombrada por el Poder Ejecutivo para verificarlos y controlarlos. Esta Comisión estuvo formada por los Coroneles Adolfo Méndez Flores y Juan A Pirán y el May. Adhemar Sáenz Lacueva quien de esta manera aunque fugazmente se integraba nuevamente a la Aviación de la cual fue Precursor.

El día 21 de enero se adjudican los brevets de Piloto Aviador, a los siguientes alumnos que dieron los exámenes correspondientes:

Brevet de Piloto Aviador Nro. 28 Tte 1o Joaquín S. Costa
Brevet de Piloto Aviador Nro. 29 Alf. Mariano Ríos Gianola
Brevet de Piloto Aviador Nro. 30 Alf. Servando Castillos

También ese día se adjudican los Brevets de Piloto Aviador de Tropa o de Reserva según este orden:

Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nro. 1 Cbo. Manuel Pampín
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nro. 2 Sdo. Luis C. Lagisquet
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nro. 3 Cbo. Raúl Sandes
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nro. 4 Sgto. Pío Norberto Vázquez
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nro. 5 Sgto. Diego I. Silva Ortiz
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nro. 6 Cbo. Artemio Pérez
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nro. 7 Sgto. Ramón Feria
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nro. 8 Cbo. Agenor Domínguez

Pilotos aviadores militares (P.AM.)

Y el 31 de enero reciben su brevet de P.A.M. los alumnos del segundo Curso de Aplicación, a los que se exigió en el examen de vuelo, tiro sobre cono remolcado con impactos comprobados, tiro con ametralladora fotográfica, etc. Entregándose los siguientes diplomas:

Brevet de P.A.M.	Nro. 5	Tte.2o. Oscar Diego Gestido
Brevet de P.A.M.	Nro. 6	Tte.2o. José Baptista y Vedia
Brevet de P.A.M.	Nro. 7	Tte. 1o. Hernán S. Barú
Brevet de P.A.M.	Nro. 8	Tte.2o. Mario W. Parallada
Brevet de P.A.M	Nro. 9	Tte.2o. Bernardo Bajac
Brevet de P.A.M.	Nro. 10	Tte.2o. Felipe Gutiérrez
Brevet de P.A.M.	Nro. 11	Tte.2o. Homero B. Araújo.

La misión Roig. Arriban los franceses

Durante buena parte del mes de enero, la actividad de la Escuela estuvo centrada en los exámenes de vuelos de los alumnos de los tres cursos que se impartían en el Instituto. En ese mes ocurre un acontecimiento importantísimo, el 15 de enero, arriba al campo del Cno. Mendoza, la Misión Roig que representaba a la Compagnie D'Entreprises Aéronautiques Latécoére con dos aviones Breguet XIV piloteados por los aviadores Paul Vachet y Étienne Lafay (ex-instructor de la Escuela Dos Afonsos de Río de Janeiro), con los mecánicos Estival y Gauthier, todos bajo las ordenes del famoso aviador Cap. Joseph Roig. Este hecho tuvo una gran importancia en el futuro de nuestra aeronáutica por las consecuencias que trajo aparejado esta avanzada de la línea Aeropostal que trataba de expandirse por toda la costa del Atlántico, en América del Sur (hasta ahora se extendía de: Francia hasta la Costa Atlántica del África Occi-
1925 dental Francesa) y que comenzaría el 22 de noviembre de 1927

en nuestro país, viniendo desde Buenos Aires hacia el Norte con la Compañía Latécoére más tarde transformada en la Compagnie Général Aérpostale la cual nos legaría dos de nuestros aeródromos más importantes como los son: el Gral. Artigas y el Aeropuerto Tte. 2o. Mario W. Parallada: así también como el Aeródromo de la ciudad de Treinta y Tres.

El primer gran raid

Dada la modestia de nuestros medios, así como el tipo de organización con que contaba la Aviación Militar, hizo que la época, tan característica en esos años de las grandes conquistas aéreas, llegara un poco tarde a nosotros, no porque a los posibles protagonistas les faltara la intrepidez necesaria, pues como se verá eso sobró, sino por las dificultades que significaba nuestra relativa pequeñez, tanto geográfica como económica. En nuestro país no podía existir una fábrica de aviones por lo antedicho, no obstante, nuestros técnicos, verdaderos artesanos, llegaron a efectuar una línea de montaje de aviones AVRO 504K, no solo de armado, sino de reconstrucción. Pero lo más importante fue el diseño y fabricación de un avión, que aunque tenía semejanzas con el Breguet XIV era totalmente diferente, se trataba de los aviones ARME.(Avión de Reconocimiento Modelo Escuela) "Montevideo" que nos referimos más adelante y de los cuales se construyeron tres.

Antes que comenzaran los exámenes de los oficiales que faltaban terminar los Cursos de Pilotaje de 1925, quienes se brevetaron en mayo, se realizó el primer gran raid internacional que hizo la Escuela Militar de Aviación y también nuestro país. Fue el que realizara el Director de la Escuela, Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso con el mecánico "Precursor" Don Dagoberto Moll de acompañan-

te, por buena parte del Cono Sur de nuestro continente. Este magnífico vuelo se efectuó en el Breguet XlV Nro. 2 de la dotación de la Escuela y comenzó el día 5 de abril bien temprano en la mañana en que decolaron rumbo a Asunción del Paraguay, con una etapa en Arapey, Dpto. de Salto, y de allí a su destino, donde arribaron luego de 10 horas 50 minutos de vuelo. Aterrizaron en el Campo Grande de Asunción, donde fueron recibidos por camaradas paraguayos, luego en la ciudad por el Presidente de la República, Sr. Eligio Ayala a quien entregaran un mensaje de nuestro Presidente Ing. José Serrato. Se les brindó un banquete y a los postres se les confió sendos mensajes para nuestro Ejército y el de Chile, pues Santiago y Valparaíso eran etapas de este vuelo. Al otro día partieron hacia Rosario, en la Provincia de Santa Fe, sin poder alcanzarla en ese día, pues en Curtiembre, a unos 50 kilómetros de la ciudad de Paraná, por causa de una tormenta tuvieron que pernoctar, saliendo al otro día temprano hacia Rosario, donde llegan a media mañana, aterrizando en el Aeródromo de Saladillo donde eran esperados por el Presidente del Aeroclub local Sr. Alfredo Rouillón, su secretario, el Jefe del Regimiento de Infantería Nro. 11, el Cónsul Uruguayo, Sr. Forteza, etc., poniendo en total desde Asunción, 6 horas 55 minutos de navegación. Al mediodía de ese 7 de abril parten hacia Mendoza al pie de la Cordillera arribando al Aeródromo de Los Tamarindos al fin de la tarde y luego de 5 horas y 50 minutos de vuelo. En ese aeródromo donde Berisso guardaba gratos recuerdos de su triunfo en la carrera Buenos Aires-Mendoza, de 1916 fue recibido por delegados del Aero Club Argentino, quienes lo agasajaron en la noche con un banquete donde se reencontró con amigos que lo atendieron luego que se accidentara, al recibir en vuelo al otro día de ese evento al Tte. Pedro Zanni, su amigo e Instructor, que arribaba segundo en esa gran carrera, primera en su tipo, de

1925 América.

Al día siguiente de su arribo. 8 de abril y hasta el día 12, efectúan cinco tentativas de cruce a la Cordillera de los Andes, sin éxito, volando 10 horas en esos intentos, siendo siempre adversas las condiciones del tiempo. En una de ellas, llegó a pasar el valle de Uspallata, pero al llegar a Las Cuevas, se encontró con un violento ciclón, que le hizo perder hasta 700 metros, teniendo que desistir, regresando a Los Tamarindos.

En su última tentativa, el día 12 de abril y al tener que desistir de su viaje a Chile pone rumbo a Buenos Aires, pues solo podían disponer de una semana, luego de Mendoza, para efectuar el raid, por causa de asuntos de servicio que reclamaban su presencia en la Escuela (entre otros estaban los exámenes que comenzaban a mediados de abril).

Luego de 7 horas 30 minutos de vuelo llegan a El Palomar en Buenos Aires, allí como siempre Berisso es muy bien recibido por sus camaradas argentinos, como el Director de la Escuela de Aviación Militar, May. Ángel María Zuloaga, compañero de cursos y dilecto amigo desde 1915, de quien se despide al otro día 13 de abril (existe una fotografía de ese momento en que se aprecia a los dos precursores saludándose con ambas manos) regresando a Montevideo con dos horas más de vuelo, habiendo sumado 43 horas y 5 minutos en todo el raid, siendo de travesía 33 horas para recorrer 4.500 kilómetros.

La revista francesa L'Aerophile, de la primera quincena del mes de julio de 1925 dice ..."ce raid est le plus important qui ait été efectué jusqu'a ce jour en Amerique du Sud"...

La prensa argentina también lo comenta favorablemente y dice que ..."Berisso ha inaugurado una nueva ruta para las futuras comunicaciones con países vecinos, ligándonos con el lejano Paraguay en el transcurso de pocas horas".

Los exámenes y nuevos pilotos

A los pocos días del regreso de Berisso se preparó todo, para que los restantes oficiales del Curso de Pilotaje, ahora ya prontos, rindieran exámenes el día 4 de mayo, ante el delegado del Gobierno, May. Adhemar Sáenz Lacueva. Ese día fueron aprobados los cuatro alumnos y el día 13 de mayo se les adjudicó el respectivo brevet de acuerdo al siguiente orden:

Brevet de Piloto Aviador Nro.31 Tte.2o. Carlos De Anda.
Brevet de Piloto Aviador Nro. 32 Tte.2o. Victoriano Domínguez
Brevet de Piloto Aviador Nro. 33 Alf. Enrique Ferrando
Brevet de Piloto Aviador Nro. 34 Alf. Héctor Joanicó

En el mes de junio comenzó la instrucción de vuelo a los Cursos de Pilotaje de Tropa y Aplicación de Oficiales. Hubo llamado sólo para el primero de ellos y ese año no se efectuó Curso de Pilotaje de Oficiales, no obstante había 25 alumnos entre oficiales, tropa y civiles del Aero Club, con 10 instructores seleccionados entre los Pilotos Aviadores Militares sin contar entre ellos al Cap. Rogelio Otero, distinguido piloto e instructor, quien el 25 de abril es designado para perfeccionarse en Francia, en el Centro Aeronáutico de Versailles por dos años, regresando a nuestro país en el mes de octubre de 1927, con brevets de piloto y observador en avión y en globo cautivo.

Muere el Tte. Parallada en un accidente

Lamentablemente de los diez instructores, su número quedó reducido a nueve el 31 de agosto, al perder la vida en un accidente aéreo el Tte.2o. Mario W. Parallada, con el SPAD Nro. 7 de 180 HP de motor, en las proximidades de las calles Agraciada y Uruguayana de Montevideo, barrio Bella Vista. El Tte. Parallada realizaba un vuelo de práctica en este monoplaza de combate; aparentemente se trató de una entrada en pérdida y tirabuzón, al

1925

recobrar el aparato de una picada a baja altura, saludando a personas de su íntima relación, no siendo la primera vez que lo hacía. A raíz de este accidente el Director de la Escuela efectuó declaraciones a la prensa sobre la falta que cometió el infortunado piloto, al no regirse por los reglamentos de vuelo que exigían que en este tipo de vuelos los aviadores no se alejaran más de cinco kilómetros del aeródromo, y sobretodo, que no expusieran a los ciudadanos con maniobras peligrosas sobre núcleos poblados. Pocos días más tarde, el 11 de setiembre, el Presidente de la República por medio del Ministerio de Guerra y Marina dictó el siguiente decreto: Artículo 1ero. "La falta de cumplimiento a las disposiciones reglamentarias que rigen en la Escuela Militar de Aviación, serán castigados con la destitución de los contravinientes de dicho Instituto. Al efecto la Dirección de la Escuela dará cuenta al Ministro de Guerra y Marina de las faltas que se cometan". Artículo 2do. "Que se comunique, publique e inserte".

Con esta drástica medida prácticamente se terminó con los accidentes provocados por imprudencias, por los menos durante la Dirección del Tte. Cnel. Berisso.

Nuevos Avro y la donación de los Ansaldo S.V.A 10

En el año de 1925 hubo, un movimiento importante de aviones nuevos, tanto de armados en los Talleres de la Escuela como reconstruidos, varios adquiridos por medio del Comité Nacional Pro-Aviación Militar en la ciudad de Buenos Aires y otros por donación de los comités departamentales como se verá: el primero fue el AVRO 504 K. Nro. 11 que se le hizo su primer vuelo de prueba el 23 de abril; el 11 de junio se probó el AVRO Nro. 12; el 15 de junio se voló el Ansaldo SVA-10 Nro. 2 (el Nro. 3 se había traído en vuelo desde Buenos Aires en 1924); el Ansaldo

SVA-10 Nro. 4 que se probó el 25 de agosto (llevaba pintado en el fuselaje con grandes letras "Flores", pues fue donación del Comité Departamental Pro-Aviación de ese departamento; también en el lado izquierdo del capot se le había colocado una chapa de bronce donde decía "Avión Trinidad" y estaban escritos los nombres de las personas que integraban ese Comité). Los SVA Nro. 2 y Nro. 3 llevaban pintados los nombres de Fray Bentos y Tacuarembó con las chapas de bronce respectivas, las cuales se encuentran en el Museo Aeronáutico, "Cnel. (Av) Jaime Meregalli".

Como se recordará desde 1920 el Tte. Cnel. Berisso poseía un avión SVA del mismo tipo que estos aparatos al que denominó "Uruguay", con características semejantes: todos biplazas. Desde el 12 de marzo de ese año de 1925, también por donación se recibió en el Aeródromo de Villa Colón (hoy Adami o Melilla) un Ansaldo SVA A-1 "Balilla", avión monoplaza de caza, biplano, en su fuselajes le pintó el nombre "Florida", donación de ese departamento.

El de Havilland D.H. 9 y el Martinsyde F. 4 "Buzzard"

En setiembre, el día 4, el Tte. Cnel. Berisso acompañado por los Ttes. 1ros. Hernán S. Barú y Oscar D. Gestido, se trasladaron a Buenos Aires en el Breguet XIV Nro. 2 para recibir dos aviones que habían sido donados por el Comité Nacional Pro-Aviación Militar. Se trataba del biplano biplaza AIRCO De Havilland D.H. 9 con motor Siddeley Puma de 260 HP, fue traído en vuelo desde el Aeródromo de San Isidro (donde hoy se encuentra el hipódromo) a la Escuela, por el Tte. 1o. Gestido el día 7 de setiembre, luego de haber sido probado en vuelo sobre Buenos Aires por el Tte. Cnel. Berisso; y del avión Martinsyde F.4 "Buzzard", avión también británico como el anterior, con motor Hispano-Suiza de
1925 300 HP, biplano, monoplaza; traído en vuelo del mismo campo que el

anterior, luego de una prueba, por el Tte. Cnel. Berisso en el mismo día del 7 de setiembre. Con este aparato el Tte. Cnel. Berisso recibió en vuelo el 9 de febrero de 1926, al hidroavión "Plus Ultra" con su tripulación encabezada por el Cte. Ramón Franco. En esta máquina Berisso había puesto grandes esperanzas de que se pudiera armar en nuestro país y fuera el avión propiamente militar con que contara la Aviación Militar, sus proyectos no tuvieron eco, solamente fue usado por él y hasta el año siguiente de 1926 en que el día 21 de noviembre lo voló por última vez en un raid a Castelar y El Palomar en la Rep. Argentina, para intervenir en aquella primera localidad en un festival aéreo donde obtuvo el primer puesto en la "Caza del Globo". Aquí se desarmó para que sus partes sirvieran de modelo.

La reparación de aviones

En ese año los aviones de la Escuela sumaron 61 en total, de los cuales existían en trabajo 22 quedando en reserva 13, en reparación 7 y en construcción 19. Los aparatos de batalla que se usaban en todo tipo de misiones, pero sobre todo en instrucción, eran los AVRO 504 K; a principios de 1925 la Escuela contaba con 9 aviones armados de este tipo, incluido el designado A.C., de los cuales normalmente existían 8 en orden vuelo. Esto nos da la pauta del excelente funcionamiento de los Talleres, hay que pensar en la persistente cantidad de fallas de motor que sufrían estos primitivos aeroplanos, sumado a las pequeñas dimensiones del campo; la instrucción que se impartía en forma por demás diferente al criterio con que hoy se encara; la falta de radio en los aviones, etc. En cada accidente que sufrían estos aparatos, quedaban prácticamente destrozados; la tela, madera y los caños de aluminio que lo formaban eran reconstruidos una y otra vez. Entre 1921 y 1925 se produjeron unos veinte accidentes con destrozo total del avión, en todos los casos se reparó a nuevo.

Piedra fundamental del monumento a la aviación

Para conmemorar el noveno aniversario de la fundación de la Escuela, el domingo 15 de noviembre de 1925, se efectuó una serie de actos, entre esos actos, el más destacado fue la colocación de la piedra fundamental del monumento "A la Aviación, Vanguardia de la Patria", que se inauguraría en 1927, donación del Comité Pro-Aviación Militar, presidido por el Dr. Luis Piera y cuyo autor fue el escultor nacional José Belloni. También se hizo entrega por primera vez, de los diplomas a los alumnos recibidos de Pilotos Aviadores y de Pilotos Aviadores Militares desde su creación a la fecha.

1925

Capítulo Quinto

Los grandes vuelos de 1926 y 1927

1926-1927

Exámenes y pilotos aviadores militares

1926

Como no se pudieron comenzar el día 22 de diciembre de 1925, según estaba dispuesto, las pruebas de examen de los alumnos del tercer Curso de Aplicación, el Poder Ejecutivo decretó fijar su comienzo el día 4 de enero de 1926, ante los delegados del Gobierno, Sres. Cnel. Marcelino Bergalli, C/F Atilio Frigerio y May. Adhemar Sáenz Lacueva, efectuando sobre Carrasco los ejercicios de tiro sobre cono remolcado y bombardeo; y de observación en el Campo Militar de Los Cerrillos. Estos exámenes culminaron en el mes de enero de 1926, entregándose el día 18 de ese mes los siguientes Brevets de P.A.M.:

Brevet de P.A.M.	Nro. 12	Tte. 1° Carlos de Anda
Brevet de P.A.M.	Nro. 13	Tte. 2° Enrique Ferrando
Brevet de P.A.M.	Nro. 14	Tte. 2° Mariano Ríos Gianola
Brevet de P.A.M.	Nro. 15	Tte. 2° Héctor Joanicó
Brevet de P.A.M.	Nro. 16	Tte. 2° Victoriano Domínguez
Brevet de P.A.M.	Nro. 17	Tte. 1° Joaquín S. Costa
Brevet de P.A.M.	Nro. 18	Tte. 2° Servando E. Castillos

Arribo del "Plus Ultra" al puerto de Montevideo

El 9 de febrero de 1926, arriba al Puerto de Montevideo, el hidroavión español "Plus Ultra", luego de su cruce del océano, al mando del Comandante Ramón Franco, con el Cap. Ruiz de

Alda, el Tte. de Navío Juan Manuel Durán y el mecánico Rada, como tripulantes, Fue recibido en vuelo primero por el Director de la Escuela Tte. Cnel. Berisso, con el avión Martinsyde quien lo escoltó un buen trecho; y sobre la ciudad por una escuadrilla de 3 SPAD, una escuadrilla de 4 Nieuport, 2 aviones SVA y un Breguet XIV. La llegada de Franco a nuestro país motivó las aspiraciones de gloria de varios de nuestros aviadores, quienes trataron de emularlo efectuando grandes vuelos por América del Sur unos, y otros tratando de conquistar el océano como se verá más adelante. Para premiar el arrojo de este hombre, heredero de los grandes conquistadores de la Madre Patria que forjaron este continente, el Poder Ejecutivo por intermedio de la Escuela Militar de Aviación le entrega por primera vez desde su fundación el diploma y las alas de Piloto Aviador Militar Ad Honorem el día 1o. de marzo de 1926.

Los primeros oficiales de la Armada, que fueron alumnos de la escuela

En marzo, continúa el período de instrucción de vuelo, el que será casi enteramente dedicado a pilotos de tropa (a los cuales también de acuerdo al reglamento de 1923, se les denominaba de Reserva) pues ese año tampoco hubo llamado para el Curso de Pilotaje de Oficiales del Ejército, en su lugar se efectuó el Curso de Aplicación para los ya Pilotos Aviadores de Tropa recibidos en enero de 1925 y los que terminarían en agosto de 1926 sus respectivos cursos comenzados en 1925. Recién en octubre se presentan y comienzan a volar cinco Oficiales de la Armada, empezando ellos un Curso de Pilotaje que terminarían a fines del siguiente año de 1927. Estos Oficiales de la Armada eran los Guardias Marina: Leopoldo Otero Torrens, Juan C. Deambrosio, Horacio Bogarin, Julio C. Poussin y Clemente Pradines Brasil, quienes fueron designados el 8 de abril

1926

de 1926 por el Director de la Armada, para que formaran parte del Servicio Aeronáutico de esa Dirección y a su vez comenzaran un Curso de Pilotaje en la Escuela Militar de Aviación, para lo cual se encargaría de gestionarlo el propio Jefe de ese Servicio Aeronáutico ante la Dirección de la Escuela.

El Morane-Saulnier 35 E.P.

El día 8 de abril, el Tte. Cnel. Berisso prueba en vuelo el avión monoplano, ala parasol, biplaza de instrucción, Morane-Saulnier 35 E.P. con motor Gnöme-Rhöne rotativo de 80 HP. Este avión fue adquirido por la Escuela más adelante, luego que los probaran los instructores y dieran su visto bueno. Con él se comenzó en octubre el Curso de Pilotaje para los Oficiales de la Armada, auxiliando de esta manera a los AVRO 504 K, como avión de instrucción primaria. En diciembre de 1928 se accidentó por "panne" en un vuelo del campo de aviación de Pando al Cno. Mendoza, siendo reconstruido y puesto a volar en noviembre de 1929. Fue muy usado y su último vuelo se hizo el 28 de enero de 1934, mas tarde fue donado a la Aviación Civil y se le matriculó CX-AAM.

En ese mes de abril, el día 28, se probó en vuelo luego de armado el AVRO Nro. 15 más tarde el 30 de julio el Nro. 16 y el 13 de noviembre el Nro. 14. Estos aviones sustituían a otros accidentados que pasaban a repararse.

Tydeo Larre Borges y su intento de vuelo alrededor del Mundo

Como se expresó antes, el 9 de febrero de 1926, a las 19.31 amerizó en la Bahía de Montevideo, el hidroavión español "Plus Ultra", comandado por el Comandante Ramón Franco, que había cruzado el Atlántico Sur, con total éxito, en aquellos lejanos años.

Desde antes de su llegada a Montevideo, esta hazaña había incitado a los uruguayos a tratar de emularla. Vivíamos en aquella década, un gran momento quizá único en nuestra historia, tanto por nuestra estabilidad política como económica, a pesar de nuestra relativa pequeñez geográfica y la poca gente que habitaba el país; nos destacábamos nítidamente en artes, letras, ciencias y deportes, éramos triunfalistas y nos creíamos mejor que el resto de los americanos. Con esta manera de pensar, el diario "La Razón", que salía de noche en el Montevideo de aquella época, el viernes 5 de febrero de 1926, lanzó la idea en sus páginas de que nuestro aviadores devolvieran la visita a España, dado la inminencia del arribo de Franco a Montevideo. Al día siguiente comenta su propia iniciativa, diciendo que fue acogida favorablemente por la opinión pública y publica tres fotografías de los más conocidos aviadores uruguayos, arriba Larre Borges, más abajo José Luis Ibarra y debajo en una importante vista se aprecia a Berisso con un primitivo aparato Castaibert. Día a día se insiste con el tema, hasta que el 9 de febrero, jornada en que arriba el "Plus Ultra", el Presidente de la República, Ing. José Serrato, comenta favorablemente la iniciativa.

El nombre Larre Borges aparece por primera vez, ya en el tema el día 12 de febrero, en esa edición se comenta que el Mayor Larre Borges proyecta un Raid alrededor del mundo y también que al otro día se hará una reunión, convocada por el Presidente de la Comisión Nacional de Educación Física, Dr. Andrés F. Puyol, para constituir el Comité Nacional que ha de propiciar tan magna empresa.

El Comité se formó con personalidades de la calidad de Julio María Sosa, el Dr. Luis Alberto de Herrera, el Dr. Francisco Ghigliani, L. Enrique Andreoli, Dr. Gallinal, Dr. Manini Ríos, Dr. Cachón, Héctor A. Gerona, Dr. Miranda y otros, además de diferentes representantes de entidades oficiales como el Ejército,

1926

la Armada, la Comisión Nacional de Educación Física y otras instituciones.

Finalmente fue constituido de la siguiente manera: Presidente, Dr. Andrés F. Puyol, Vice Presidente, Eduardo Monteverde, Secretario, Samuel Ferrand Astengo, Tesorero, Cnel. Roberto Riverós, además integraban los Sres. Héctor Cerviño Sande, Dr. Rodolfo Mezzera, L. Enrique Andreoli; Juan José San Román, Dr. Francisco Ghigliani, Cnel. Arturo Olave, Edmundo Favaro, Florencio Alvariza y otros.

En una de sus primeras resoluciones al Comité solicitó al Mayor Tydeo Larre Borges, el memorándum completo del vuelo en proyecto, que fue presentado en el correr de pocos días.

Finalmente digamos que el 26 de febrero Larre Borges explicó al Comité y a los periodistas los aspectos esenciales del Raid. El Comité resolvió que la jefatura de esa Empresa recayera en el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso, Director de la Escuela Militar de Aviación o en el Mayor Tydeo Larre Borges. Evidentemente la empresa fue para Larre Borges. Berisso tenía otras ideas y desde antes pensaba en un gran vuelo a los EE.UU., en un avión de diseño y construcción nacional el "Montevideo", tentativa que llevó a cabo en 1929, terminada en las selvas de Colombia por fallas del motor.

Los acontecimientos se precipitaron, el fervor de la gente, motivada primero por la prensa escrita, prácticamente todos los diarios y revistas se sumaron a la idea, aunque el "Imparcial" diario de la tarde fuera el más entusiasta con su Director Sr Eduardo Ferreira que prestó importantísimos servicios a esta empresa; más las emisoras de radio las cuales recién nacían, de "El Día" y la "General Electric", que se pusieron desinteresadamente a disposición del Comité, terminaron por preparar el camino, tanto en la ciudadanía como en los poderes públicos, para que pudiera comenzar una colecta con la cual financiar este intento de "vuelo

alrededor de mundo" de 52.700 Kilómetros, que se haría de Oeste a Este.

La Revista "Mundo Uruguayo", apoyando el raid, publica en el número del día 3 de junio de 1926 en la tapa a todo color, cosa que rara vez ocurría, una exhortación a la población uruguaya, para que deposite su óbolo en favor de la temeraria iniciativa. Ya se había decidido bautizar al aparato con el nombre de "Uruguay", detrás de la figura del aviador se aprecia un hidroavión francés maquillado con nuestras Cocardas y el nombre "Uruguay". Por esa época también, el poeta Cap. Edgardo Ubaldo Genta, apoyando la empresa publica el poema "A las Alas del Uruguay" canto heroico de América, de 293 versos.

La primera medida importante que se tomó, fue de los poderes públicos, el Presidente de la República, designó al Mayor Larre Borges, Jefe de la Expedición, además, dio aprobación de su propuesta para el nombramiento del personal que los secundaría, que a su vez era también militar (Cap. José L. Ibarra, Cap. Glauco Larre Borges y Mecánico Gerardo Dotti, quien en el mes de junio de 1926 renunció por enfermedad de su madre, nombrándose a José Rígoli en su lugar). Además autorizó el 6 de abril al Mayor Larre Borges a embarcarse para Europa a fin de que se encargara de contratar la adquisición y construcción de un hidroavión en la fábrica alemana Dornier, la cual por motivo del tratado de Versailles, se había instalado en la Marina de Pisa (Italia) sobre el mar de Liguria en el Tirreno.

El Presidente de la República, Ing. José Serrato, inició el movimiento para impulsar la colecta que se comenzó el 26 de mayo de 1926, hablando a la ciudadanía por la radio General Electric (instalada en el Instituto Crandon) el 25 de mayo, que en aquella época era Fiesta Patria.

De la misma manera, en el interior, se formaron Comités Departamentales en cada Capital, con gran entusiasmo, siendo apoyados por toda la prensa de las ciudades de nuestra campaña,

alentando la colecta, al igual que en Buenos Aires, donde también se formó uno. **1926**

Mientras tanto, Larre Borges que se había embarcado el 8 de abril, en Europa ultimó los detalles del aparato que se construiría en Italia fabricado por alemanes, con motores franceses Farman de 550HP cada uno, sería un Dornier "Wal" (ballena); en junio se comenzaron los trabajos luego de recibirse las dos primeras remesas de $ 10.000. Este aparato construido en la ciudad italiana de Pisa por la CMASA (Construcciones Mecánicas Aeronáuticas S.A.), sociedad italiana creada por el industrial alemán, Dr. Claudius Dornier, tenía las siguientes características: bote volador metálico, monoplano, de ala parasol; bimotor en tándem con un motor propulsor y otro tractor; motores con hélices de cuatro palas de maderas. Medidas: envergadura 22.50 metros; largo 17.25 metros; alto 4.80 metros; superficie alar 96 m2. Cargaba 4.300 litros de nafta, estaba provisto de doble comando en puestos individuales, sin cabina, solo con parabrisas.

El vuelo se fue preparando en forma minuciosa, controlando además la construcción del hidro en Italia y de los motores en Francia; más adelante Larre Borges comenzó a recibir instrucción de vuelo en un aparato similar, el "Marina II", de manos del conocido aviador italiano Giovani Di Brigante, quien había realizado varios viajes a Estambul y ganado la Copa "Schneider" 1921. Entre las personas de notoriedad que trabaron conocimiento con Larre Borges en esa época, se hallaba la Sra. Carlota de Nobile, esposa del famoso General Italiano Umberto Nobile, quien el 12 de mayo de 1926, conquistó el Polo Norte en el dirigible "Norge" con el explorador noruego Roald Amundsen, doña Carlota les tomó una fotografía en el Marina II a Larre y Di Brigante.

1927

Probado el hidroavión en vuelo y bautizado "Uruguay", el 2 de febrero Larre Borges solicitó por telegrama al Presidente de

la República, que hasta el 1ro. de marzo era el Ing. Serrato, autorización para llevarlo en vuelo a Montevideo, para comenzar aquí el Raid "Alrededor del Mundo". Conseguida la autorización, luego de haber pasado el 6 de febrero por telegrama a la Presidencia el itinerario hasta Montevideo, partieron el domingo 20 de febrero a las 10.00 de la mañana a la conquista del océano y la gloria, la tripulación encabezada por el Mayor Tydeo Larre Borges, yendo de Jefe de Ruta el Cap. José Luis Ibarra, el Cap. Glauco Larre Borges de radio y José Rígoli, como mecánico. Luego de un vuelo de 8 horas 10' amerizaron en Alicante, España, ya en el ocaso de ese día de invierno. Al día siguiente, después de repostar se hicieron nuevamente al aire para un corto vuelo de tres horas hasta Málaga, donde fueron recibidos por el Cte. Ramón Franco y su compañero de vuelo transatlántico el Cap. Julio Ruiz de Alda, que se habían trasladado en automóvil desde la Base Aérea de los Alcázeres, cerca de Cartagena, para estar presentes y agasajar a los uruguayos, a quienes mostraron Málaga durante el día 22, que no pudieron volar por mal tiempo. Por esos días, en que la tripulación del "Uruguay" y sobre todo Larre Borges, tenían en vilo a la opinión pública del Río de la Plata, se editó en Buenos Aires un tango-canción con letra de M.G. Díaz y música de I. Schnaider "Larre Borges" (El Águila Uruguaya). Nuevamente partieron el 23 en su tercera etapa, hacia Casablanca en la costa Atlántica del Marruecos Francés, adonde amerizaron en este puerto africano, después de 5 horas 40' de vuelo. Permanecieron hasta el día 2 de marzo, para dejar en orden el equipo de radiotelegrafía que no había funcionado, pues no tenían ninguna prisa, para cruzar el Atlántico esperarían el plenilunio del mes de marzo, ya que el de febrero lo habían perdido. Para los aviadores de los años veinte, la luna llena era de una gran ayuda, pues abordo no contaban con instrumentos adecuados para poder volar sin necesidad de ver el horizonte, como en el día, que es

1927

la forma de mantener el aparato en vuelo nivelado. Y los pocos intrépidos que en esos años se largaron a la fantástica aventura de conquistar los Océanos, hacían coincidir su vuelo con la luna llena. Larre Borges en unas declaraciones que hizo el 26 de marzo en Casablanca, a un periodista de la "United Press" dijo que la idea era efectuar vuelos parciales por Canarias, Villa Cisneros, Dakar hasta Bolama en la costa de la Guinea Portuguesa más al sur que Dakar, con toda tranquilidad y buen tiempo, para de allí dar el gran salto sobre el Atlántico el día 18 de marzo de luna llena. Por lo tanto partieron el miércoles 2 de marzo, temprano hacia las Palmas en las Islas Canarias; cuando llevaban unas 5 horas de vuelo y ya habían recorrido unos 850 Kms. hacia el sur por la costa africana, el mecánico Rígoli se percata de una fuerte pérdida de aceite en una línea del motor trasero, por rotura de un caño rígido, en aquella época no se habían inventado los articulados casi inmunes a las vibraciones, como nos contó Rígoli una tardecita en Melilla ante una pregunta nuestra. Inmediatamente comunicó la novedad al piloto, Mayor Larre Borges, quién tomó la decisión de detener ese motor que es el que más tira cuando están en tándem como en este aparato, y amerizar para efectuar las reparaciones del caso.

La costa en esa zona, a medio camino entre la frontera con el Marruecos Francés y el fuerte del Cabo Juby, territorio del Sahara Español, está formado por acantilados de varios metros de altura, por fortuna Ibarra, 2do. piloto, había detectado una playa pequeña en la desembocadura del río seco o uad, Umma Fatna, hecho que fuera providencial para poder sortear este trance con felicidad. Amerizan con mala fortuna a causa del mar picado, lo que les hace inutilizar el motor delantero, que funcionaba bien, al

ceder los montantes que lo sostenían, por lo que tienen que poner en marcha el motor trasero, recalentado y con poco aceite, para dirigir el aparato hacia esa playa del Río Seco de Umma Fatna, que quedaba bastante lejos, para embicarlo en la costa, lo que logran, al costo del destrozo de la máquina por las grandes olas. A la desolación por las ilusiones perdidas por causa del accidente, se le sumó, el asedio casi inmediato de una tribu de moros que los tomó prisioneros, luego de despojarlos de todas sus pertenencias; la ansiedad de búsqueda de objetos, los llevó a romper aún más los despojos del casco del hidro, para saciar su afán de rapiña. Finalizada la ratería en los restos del avión, la cábila, perteneciente a la tribu de Ait Lahsen, se movilizó durante tres días por el desierto hasta su campamento a unos 50 Kms. de Cabo Juby, donde los mantuvo bajo una fuerte vigilancia hasta que fueron liberados cinco días más tarde. En el ínterin, tanto en España y Portugal habían comenzado la búsqueda del "Uruguay" con barcos y aviones, cuando el 5 de marzo, tres días después del accidente, los pilotos de línea aeropostal francesa "Latécoére", Mermoz y Ville, que volaban juntos hacia Agadir con el correo de Dakar, divisaron en la desembocadura del Umma Fatna, los restos del "Uruguay", lo que comunicaron inmediatamente de aterrizar en Agadir. La compañía dio orden a los pilotos Guillaumet y Riguelle, que estaban en Cabo Juby de averiguar a todo trance el destino de los tripulantes, cosa que logran aterrizando cerca del lugar donde se encontraba el "Uruguay", pues allí apareció un moro que les comunicó, apremiado por el revólver de Guillaumet, hacia donde los habían llevado.

Despegan y volando con el rumbo que les dio el nómade, no tardaron en descubrir una caravana en la cual intuyeron que iban los cautivos, pues fueron recibidos con una descarga de fusilería. Regresaron y comunicaron al Jefe del fuerte español de Cabo Juby, Tte. Cnel. Guillermo de la Peña sus informes.

1927

Al otro día el Tte. Cnel. de la Peña recibió un emisario de los Ait Lahsen, quien exigió un rescate de 25.000 pesetas por cada uno de los uruguayos.

Los aviadores franceses Marcel Reine y León Antoine fueron los encargados de negociar con los jefes de la caravana. El 10 de marzo se logró la liberación de los tripulantes del hidro y fueron trasladados en sendos aviones, Reine con los hermanos Larre Borges y Antoine con Ibarra y Rígoli. El rescate fue pagado con 20 bolsitas del mil duros cada una, en monedas de plata de 5 pesetas (equivalente a un duro), pues los moros sólo aceptaban el pago en metálico.

Mientras tanto en Montevideo, recién el día 6 de marzo se conoció la verdad; la noche anterior, un sábado, en pleno carnaval, este fue suspendido por decisión de una buena parte de la ciudadanía de Montevideo, y renació cuando se supieron las novedades del descubrimiento, bien entrado el domingo.

Los diarios dedicaron sus mejores páginas, por varios días, al hallazgo de los tripulantes del "Uruguay" y su vuelta a la civilización.

A partir del 12 de marzo, se fue organizando un gran acto público por parte del Comité Pro-Raid, que tuvo lugar el día viernes 20 de marzo, mitin popular que se desarrolló entre la Plaza Libertad y la Plaza Independencia, a las 21.00 horas, con discursos frente al Monumento de Artigas en un gran estrado hecho para la ocasión donde hablaron: el Cnel. Roberto P. Riverós en nombre del Comité; el Dr. Tomás Bravo en representación del Comité de Homenaje de la Rpca. Argentina; el Dr. Andrés F. Puyol, Presidente del Comité; y otros oradores.- A partir de este momento, se comenzó a gestar otra colecta con el fin de dotar a la tripulación de otro aparato para continuar el raid, aunque el Comité era el mismo, ahora en la prensa aparecía como Comité Nacional Pro-Raid Larre Borges, al cual comenzaron a verterse las donaciones.

La tripulación del "Uruguay" luego de agasajada en Cabo Juby fue trasladada en el contratorpedero "Bonifaz" a Las Palmas en las Islas Canarias, donde a los pocos días tomaron el transatlántico "Reina Victoria Eugenia" arribando a Montevideo el 8 de abril, con grandes festejos populares.

El 23 de abril, Tydeo Larre Borges dio una conferencia a sala colmada en el teatro "Urquiza" (que después fuera la sala auditorio del SODRE) a beneficio del nuevo raid. Hizo lo propio en Buenos Aires el día 30 de abril, en el teatro "Smart", invitado por el Comité Nacional de la Juventud y la Comisión Popular Pro-Homenaje al vuelo del "Uruguay" que presidía el V/A, Vicente E. Montes, de la Armada Argentina.

Asimismo, recorrió algunas ciudades del interior de nuestro país, donde repitió esta conferencia, que fue organizada por los Comités Departamentales que ahora tomaban la denominación: Pro-Raid Larre Borges, recogiendo donaciones para el "Uruguay II".

Como un homenaje más en honor al May. Tydeo Larre Borges, que aún hoy perdura, el 7 de julio de 1927, se fundó la Institución Atlética Larre Borges, en la Unión, sita en la calle Gral. José Villagrán.

Los días fueron pasando y poco a poco se fue disminuyendo, como todas las cosas, el entusiasmo del primer momento, sobre todo al no recibir el apoyo esperado de los poderes públicos, hacia este nuevo desafío de Larre Borges a la fortuna, para continuar su raid.

La prensa capitalina se hacía eco de las reuniones y deliberaciones del Comité Pro-Raid y de los artículos que sus miembros publicaban, de vez en cuando en sus páginas, cada vez más espaciados.

El Mayor Larre Borges retomó sus obligaciones en el Ministerio de Guerra y Marina, al igual que su tripulación en la Escuela Militar de Aviación. Como estaba en condiciones reglamentarias,

1927

solicitó y fue autorizado a realizar el Curso de Pasaje de Grado de Mayor a Tte. Cnel., en la Escuela Militar de Aplicación, en los meses que restan de 1927. **1927**

En diciembre de 1927 fue designado Miembro de una Comisión que tuvo como tarea, la de efectuar un estudio y proyecto de Organización de la Aeronáutica Nacional.

1926

El vuelo a Rio de Janeiro de Farías y Rígoli

Pero no fue sólo el proyecto del May. Larre Borges que conmocionó a la opinión pública en esos meses, la Escuela, por medio de dos jóvenes oficiales y sus mecánicos acompañantes, también estuvo presente aunque en forma más modesta, con vuelos hechos hacia el norte de nuestro continente. El primero de ellos y más importante fue realizado por el Tte. 1o. Medardo R. Farías, acompañado por el mecánico José Rígoli en el Breguet XIV A-2 Nro.4 de la dotación de la Escuela. Este raid preparado minuciosamente por el Tte. Farías, (luego de haber realizado varios vuelos de entrenamiento, en el mismo Breguet Nro. 4, controlado por su mecánico acompañante Rígoli) se extendería por buena parte de Sudamérica, según este itinerario: Montevideo- Pelotas (Brasil)- Porto Alegre- Florianópolis- San Pablo-Río de Janeiro- San Pablo- Florianópolis- Villa Encarnación (Paraguay)-Asunción del Paraguay- Paraná (R.A.)- Rosario-(R.A.)- Buenos Aires-Montevideo. La primera etapa comenzó el 8 de mayo, luego de varias postergaciones por mal tiempo. Ese día partieron a las ocho de la mañana y por un trecho fueron escoltados por el Tte. Joaquín S. Costa, en el SPAD Nro. 6 y por el Tte. Osear D. Gestido en el SVA Balilla. El vuelo se desarrollaba normalmente cuando a la altura de la ciudad de Treinta y Tres, un gran banco de niebla los obligó a aterrizar en la costa del Olimar, próximo a dicha ciudad, en campos del Sr. Francisco Barreto A las 14 horas aproximadamen-

te, luego de una espera de cuatro horas, la niebla se fue disipando y decolaron hacia Pelotas, donde arribaron dos horas más tarde. Allí fueron recibidos por mucho público y autoridades de la ciudad, donde se les declaró huéspedes oficiales. Al día siguiente partieron hacia Porto Alegre, luego de la calurosa despedida por parte del pueblo y autoridades. El vuelo se desarrolló sin mayores problemas hasta las cercanías de la capital del Estado de Rio Grande do Sul; a unos 15 kilómetros de Porto Alegre, prácticamente con la etapa finalizada, las nubes bajas y la niebla los hizo aterrizar en una localidad denominada Parada Ribeiro, de donde se dirigieron a la capital en automóvil, al no poder reanudar ese día el vuelo para finalizar la etapa. El día siguiente 10 de mayo, decolaron de ese lugar y aterrizaron en la planicie de Gravatahy, Porto Alegre, donde guardaron el avión en el hangar de la Brigada Militar, a la espera de que mejorase el tiempo en la ruta y Florianópolis fin de la tercera etapa. En Porto Alegre fueron recibidos en audiencia especial por el Presidente del Estado Dr. Borges de Medeiros, departiendo largo rato con el conocido hombre público del Sur de Brasil. La estadía en la capital "gaucha" se extendió por varios días, a causa del mal tiempo reinante, en esos días fueron espléndidamente agasajados y declarados huéspedes oficiales. Por fin el día 17 pudieron partir haciendo ese día las etapas a Florianópolis y San Pablo, aterrizando a las 16.10 horas en el Campo de Marte, siendo recibidos en vuelo y escoltados desde Santos a este aeródromo por una escuadrilla de la Fuerza Pública de la ciudad paulista. En Campo de Marte, los esperaba una multitud, siendo filmado su arribo por la Compañía Rossi, toda la prensa de esa gran ciudad se hizo eco del arribo de los aviadores uruguayos, pero había que seguir al Norte y luego de las revisaciones de orden y de preparar el avión para la próxima etapa, se dirigieron al Explanada Hotel, donde descansaron para proseguir el viaje al día siguiente. Y en ese día 18 de mayo,

1926

arribaron a Río de Janeiro a la hora 14.30, aterrizando en Campo dos Afonsos, donde los esperaba mucha gente, el ministro uruguayo en Brasil Dr. Dionisio Ramos Montero, altas autoridades civiles y militares y toda la prensa carioca. Fueron declarados huéspedes oficiales por el Ministerio de Relaciones Exteriores quien los hospedó en el Palace Hotel de Copacabana. Se les brindó un sinnúmero de agasajos, de los cuales el más importante fue el que se realizó en la Escuela Militar donde el Jefe del Estado Mayor del Ejército, Gral. Tasso Fragoso les ofreció una copa de champagne, haciendo uso de la palabra al igual que nuestro Ministro Ramos Montero y otras personalidades. El día 20 fue recibido el Tte. Farías, en audiencia especial, por el presidente de la República, Sr. Arthur da Silva Bernardes, a quién entregó un mensaje del Presidente Serrato, y en retribución recibió de sus manos otro para entregar en Montevideo a su vez a su colega uruguayo.

En todos los días que permanecieron en Río se les agasajó de todas formas, no obstante Farías hizo varios vuelos sobre la ciudad, unos de ensayo y otros llevó algunos pasajeros como el día 22 que paseó sobre la ciudad de los "Morros" a la Srta. hija del Ministro de nuestro país.

El día 23 reemprendieron el raid, esta vez hacia el sur como estaba planeado, llegando a San Pablo sin novedad, donde nuevamente fueron muy agasajados. Allí permanecieron hasta el día 29 de mayo en que partieron hacia Florianópolis. Luego de 3 horas de vuelo, con un día espléndido, avistaron la ciudad de Joinville, donde está estacionado el Regimiento de Cazadores Nro. 9, encima del que pasaron descendiendo sobre el mirador del Cuartel, como saludo y control del pasaje del avión, lo que fue providencial, pues a los pocos minutos, luego de recobrar la altura y dirección de vuelo, sobrevino .una inesperada desgracia, el radiador del motor Renault de 300 HP del avión se destrozó perdiendo

toda el agua; las temperaturas subieron y hubo que detener el motor. Ya estaba sobre zona selvática, no obstante Farías logro localizar un claro de unos 150 ms. por 50 ms. de un pantano, oculto por un musgo verdoso, de aguas cenagosas de poca profundidad. Allí aplastó el avión, aterrizando sin muchos destrozos del aparato, más que rotura de un ala y el tren de aterrizaje, la tripulación ilesa. Este fue el lamentable fin de este importante vuelo, fueron los segundos en la historia de la aviación, en unir el Río de la Plata con Río de Janeiro (los primeros fueron los dos aviones de la misión Roig en 1925), que no pudo finalizar exitosamente por esta falla mecánica. Allí permanecieron tres días y por fin el día 31 de mayo fueron localizados por una patrulla de soldados del Regimiento Nro. 9, que los habían visto caer, al mando del Capitán Paiva de esa Unidad, quienes fueron guiados, al final de su rescate, por tiros intermitentes que disparaba el Tte. Farías con su revólver. Los daños del aparato no fueron muchos y era prontamente recuperable, el problema mayor fue el lugar donde aterrizaron, se denominaba Itapura, al Norte de Itajahy, pues aunque fuera reparable en ese mismo lugar, de ahí no se podía decolar. Se optó por desarmarlo y de acuerdo a órdenes que recibió el Tte. Farías del Estado Mayor, se dio por finalizado el vuelo. El avión desmontado se cargó en el vapor 'Macapa" con destino a Montevideo, aquí se reparó y quedó pronto el 7 de agosto en que realizó su primer vuelo, luego del accidente.

Vuelo a Asunción del Paraguay de Gestido y Moll

El segundo vuelo, se realizó unos pocos días después de haber partido el Breguet de Farías. El motivo de este vuelo que se efectuó a Asunción del Paraguay, fue estar presente un representante de la Aviación Militar Uruguaya en la conmemoración de la fecha

1926

del país hermano (14 de mayo) y en la inauguración de la Escuela Artigas; para la cual había ido de Montevideo una importante delegación en el Crucero "Uruguay".

El día 13 de mayo partió de la Escuela Militar de Aviación el Tte. 1o. Oscar Diego Gestido, acompañado por el mecánico Dagoberto Moll, en el Ansaldo SVA-10 Nro. 4, donado a la Escuela por el departamento de Flores. Ese día partieron a las 8 de la mañana y hasta Las Piedras fueron acompañados en el SPAD Nro. 6 de 180 HP por el Tte. 1o. Felipe Gutiérrez. La idea era llegar en el día a Asunción, pero dificultades mecánicas hicieron que aterrizaran tres veces entre Paso de los Toros y Artigas, (donde se abastecieron de combustible) y demoraron el viaje, el que se vio interrumpido ese día en esa ciudad, para dejar a punto el aparato, Allí fueron recibidos por el Tte. Cnel. Ulises Monegal, Jefe del Batallón de Infantería Nro. 16, gran amigo de la Aviación, y miembro del Comité Pro-Aviación Militar. Al día siguiente con todo pronto, debieron esperar al Tte. Cnel. Berisso que en el SVA de su propiedad arribó al mediodía del 14 de mayo, siendo portador de mensajes del Ministerio de Guerra y Marina para las autoridades paraguayas. Inmediatamente partieron rumbo a Santa Rosa (hoy Bella Unión), a donde debieron reparar la bomba de presión para poder continuar el viaje. De allí luego de contornear la laguna de Iberá, llegaron a la ciudad de Corrientes, sobre el Paraná, donde decidieron pasar la noche, ante la imposibilidad de llegar en el día a Asunción, allí fueron espléndidamente recibidos por el Jefe y la Oficialidad del Regimiento Nro. 9 de Infantería. Al día siguiente decolaron hacia la capital paraguaya, arribando a media mañana, luego de sobrevolar la ciudad y el puerto, lugar en que se encontraba el Crucero "Uruguay". Fueron recibidos en vuelo por el Tte. Emilio Nudelman, Jefe de la Escuela Militar de Aviación, en un avión SVA, quién más tarde, en 1936, sería uno de los primeros pilotos de PLUNA, junto al alemán Walter Noack.

Aterrizaron en Campo Grande, sede de la Escuela de Aviación paraguaya, y esa misma tarde guiados por el Tte. Nudelman asistieron a la Inauguración de la Escuela Artigas, y allí fueron presentados al Presidente de la República Sr. Eligio Ayala, quien hacia acto de presencia junto a todo su Ministerio. El día 16 mientras Gestido concurría a un paseo, Moll en Campo Grande dejó el SVA en condiciones, para que el día siguiente 17 de mayo iniciaran el regreso, planeando efectuar una etapa entre Asunción y Arapey en nuestro país, cosa que no fue posible pues salieron más tarde de lo previsto esa mañana, al dedicarla a recibir mensajes y saludos para nuestras autoridades. Esa tarde hicieron Asunción - Corrientes y a la media hora de haber partido de esa última ciudad, a causa de un desperfecto tuvieron que aterrizar, perdiendo dos horas en la reparación, llegando finalmente a última hora a la ciudad de Santa Rosa (Bella Unión). El día 18 fue dedicado enteramente a reparar los magnetos del avión para poder salir el 19 rumbo a Montevideo. Aterrizaron en Arapey (donde hoy están las termas y en esa época estaba asentado el 6to. de Caballería) para cargar nafta y aceite, y luego se dirigieron a la ciudad de Salto, sobrevolándola y adonde Moll dejó caer una carta para su madre, que allí vivía, prosiguiendo por el litoral, para arribar a la Escuela Militar de Aviación, a las 15.30 horas. Al día siguiente el Tte. Gestido visitó al Sr. Presidente de la República Ing. Serrato, a quien entregó los mensajes de su colega paraguayo, Sr. Ayala siendo muy felicitado por el primer magistrado. Este raid aunque más modesto que los otros, no deja de tener su importancia, por las dificultades en que se vio envuelto su piloto, quien a pesar de no contar con la experiencia adecuada, supo sobreponerse a ellas, efectuando el vuelo con todo éxito.

1926

Vuelos al interior y a Buenos Aires

1926

Ese mes de mayo de 1926 fue verdaderamente fructífero en cuanto a vuelos largos, pues sumados a estos tres raids relatados antes, dos días después de su vuelo a Artigas, el Tte. Cnel. Berisso en el De Havilland 9, cumple un vuelo demostrativo que lo lleva a Arerunguá, Tacuarembó (donde realiza varios vuelos) y Montevideo, regresando el día 20. Ese día 18 de mayo también parten el Tte. 1o. Joaquín S. Costa y el Sr. Luis Conti en el AVRO Nro. 15 para Durazno, donde realizaron vuelos, a Polanco del Yí, Durazno y Montevideo; y el Tte. Felipe Gutiérrez con mecánico en el AVRO Nro. 3 a Durazno, Piedra Sola y Tacuarembó.

Desde 1920, en que el entonces Cap. Berisso voló en el desfile del 9 de Julio sobre Buenos Aires en un SPAD, este gesto de hermandad entre las aeronáuticas argentina y uruguaya no se repitió hasta 1926 cuando los Ttes. 1ros. José Baptista y Vedia y Homero B. Araújo en los SPAD Nros. 3 y 4 se hacen presentes en El Palomar para esa fecha conmemorativa de la Independencia de la República Argentina, regresando en el día a Montevideo.

Nuevos pilotos de tropa

La instrucción de vuelo primaria durante los meses de enero a agosto contó con el concurso de siete instructores de vuelo: los Ttes., 1ros. Medardo R. Farías, Oscar D. Gestido, Felipe Gutiérrez, Joaquín S. Costa, José Baptista y Vedia, Homero B. Araújo y Carlos De Anda; quienes impartieron instrucción al personal de tropa, que rindió exámenes a partir del 31 de julio, recibiendo los aprobados el 20 de agosto los brevets correspondientes de acuerdo a este detalle:

Brevet de Piloto Av.de Tropa	Nro. 9	Sgto. Bonifacio Ortiz
" " " "	Nro. 10	Cbo. Alberto Ciganda
" " " "	Nro. 11	Cbo. Anacleto Castillo Aire
" " " "	Nro. 12	Sgto. Adilio Ferreira
" " " "	Nro. 13	Sgto. Miguel Ferreira Gómez
" " " "	Nro. 14	Sub-Of. Carlos Ferreira Gómez
" " " "	Nro. 15	Sgto. Juan R. Martínez
" " " "	Nro. 16	Sub-Of Estanislao Petrarca
" " " "	Nro. 17	Sgto. Héctor Galeano

Mientras esto ocurría, comenzaron un Curso rápido de Aplicación de Tropa los Pilotos Aviadores que se recibieron en agosto. A su vez en el mes de octubre, comenzaron el curso de Pilotos Aviadores, cinco Oficiales de la Armada Nacional y cuatro alumnos de pilotaje de tropa, quienes terminarían este curso en diciembre de 1927.

Accidente de aviación fatal

En uno de los vuelos de instrucción que se realizaron en la mañana del 23 de setiembre, ocurre un accidente por el cual pierde la vida un Soldado de la Escuela, ajeno al mismo. En el AVRO Nro. 16 decolan para un vuelo de práctica, el Tte. 1o. Medardo R. Farías con su alumno el Sgto. Bonifacio Ortiz, que iba en la cabina delantera. Cuando ya estaban a una altura de 100 mts. falla el motor, por lo que Farías decide regresar al campo, lamentablemente ya dentro de él, entran en pérdida de velocidad, destrozándose el aparato en el terreno; una parte de la hélice vuela con tan mala fortuna que fue a alcanzar al Sdo. José Matos en su cabeza, que se encontraba trabajando en el terreno, provocándole una muerte instantánea. El Sgto. Ortiz resultó con fracturas de las cuales prontamente se recuperó, aunque le dejaron secuelas físicas que años más tarde en 1929, lo incapacitaron para el servicio, por lo que fue retirado como Alférez de Reserva. El Tte.

Farías ileso, continuó al otro día con su tarea de instructor de vuelo.

Vuelos de propaganda sobre Montevideo, se arma un nuevo Spad

Los raids durante ese año de 1926 estaban a la orden del día, se cumplieron a un promedio de 4 ó 5 por mes incluidos algunos a Buenos Aires. Mientras tanto la propaganda para el "Raid alrededor del Mundo", seguía a toda marcha siendo apoyada por algunos vuelos al interior y otros sobre Montevideo, como los que realizaran el Tte. Medardo R. Farías y el Tte. Joaquín S. Costa en el Breguet Nro. 4 y el AVRO Nro. 4, respectivamente, ambos con pasajeros que arrojaron volantes sobre la ciudad el día 12 de octubre, aprovechando este feriado.

Y en Europa el May. Larre Borges que se encontraba allí, es secundado ahora por su hermano el Cap. Glauco Larre Borges, el Cap. José L. Ibarra (que ya se encontraba en Europa) y el mecánico José Rígoli (seleccionado por el Comité, al negarse a ir por grave enfermedad de su madre, el mecánico Gerardo Dotti) en el control de los trabajos técnicos preliminares al gran vuelo programado para el principio de 1927. Esta tripulación que secundaba al May. Larre Borges, fue designada por el Comité a su pedido.

Para sustituir aviones accidentados, se armó el SPAD Nro. 8, siendo probado en vuelo el día 4 de noviembre, quedando en orden de vuelo.

Los primeros pilotos aviadores militares de tropa

El 18 de noviembre se otorgan los primeros brevets de Pilotos Aviadores Militares de Tropa a seis alumnos que habían rendido

exámenes pertinentes en el mes de enero de 1926, exámenes que comprendieron ejercicios de tiro y bombardeo que se realizaron en la zona de Carrasco y se hicieron conjuntamente con los Oficiales que recibieron sus brevets en ese mes de enero, como fin de Cursos de Aplicación.

Brevet de P.A.M. de Tropa	Nro. 1	Cbo. Manuel Pampín
	Nro. 2	Cbo. Raúl Sandes
	Nro. 3	Sdo. Luis C. Lagisquet
	Nro. 4	Sgto. Pio N. Vázquez
	Nro. 5	Sgto. Diego Silva Ortiz
	Nro. 6	Cbo. Artemio Pérez

El Sdo. Luis C. Lagisquet, ingresó a la Armada Nacional en Julio de 1930 al Servicio Aeronáutico, como Cabo de maestranza, Servicio creado el 7 de febrero de 1925 por el Precursor C/F Atilio Frigerio.

Primera exposición aeronáutica en Montevideo

El 14 de diciembre se inauguró una muestra de la Escuela Militar de Aviación, en el local de la esquina suroeste de la Av. 18 de julio y Andes, en la cual se exhibía un biplano Nieuport, como ejemplo del trabajo en los talleres de la construcción de aeronaves del Instituto. La exposición de este aparato, tenía como fin, demostrar el grado de perfeccionamiento a que se había llegado en estos talleres; este avión pertenecía a una serie de diez y ocho similares que se armaban y preparaban en la Escuela. Esta fue la primera vez que se realizó con total éxito una exposición de este carácter en nuestra ciudad, durante más de una quincena.

Nuevos pilotos aviadores militares de tropa 1926

Al finalizar el 2do. Curso de Aplicación de Tropa en el mes de diciembre y luego de los exámenes correspondientes, se otorgaron el día 28 de diciembre los siguientes Brevets de P.A.M. de Tropa:

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 7 Sgto. Bonifacio Ortiz
Brevet de P.A.M. de Tropa No. 8 Sgto. Adilio Ferreira
Brevet de P.A.M. de Tropa No. 9 Sgto. 1ro. Carlos Ferreira Gómez
Brevet de P.A.M. de Tropa No. 10 Sgto. Miguel Ferreira Gómez
Brevet de P.A.M. de Tropa No. 11 Cbo. Anacleto Castillo Aire
Brevet de P.A.M. de Tropa No. 12 Cbo. Alberto Ciganda
Brevet de P.A.M. de Tropa No. 13 Sgto. Héctor Galeano
Brevet de P.A.M. de Tropa No. 14 Sub-Of. Estanislao Petrarca
Brevet de P.A.M. de Tropa No. 15 Sgto. Juan R. Martínez

El Sub/Of. Estanislao Petrarca y el Cbo. Castillo Aire, pertenecían a la Armada Nacional y dentro de ella al Arsenal de Marina y al Crucero Montevideo, respectivamente, de donde pasaron al Servicio Aeronáutico, y de allí fueron enviados a la Escuela Militar de Aviación en comisión, para efectuar el Curso de P.A.M. A su término regresaron a este último destino dentro de la Armada.

El Cbo. Alberto Ciganda ingresa en setiembre de 1927 en el Servicio Aeronáutico de la Armada en una vacante de Sub-Oficial. Más tarde tendrá una relevante actuación como Piloto Civil, siendo entre otras cosas fundador del Aero Club Maragato (San José).

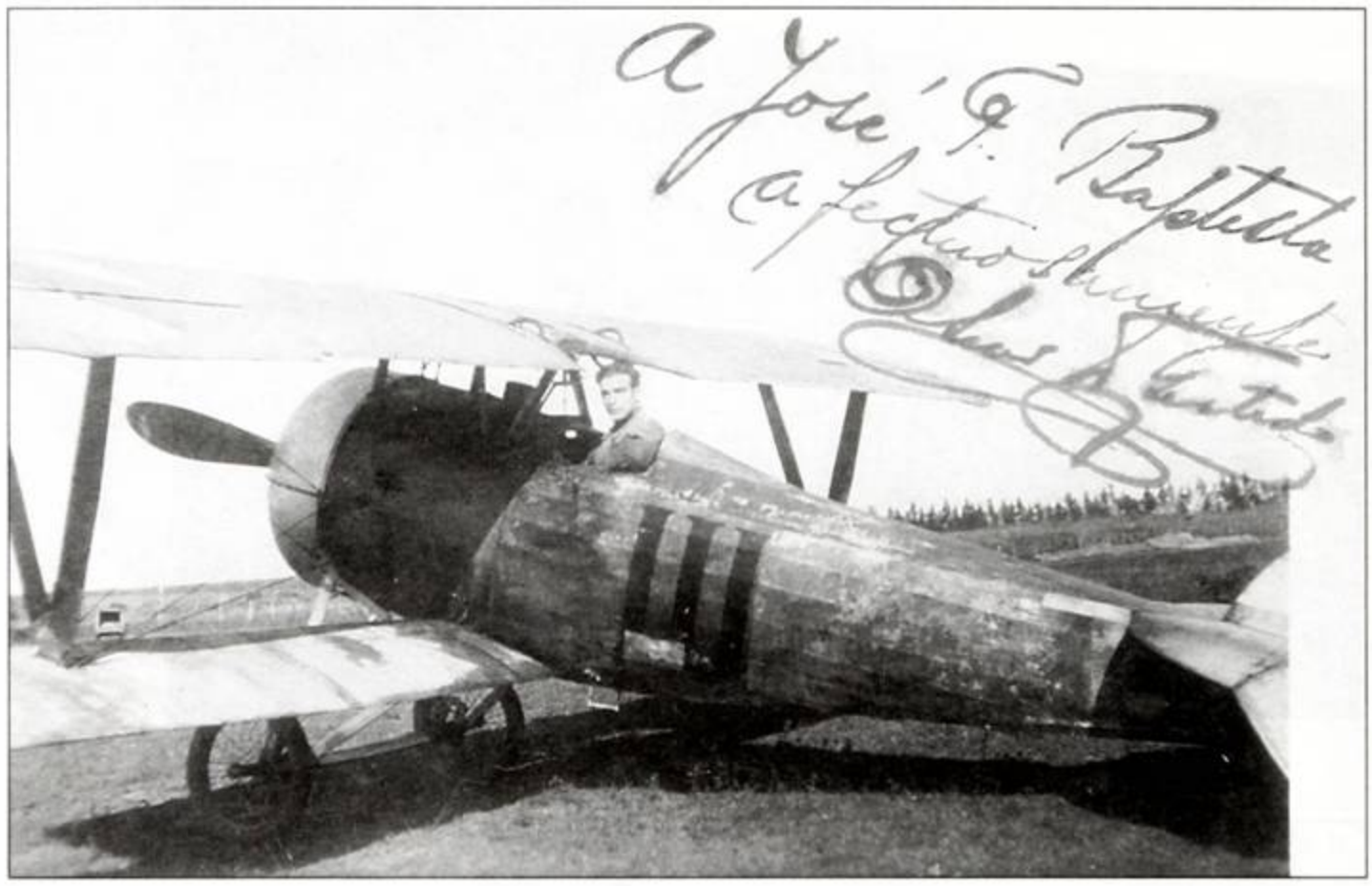
24 DE NOVIEMBRE DE 1922. ALBERTO SANTOS DUMONT EN LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN. Sr. Luis Conti, Tte. Glauco Larre Borges, Tte. Jose P. Lamela, Cap. Tydeo Larre Borges, Agregado Militar Cap. Vasconcellos, Sr. Luis Guimaraens, Ministro del Brasil, Alberto Santos Dumont, Tte. José Luis Ibarra, May.Cesáreo L. Berisso, director de la E.M. Av. y Dr. Francisco Ghigliani de overall. Al fondo se aprecia una línea de aviones Nieuport.

ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN, 1923. El Cap. Tydeo Larre Borges (con los lentes y el casco de vuelo en la mano izquierda), el Mayor C. L. Berisso y el Gral. italiano Enrique Caviglia; avión S.V.A.-10 personal del Director May. Berisso

1923

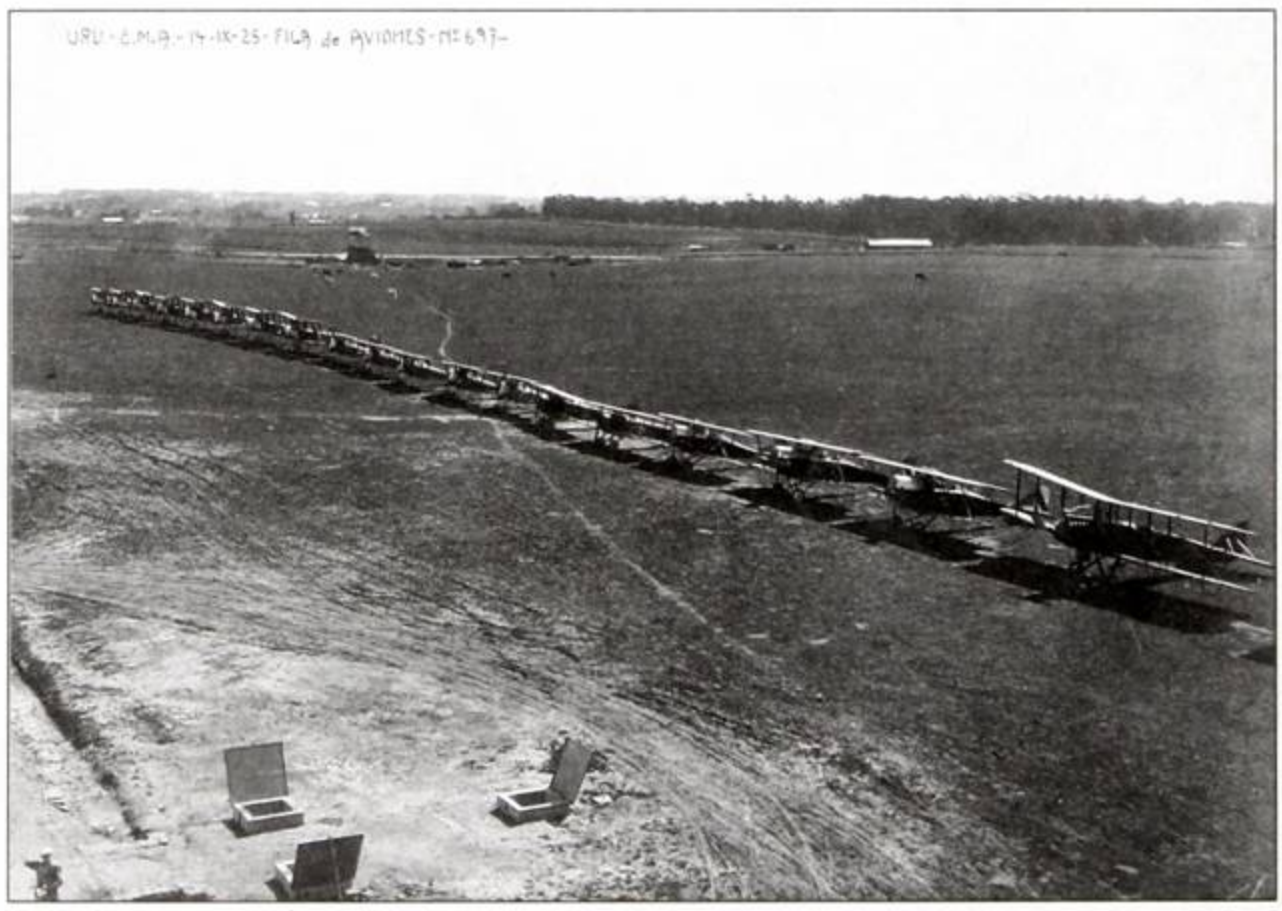
Tte. Felipe Gutiérrez ante un SVA 1923 o 24

CUATRO ALUMNOS DEL 3ER. CURSO DE PILOTAJE CON SU INSTRUCTOR, el Cap. Larre Borges, Tte. 2° José Baptista y Vedia, Tte. 2° Ricardo Villasboas, Cap. Tydeo Larre Borges, alf. Doddy Nieto y Tte. 2° Oscar D. Gestido.



1924 Tte. O.D. Gestido en el Nieuport N° 3 1924

1925



Escuela Militar de Aviación, 14 de setiembre de 1925. Línea de aviones

Capítulo Sexto

El "Montevideo" un avión uruguayo

1927

El avión A.R.M.E. 2 "Montevideo"

1927

Mientras que en la Escuela Militar de Aviación, en el mes de enero de 1927, se descansaba en el período de vacaciones (descanso que podemos decir total en cuanto a la actividad de vuelos, en ese mes no se efectuó ninguno, en el puerto de Montevideo, a mediados de febrero se comenzó a armar un avión con flotadores, diseñado y construido en los Talleres de la E.M. de Aviación, bajo la inspiración y de acuerdo a características seleccionadas por el Tte. Cnel. Berisso para que fuera el aparato destinado a grandes raids intercontinentales y a su vez de reconocimiento, con una autonomía para tales fines de 18 horas, para lo cual estaba provisto de una series de tanques de nafta, algunos con la posibilidad (quizá única en la época) de desagote rápido en vuelo, como hoy en día tienen los grandes aviones de pasajeros. Un avión de este tipo, estaba, en la mente del Precursor desde su regreso del raid que realizara en el mes de abril de 1925 durante el cual no pudo cruzar Los Andes por falta de techo del Breguet XIV que volaba y su pobre autonomía de no más de cuatro horas, estas fueron las causas para el nacimiento de este nuevo aparato, sobre el cual podemos decir, parafraseando a los diarios de la época, oscilaba entre el Breguet XIV y el Breguet XIX, con otras características que lo hacían recomendable para su función como avión de observación o reconocimiento, con un tren de aterrizaje fuerte como para aterrizar en campos no preparados.

Desde su regreso del raid en abril de 1925, Berisso estuvo madurando un ambicioso proyecto de un vuelo de ida y regreso a la ciudad de Nueva York en los EE.UU., adonde había estudiado en 1918 y 19. Ahora con las posibilidades que le brindaba esta nueva máquina concebida y hecha en los talleres de la Escuela, pensó en intentarlo vía ruta del Atlántico y para tal fin lo mejor era un hidroavión, por lo que decidió colocarle flotadores. El día 18 de febrero de 1927, se llevó el aparato a las instalaciones del Yacht Club Uruguay en el Puerto de Montevideo, cedidas gentilmente y allí don Miguel Juan Nadal, el brillante artesano que plasmara las ideas de Berisso en este nuevo avión, lo armó y le colocó los flotadores, siendo botado el día 24, ya con el motor preparado por el mecánico Dagoberto Moll. El día 26 de febrero Berisso y Moll, efectuaron varios vuelos de ensayo que no los satisfacieron. Días más tarde el 11 de marzo, realizaron un vuelo más largo ahora acompañados con Nadal, continuando las pruebas durante todo el año de 1928, hasta mediados de ese año, para seguirlas con tren de aterrizaje convencional de ahí en más.

Este aparato que se preparaba para un gran raid americano, fue en parte financiado por el sobrante de lo recaudado para la estatua, todavía no inaugurada de "A la Aviación Vanguardia de la Patria" de Belloni y su motor Lorraine a su vez, fue el cincuenta por ciento financiado por el Sr. Henri Morixe, cinematografista, que tenía una casa comercial de venta de aparatos de radio importados y de fabricación propia, establecido en la Plaza Cagancha donde estaba la empresa ONDA. Este señor Morixe iba a acompañar a Berisso en su raid, y filmar sus partes más relevantes. Como no le fue posible ir en este vuelo, el Tte. Cnel. Berisso le devolvió su dinero, luego de realizar una operación en la Caja Nacional, donde le otorgaron un préstamo, que devolvió a plazos.

Sus características generales eran las siguientes: biplano de
1927 hélice tractora, equipado con un motor Lorraine de 450HP; en-

vergadura 14.580 mts; largo total 8.850 mts; altura 3.400 mts. (sobre ruedas, sin flotadores); superficie portante 49.16 m2; capacidad de nafta 1930 lts.; capacidad de aceite 100 lts.; capacidad de agua para el radiador 52 lts.; peso vacío 1403 kgs; peso total 3085 kgs.; velocidad de crucero de 170 kph a 205 kph. Era biplaza en tándem, aunque en el asiento trasero podían ir dos ocupantes, como ocurrió a menudo. En el libro de vuelos primeramente figuró como A.R.M. 1 (Avión de reconocimiento Modelo 1); más tarde se le sigue probando en vuelos de pista y figura A.M.E. (Avión Modelo Escuela); y finalmente se le denominará A.R.M.E. 2 (Avión de Reconocimiento Modelo Escuela-2) y llevará el nombre de "Montevideo". Esta sigla creada por el Director de la Escuela para clasificar los aviones armados o enteramente construidos en los talleres, de acuerdo a su función, para diferenciarlos de los otros que seguirían llevando el nombre de su fabricante, tuvo tres matices según su clasificación: 1ro. A.I.M.E. (Avión de Instrucción Modelo Escuela), que se designaba a los AVRO, se comenzó a usar en el mes de agosto de 1927, seguido de su número identificatorio (ejemplo. AVRO Nro. 4, ahora A.I.M.E. Nro. 4); 2do. A.R.M.E. (Avión de Reconocimiento Modelo Escuela), que como se dijo se usó en los aviones "Montevideo", de los cuales se construyeron tres prototipos y de los que se hablará más adelante; y 3ro. por último los A.C.M.E. (Avión de Caza Modelo Escuela) del cual no se identificó a ninguno, aunque, era el espíritu del Tte. Cnel. Berisso, como se dijo anteriormente, que se armara en los talleres, el avión Martinsyde, sobre el cual tenía puestas grandes esperanzas de que fuera nuestro verdadero avión de combate, con las modificaciones del caso para el uso en nuestro medio. Volviendo rápidamente sobre el avión A.R.M.E. "Montevideo", digamos que su fuselaje tiene semejanzas con el Breguet XIV, aunque sus medidas y pesos no coincidían, su motor un Lorraine de 450 HP en W colocado al igual que el Renault de 300 HP del Breguet XIV en

su parte delantera, pero fuselado aerodinámicamente sobresaliendo por debajo del capot, el radiador del refrigerante, que era oscilante, para mantener la temperatura adecuada del mismo, con hélice rematada con un cono, a semejanza del Breguet XIX. Como se verá más adelante con este modelo se cumplió una tentativa de raid importantísima en los anales de la historia de la Escuela, el vuelo Montevideo - Nueva York. Los otros dos prototipos de este aparato, que se construyeron a partir de 1930, se denominaron A.R.M.E.-5.

Comienza la instrucción de vuelo en 1927

Los cursos de pilotaje de oficiales y tropa que ya habían comenzado en el mes de octubre de 1926 y se suspendieron en el período de vacaciones; continuaron en el mes de febrero de 1927, sumándose a los oficiales de la Armada, tres Tenientes del Ejército, siendo ahora los alumnos de este curso siete; en cambio el curso de Pilotaje de Tropa quedó con cuatro alumnos y terminó con esa misma cantidad. La instrucción de vuelo durante ese año fue impartida por diez instructores oficiales que se alternaron en ella, aunque los que siempre mantuvieron sus alumnos fueron cuatro: los Capitanes, Gestido, Barú y De Anda; y el Tte. 1ro. Ríos Gianola. También y por primera vez permanecieron en la Escuela dos Sargentos pilotos aviadores militares que a su vez dieron instrucción de vuelo en forma intermitente, se trataba de los Sgtos. Adilio Ferreira y Juan R. Martínez.

Desfile aéreo sobre Buenos Aires

Todos los meses se efectuaban raids al interior de demostración o cumpliendo misiones de servicio, así también como algunos a Buenos Aires, por misiones de servicio a rendir honores

1927

como el que se realizó el día 8 de julio con la formación compuesta por tres aviones Breguet XIV, al mando del Director de la Escuela Tte. Cnel. Berisso. Ese día partieron los Breguet Nos. 2, 1 y 4, con las tripulaciones integradas respectivamente por el Director y el mecánico Moll, Cap. Oscar D. Gestido y Tte. 1o. Victoriano Domínguez, y Cap. Hernán S. Barú a quien acompañaba el Cap. Servando E. Castillos. Estos aviones fueron a El Palomar ese día, para intervenir en el desfile aéreo del 9 de julio, conmemorando la Independencia de la Rep. Argentina, en que 15 aviones argentinos volaron al mando del Mayor Antonio Parodi, de la aeronáutica argentina. Luego del desfile regresaron a Montevideo, salvo el Nro. 4 que tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso, en una isla fangosa del Delta del Paraná por panne en el motor. Ese avión, ya a la ida tuvo problemas teniendo que aterrizar en Puerto Sauce (Depto. de Colonia), siendo reparado por el mecánico Rígoli que acudió en el De Havilland 9, piloteado por el Cap. Joaquín S. Costa. Recordemos que con este aparato el Tte. Farías y el mecánico Rígoli, efectuaron el raid a Río de Janeiro, accidentándose al regreso. Finalmente digamos que fue recuperado por la Aeronáutica Argentina y enviado en barco a Montevideo, donde volvió a quedar en orden de vuelo recién el 5 de octubre de 1932. Fue donado en el año 1934 por el Poder Ejecutivo al Cnel. Berisso, quien lo voló hasta el año 1938.

Inauguración del monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria" y del Gabinete Psico-Físico

El mes de julio de ese año de 1927 fue especialmente recordable por varios motivos aparte del raid a El Palomar relatado anteriormente. Además de cumplirse con la instrucción de vuelo normal en los dos cursos de pilotaje y el entrenamiento de los pilotos de

Escuadrilla, se efectuaron ejercicios de tiro aéreo en la zona de Carrasco; (En los ejercicios de tiro y bombardeo real, se tomaban como blanco de los primeros a cilindros de tela, llamados "chorizos" por los pilotos, los cuales eran remolcados por los AVRO 504k y el blanco de los segundos generalmente eran sábanas. Las bombas eran diseñadas por el Tte. Cnel. Berisso y fabricadas en la Escuela con material de desecho del Arsenal de Guerra.) reglaje de artillería; bombardeo; formaciones; fotografía; etc. Pero lo más importante fue la inauguración, el día 31 de julio, del monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria", en el aeródromo del Cno. Don Pedro de Mendoza, sufragado por el Comité Pro-Aviación Militar que presidía el Dr. Luis Piera, como símbolo de "aliento y futuro". La piedra fundamental había sido colocada el 15 de noviembre de 1925. Su autor fue el escultor nacional Don José Belloni. El lugar en que fue inaugurado, en esa fecha, y hasta que fue retirado a su actual emplazamiento, era frente a lo que es hoy el Comando de la Brigada Aérea III. Ese día, un domingo, fue de fiesta para la Escuela Militar de Aviación, estuvo presente el Sr. Presidente de la República, Dr. Don Juan Campisteguy acompañado por las altas autoridades de gobierno, diplomáticos, militares, el autor Don José Belloni y numeroso público. La ceremonia comenzó con el descubrimiento del monumento, que fue saludado por una salva de artillería de 21 disparos y por dianas tocadas por las bandas de los cuerpos de la guarnición. Hizo uso de la palabra primero el Presidente del Comité Dr. Luis Piera, lo sucedió en la palabra en nombre de la Asociación Patriótica, el Cnel. Roberto Riverós y por último se leyó la Orden del Día de la Escuela Militar de Aviación. Posteriormente se pasó a inaugurar el gabinete psico-físico, que en ese momento fue lo más moderno y completo en Sudamérica, estando presente su organizador y Director el Dr. Roberto Maurer, especializado en la

1927 materia, en Italia y Alemania, habiendo concurrido en avión con

el Director Tte. Cnel. Berisso, varias veces a El Palomar para observar la organización del similar que ya funcionaba en la Argentina, este gabinete contaba en esa época con 48 piezas valiosísimas para ejecutar los diferentes exámenes.

Finalmente se pasó revista al material aéreo alineado en la pista, luego de haber visitado todas las dependencias, talleres, salones y cuadras de la escuela. Al finalizar la revista, los motores comenzaron a rugir y los Nieuport Nos. 2, 4, 5, 23 y 24 decolaron volando en formación sobre el público, siendo seguidos inmediatamente por los AVROS Nros. 3, 4, 5, 12, 13 y 14, que también pasaron formados. Más tarde se comenzó a ejercitar acrobacia con todos los Nieuport, siendo seguidos por los SPAD Nos. 3 y 9, además sobrevolando a todos y tomando fotografías el Breguet Nro. 1 Todos estos aviones comandados por pilotos de Escuadrilla e instructores. Esta magnífica fiesta terminó en el atardecer, volviendo el numeroso público a Montevideo en el tren especial que se había puesto en servicio para la ceremonia.

Este monumento a pesar de haber sido levantado como "símbolo de aliento y futuro" inicialmente y hasta que fue retirado de su lugar original, también "tuvo el carácter de homenaje a los caídos en cumplimiento del deber, y los nombres de los oficiales y tropa de la Aeronáutica Militar y Naval, fallecidos de esa manera, eran esculpidos en letras de oro en su pedestal de granito, los que fueron borrados luego de su colocación frente al espejo de agua en la entrada del Comando General de la Fuerza Aérea en el año de 1970.

Los aviones y vehículos en 1927

Al comienzo del año 1927, la Escuela Militar de Aviación contaba con los siguientes aviones: 6 Breguet XIV; 1 De Havilland 9; 1 Martinsyde Buzzard; 4 Ansaldo S.V.A.; 1 Anfibio F.B.A; un

Morane Saulnier 35; 16 AVRO 504 K; 24 Nieuport 27; 6 Spad y 2 Castaibert (que se mantenían en orden de vuelo aunque no se volaban). Algunos de estos aviones estaban en reserva y desarmados y se iban poniendo en orden de vuelo a medida que las necesidades lo requerían. Durante ese año se armaron y volaron por primera vez los siguientes aviones: SPAD Nro. 9, el 27 de mayo; AVRO Nro. 13,21 de junio; Nieuport 24, 27 de junio; Nieuport 23, el 9 de julio. A estos aviones había que sumar el A.R.M.E. "Montevideo" del cual se habló anteriormente y al que durante ese año se le efectuaron muchos vuelos de prueba y resistencia, todos por parte del Director. Tte. Cnel. Berisso.

Para estos aviones existían en reserva y reparación en estanterías los siguientes motores rotativos: 4 Clerget de 130HP: 18 Le Rhöne de 110 HP; 49 Le Rhöne de 80 HP; 1 Gnöme de 100 HP: 1 Gnöme "Doble Omega" de 100HP; 1 Gnöme de 80 HP; y 3 Gnöme de 50HP.- Motores fijos sobre soportes de madera móviles: 3 Renault de 300 HP; 1 Salmson de 260 HP; 6 Isota Fraschini de 250 HP; 2 S.P.A. de 220 HP; 5 Hispano-Suiza de 220 HP; 3 Hispano-Suiza de 180 HP; y 1 Anzani de 100 HP.

Los vehículos que tenía la Escuela para su funcionamiento eran los siguientes: 1 automóvil Studebaker doble faetón; 1 automóvil Ford doble faetón; 1 automóvil Overland, para arranque de aviones; 1 ambulancia Benz; 3 camiones; una motocicleta Indian con "sidecar"; y una camioneta del Dpto. de Fotografía.

Maniobras en los Cerrillos

Los cursos de pilotaje de Oficiales y de Tropa culminaron en el mes de noviembre con maniobras en el Campo Militar de Los Cerrillos, durante diez días en los cuales se ejercitaron los alumnos y a su vez los Pilotos de Escuadrilla, en tiro, reconocimiento, bombardeo, reglaje de tiro de artillería, y uso de radiotelegrafía.

1927

En estas maniobras intervino casi toda la dotación de la Escuela, de Oficiales y Personal y también el Mayor Rogelio Otero recién regresado de efectuar varios cursos de pilotaje y observación en Francia.

Exámenes y adjudicación de Brevets

A partir del día 8 de noviembre, comienzan los exámenes de los cursos de pilotaje. Para controlar y verificar estos exámenes, el Poder Ejecutivo nombró al Cnel. Julio Núñez Brian, quien se encontró en la Escuela a partir del día 7 de ese mes. Al fin de los mismos, el día 19 de diciembre se reciben siete oficiales de Pilotos Aviadores, dos del Ejército y cinco de la Armada, éstos últimos son los primeros oficiales Pilotos Aviadores de la Marina Uruguaya recibidos en nuestro país, pues el Precursor Contra Almirante Atilio Frigerio lo fue en Aviano, Italia, en 1912.

Brevet de Piloto	Nro. 35	G/M Julio C. Poussin.
Brevet de Piloto	Nro. 36	G/M Horacio del Pilar Bogarín.
Brevet de Piloto	Nro. 37	Tte. 1ro. Guido Gagliardini.
Brevet de Piloto	Nro. 38	Tte. 2do. Ismael Spinola.
Brevet de Piloto	Nro. 39	G/M Juan C. Deambrosio.
Brevet de Piloto	Nro. 40	G/M Clemente Pradines Brasil
Brevet de Piloto	Nro. 41	G/M Leopoldo Otero Torrens.

También en ese día se reciben de Pilotos Aviadores de Tropa los cuatro alumnos de ese Curso:

Brevet de Piloto Aviador de Tropa	Nro. 18	Sgto. Julián Ibarra
Brevet de Piloto Aviador de Tropa	Nro. 19	Cbo. Eladio Silvera
Brevet de Piloto Aviador de Tropa	Nro. 20	Cbo. Juan Tabárez
Brevet de Piloto Aviador de Tropa	Nro. 21	Sgto. Octavio Veloz

Capítulo Séptimo

La aeronáutica militar ya se vislumbra

1928

Actividad aeronáutica del Tte. Cnel. Berisso y el May. Otero

1928

En el mes de enero de 1928 comienza en la Escuela, el período de vacaciones anual para todos sus integrantes, menos para su Director y para el May. Rogelio Otero, quienes cumplen una serie de misiones tanto en la Escuela, de vuelos de prueba, como en el interior y exterior.

Berisso el mismo día 16, realiza dos ingratos vuelos, en el primero en la mañana trae a Montevideo en un Breguet, las víctimas de un accidente ocurrido en Minas a un avión francés de la Línea Aeropostal, que recientemente comenzara sus vuelos entre Buenos Aires y el Brasil, siendo la base operativa en nuestro país hasta el mes de julio, el aeródromo de Villa Colón (Ángel S. Adami) y a partir de ahí en Pando, se trataba de los aviadores Santelli y Frances que se habían accidentado en un Laté 25; y de tarde en su avión Ansaldo S.V.A., sale a la búsqueda de marinos perdidos en las cercanías de la Isla de Flores, a causa de la tormenta del día anterior. El Mayor Otero entre los días 12 y 16 en un AVRO, el Nro. 5, efectúa un raid a Rocha y vuelos entre esos días, con motivo de la inauguración de la línea férrea a esa localidad.

Y ambos en dos aviones S.V.A., Berisso en el suyo y Otero en el Nro. 4 acompañado del mecánico Moll, parten el día 23 hacia El Palomar en misión de estudio, hasta el día 31 en que

regresan a la Escuela, con un vuelo intermedio a Punta Indio el 26 de enero.

El mes de febrero también es de vacaciones para la Escuela, continuando el Tte. Cnel. Berisso y el Mayor Otero sus vuelos de entrenamiento y raids por el interior de la República con los aviones S.V.A..

Recién en marzo comienzan los cursos de Pilotaje de Oficiales, con nueve alumnos, tres de la Armada y seis del Ejército (uno del curso del año anterior) y, de Tropa con siete alumnos. Estos últimos fueron seleccionados entre los soldados y clases del Ejército que se presentaron al respectivo llamado, más los civiles que también se presentaron a este llamado, de acuerdo a la Resolución del Poder Ejecutivo de fecha 17 de enero de 1928, que por primera vez autorizaba el ingreso de civiles a estos cursos de Pilotaje sin pertenecer al Ejército. Esta medida intentaba reforzar la formación dé los Pilotos Aviadores con personal sin Arma de origen más que la propia Aeronáutica, obligando de esta manera a los que terminaran los cursos a permanecer en la Escuela, si continuaban sirviendo en el Ejército en el futuro. Este fue el primer verdadero gesto independentista de la Aeronáutica Militar.

El May. Otero fue nombrado Jefe de la División Instrucción de la Escuela y también tomó el carácter de segundo Jefe de la misma. Ese año el número de instructores de vuelo se redujo a cinco. En el mes de mayo volvió a prestar servicios en la Escuela el Cap. Glauco Larre Borges, relevando al Cap. Carlos De Anda como Instructor de Vuelo el que fue destinado al Ministerio de Guerra y Marina, continuando los restantes Capitanes: Costa, Gestido, Gutiérrez y Araújo en esas funciones, dando clases. Ya en marcha los dos Cursos de Pilotaje, el Director y el May. Otero, dedicaron dos días completos del mes de marzo, el 30 y 31, a efectuar una prueba a fondo del A.R.M.E. "Montevideo", realizando en esos dos días un raid por toda la República de la siguiente manera. El 30 partieron bien temprano pasando por los siguientes luga-

1928

res: Montevideo, Maldonado, Rocha, Sta. Teresa, Río Branco, Rivera y Artigas donde pernoctaron, cerrando el circuito al otro día 31 por Sta. Rosa (hoy Bella Unión) Salto, Paysandú, Fray Bentos, Nueva Palmira, Colonia y Montevideo. Raid en preparación para el gran vuelo que emprenderían un año más tarde hacia Nueva York, acompañados del mecánico Dagoberto Moll.

Proyectos sobre "Aeronáutica Militar"

El 13 de diciembre de 1927 se había nombrado una Comisión con el objeto de estudiar y proponer los elementos necesarios a un proyecto de "Reorganización de la Aeronáutica Militar", basado en el repartido Nro. 212 de la Cámara de Representantes. Dicha Comisión, se integró con el Cap. de Fragata Atilio H. Frigerio; Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso y Mayores Tydeo Larre Borges, José Luis Ibarra y Rogelio Otero; se expidió a fines del mes de marzo o primeros días de abril de 1928, elevando un importante estudio sobre dicha reorganización. Recordemos que el 10 de junio de 1924, el Presidente Serrato había elevado un proyecto de Ley, al Consejo Nacional de Administración, para que este a su vez lo remitiera a la Asamblea General sobre "Organización de la Aeronáutica Militar", proyecto pensado y creado por el Director de la Escuela Militar de Aviación, el entonces May. Berisso. En ese mensaje y proyecto de ley, por primera vez aparecía la designación de "Aeronáutica Militar", ahora aquí, en ese Decreto que nombra a dicha Comisión, se vuelve a emplear, y será de esta manera que se denominará cuando se cree, a fines de 1935, la quinta Arma del Ejército, la Aeronáutica y que se usará hasta fines de 1953. El gestor de esto, y miembro de dicha Comisión, Tte. Cnel. Berisso, imprime un folleto, en la Imprenta de la Escuela Militar de Aviación, en esos primeros meses de 1928, de 61 páginas, "Como puede organizarse la Aeronáutica Militar" siendo su subtítulo

"Organización en tiempo de Paz". En él hace un enjundioso estudio, sobre este tema, ampliado, mejorado y modernizado sobre otro folleto que ya había publicado, "Organización de la Aeronáutica". Este nuevo estudio lo dividió en cuatro Títulos:

I Ley Orgánica
II Organización General
III Preparación Técnica de la Aeronáutica. Principios Generales de Instrucción.
IV Particularidades relativas a la instrucción de la Aviación y de la Aerostación.

En el prólogo deja sentados los principios sobre la nueva organización, que será Arma del Ejército, dejando la puerta abierta para el futuro, donde vaticina la creación de un Ejército del Aire, pero para más adelante. El título I, Proyecto de Ley Orgánica, lo dividió en cinco capítulos y disposiciones transitorias. Por este título se crearía la Dirección de la Aeronáutica Militar con dependencia del Ministerio de Guerra y Marina, con el mismo rango del Estado Mayor del Ejército (lo que es hoy el Comando General del Ejército) y al igual que el proyecto de Ley del 10 de junio de 1924, la creación de tres Divisiones que se denominarán: 1a. División Instrucción y Operaciones, 2a. División Servicios y 3a. División Técnica. En los cinco capítulos que componen este título, se detallan las diferentes organizaciones de cada división y su cometido, así también las unidades que se crearían en cada una de ellas, de la cuales señalamos en la 1a. División, la Escuela Militar de Aeronáutica (ya propuesta en el Proyecto del 10 de junio de 1924); la creación de Brigadas, Regimientos, Grupos y Escuadrillas como hasta hace poco tiempo era nuestra organización. En la 2a. División Servicios, las diferentes secciones, cada una un Servicio especializado sumando ocho, de los cuales hoy algunos son servicios (ejemplo el de Sanidad), otras Direcciones Gene-

1928

rales (ejemplo Aviación Civil) y otros forman parte del Servicio de Comunicaciones e Informática o de los Servicios de Mantenimiento o Abastecimiento. En la División Técnica se crea la Escuela de Aprendices, Mecánicos y Carpinteros en sus varias especialidades (lo que hoy sería la Escuela Técnica de Aeronáutica, que se fundó en 1946 durante el período en que era Director General de la Aeronáutica Militar el Gral. Cesáreo L. Berisso) y otras Unidades y dependencias técnicas que hoy forman parte de los Servicios de Mantenimiento y Abastecimiento como los talleres mecánicos y anexos, y otros talleres; almacenes; estudios técnicos y ensayos de material. En el último artículo del Capítulo V, se dice que la División Técnica conservará como un recuerdo histórico, en orden de vuelo y en perfecto estado de conservación lo dos monoplanos "Morane-Castaibert", fundadores de la actual Escuela Militar de Aviación (gracias a la disposición de conservar a estos dos históricos aeroplanos por todos los Directores de la Escuela Militar de Aviación, que siguieron al precursor Berisso y los Directores de la Aeronáutica Militar, hasta que se fundó el Museo Aeronáutico, es que hoy podemos enorgullecemos de contar con estas máquinas en el mismo, como sus principales y más valiosas piezas).

En los otros títulos se trata la organización general, doctrina y preparación técnica de la Aeronáutica Militar según el particular enfoque de nuestro fundador, siempre preocupado por la Aviación, a la que dedicó todos sus mejores esfuerzos, desde su origen en nuestra país pocos años después de su creación en el mundo, luchando muchas veces contra la incomprensión, indiferencia y la lógica modestia de nuestros recursos.

Este folleto fue la piedra angular para la organización de la Aeronáutica Militar cuando se creó siete años más tarde, y fue también origen de muchas unidades y reparticiones de nuestra actual Fuerza Aérea, como se pudo ver.

El otro proyecto

La Comisión encargada de la Reorganización de la Aeronáutica Militar, cesó el 10 de abril de 1928, luego de haberse expedido, por mayoría. Basado en esta reorganización, el Poder Ejecutivo envió un proyecto de Ley al Consejo Nacional de Administración el 2 de octubre de 1928, para reorganizar la Aeronáutica Nacional.

La mayoría que firma este "Proyecto de Ley Orgánica para la Aeronáutica Nacional y Presupuesto de la misma para el Ejercicio Económico 1928-1929", son el Capitán de Fragata Atilio Frigerio, el May. Tydeo Larre Borges y el May. José Luis Ibarra.

En este Proyecto de Ley Orgánica, se crea, según la exposición de motivos una discreta Fuerza Aérea, reuniendo los elementos aéreos dispersos en el Ejército, en la Armada y en la Aviación Civil, en el único organismo de Dirección, que se denominará Dirección de Aeronáutica, con dependencia del Ministerio de Guerra y Marina, y equivalente al Estado Mayor del Ejército y a la Dirección de la Armada. Esta Dirección comprenderá:

a) El Arma Aérea Terrestre
b) El Arma Aérea Marítima
c) La Inspección de la Aeronáutica Civil
d) Los Servicios auxiliares

Con cometidos específicos a cada una de las tres primeras dependencias y general para la última o d). La Aeronáutica Nacional ejercerá sus funciones por intermedio de las siguientes reparticiones:

A) Dirección de la Aeronáutica
B) Centros de Estudios Aeronáuticos, cuya finalidad es la preparación del personal de los distintos cuerpos y servicios auxiliares que componen la Aeronáutica, 1ro.) Escuela de Aviación, 2do.) Escuela de Especialización, 3ero.) Talleres de reparaciones

1928

C) Un Consejo de Aeronáutica para tratar las distintas cuestiones que interesan la técnica de la Aeronáutica, proponer por la vía correspondiente al Ministerio de Guerra y Marina, para aprobación del Poder Ejecutivo, las funciones y demás reglamentos de los distintos órganos de la Aeronáutica. El Consejo Aeronáutico estará constituido:

a) Por el Director de Aeronáutica
b) Por el Cte. de la Aeronáutica Terrestre
c) Por el Cte. de la Aeronáutica Marítima
d) Por el Cte. del Centro de Estudios Aeronáuticos
e) Por el Inspector de la Aeronáutica Civil
f) Por los Oficiales adscriptos al Estado Mayor del Ejército y Dirección de la Armada

Desde el punto e vista del Personal, la Aeronáutica Nacional comprende:

a) un personal navegante combatiente
b) un personal navegante no combatiente
c) un personal de «aerohombres» (personal subalterno)
d) un personal auxiliar (personal de talleres, sanidad, etc.)
e) un personal de reserva (personal superior y subalterno que haya pasado su límite de edad; de la Aeronáutica Civil)

Para los .Oficiales y el personal subalterno cambian todas las denominaciones de los grados o jerarquías, hasta el de «Comandante de Escuadra Aérea» que es el de mayor jerarquía y equivalente a Coronel o Capitán de Navío; el equivalente a Tte. Cnel. o Capitán de Fragata se denomina «Comandante de División Aérea»; el equivalente a Mayor o Capitán de Corbeta se denomina «Comandante de Grupo Aéreo»; el equivalente a Capitán o Teniente de Navío se denomina «Capitán de Escuadrilla Aérea', etc., etc.

En total el proyecto de Ley Orgánica consta de 64 artículos y el de presupuesto de 6 artículos, todo inserto en un folleto editado por el Ministerio de Guerra y Marina con tablas, cuadros demostrativos y planilla comparativa.

De acuerdo a lo que hoy podemos analizar sobre este proyecto, que no tuvo andamiento, vemos que para la época en que se presentó era demasiado ambicioso, sin estar bien documentado, presentándosele al lector que los investiga, en forma confusa y poco práctica, quizá por no tener sus autores conocimientos más sólidos en la materia, no obstante el Presidente de la República y el Ministerio de Guerra y Marina lo elevaron al Consejo Nacional de Administración aconsejando la elevación al Poder Legislativo.

Los técnicos pioneros

En abril de ese año de 1928, ingresó en la Escuela Militar de Aviación como mecánico, don Alcides Ma. Luzuriaga, quién haría una larga carrera en la Aeronáutica Militar, retirándose como Mayor luego de haber prestado ingentes servicios a la Aviación, y llegando a ser el mecánico de confianza, después de don Dagoberto Moll, del Precursor Berisso, hasta los últimos días en que éste volaba, siendo ya un General retirado, en el legendario Potez 25 No. 404.

Como a él, es dable recordar a otros técnicos pioneros, por el aporte de toda una vida al servicio de la Aviación, y que hicieran posible con su esfuerzo, su progreso y desenvolvimiento.

Ellos fueron: el Mayor Manuel Andrés, ingresado el 19 de enero de 1920; el Tte. Cnel. Serafín Giarda, ingresado el 1o. de mayo de 1921; el May. Antonio Ardrizzo, ingresado el 16 de junio de 1921; el May. Antonio Falcone, ingresado el 1ro. de octubre de 1921; el Tte. Cnel. Alfredo Pittamiglio, ingresado el 5 de julio de 1922; el Tte. Cnel. Rogelio López, ingresado el 1o. de octubre

1928

de 1922; el Tte. 1o. Francisco López, ingresado el 1o. de noviembre de 1922; el Cap. José G. Blanco, ingresado el 21 de diciembre de 1922; el Tte. Cnel. Ángel Mangarelli, ingresado el 11 de junio de 1923; el Tte. Cnel. Juan Carlos Gambarini, recordado fotógrafo, ingresado el 1o. de agosto de 1923; el Cap. Arturo Cristiani, ingresado el 11 de setiembre de 1923; el Tte. 2o. Jesús Casanova, ingresado el 1o. de abril de 1925; el Cap. Pedro Fostik, ingresado el 1o. de octubre de 1925; el Tte. Cnel. Beltrán Coppola, ingresado el 1o. de noviembre de 1925; el May. Juan E. Alvarez, ingresado el 1o. de abril de 1926; el Tte. 1o. Luis De Horta, ingresado el 1o. de abril de 1926; el Tte. 2o. Andrés Campaña ingresado el 17 de abril de 1926; el May. Juan Carlos Ferreira, ingresado el 21 de julio de 1926, el Tte. Cnel. José Oscar Suárez, ingresado el 1o. de marzo de 1927; el May. Leonardo Sívori, ingresado el 1o. de agosto de 1927; el May. José Ma. Olano, ingresado el 1o. de octubre de 1928; el Tte. Cnel. Luis García, el 1o. de setiembre de 1928, el May. Juan R. Pimienta, ingresado el 1o. de febrero de 1929; el Tte. Cnel. Román Alcoba, ingresado el 1o. de marzo de 1929; el Cap. Meslay Suárez, ingresado el 13 de marzo de 1929, el Tte. Cnel. Rómulo Pérez, ingresado el 17 de setiembre de 1929, el May. Elias T. Angona; ingresado el 1o. de abril de 1929; y el Tte. Cnel. Manuel Casal; ingresado el 1o. de diciembre de 1929.

Durante los años treinta y cuarenta, continuaron ingresando tanto en la Escuela Militar de Aviación, como en la Aeronáutica Militar, Técnicos Especialistas que alcanzaron la jerarquía de Oficiales y Jefes, en la Aeronáutica Militar y en la Fuerza Aérea, todos ellos destacados técnicos o artesanos que estuvieron al frente de los talleres y secciones tanto de la Escuela Militar de Aviación, como de la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, Bases Aeronáuticas o de la Escuela Militar de Aeronáutica. Ellos fueron: el May. Néstor Ifrán, ingresado el 1o. de

marzo de 1930; el Cap. Pedro Bracamonte, ingresado el 1o. de mayo de 1930; el May. Nicolás Mantero, ingresado el 10 de setiembre de 1930; el May. Juan F. Hernández, ingresado el 1o. de agosto de 1931; el May. Justo M. Sánchez, ingresado el 1o. de noviembre de 1931; el Cap. Carlos M. Bermúdez, ingresado el 1o. de abril de 1932; el Cap. Américo Barrales, ingresado el 1o. de febrero de 1933; el Cap. Ramón Ayala, ingresado el 1o. de julio de 1933; el Tte.2o. Alfredo Canavesi, ingresado el 1o. de enero de 1936; el Cap. Victorio Mori, ingresado el 1o. de febrero de 1936; el Cap. Félix Sosa, ingresado el 1o. de junio de 1936; el Cnel. (CyE) Esaú Prada, ingresado el 1o. de marzo de 1938; el Tte.2o. José Bueri, ingresado el 1o. de junio de 1940; el Tte. Cnel. Tomás Cantore, ingresado el 2 de enero de 1941; el Tte. 1o. César Piacenza, ingresado el 2 de enero de 1941; el Tte. 1o. Justo Rosa, ingresado el 18 de setiembre de 1941; el Tte. 1o. Carlos M. Alvarez, ingresado el 1o. de junio de 1942; el May. Andrés Ridao, ingresado el 24 de diciembre de 1942; el Tte. 1o. Manuel R. Villaamil, ingresado el 1o. de marzo de 1943; el May. Ruben J. Florio, ingresado el 1o. de setiembre de 1947; y el Tte. 1o. Clorides W. Gómez, ingresado el 1o. de setiembre de 1948.

Dos nuevos aviones en orden de vuelo

Durante ese año de 1928, solamente se ponen en orden de vuelo, dos aviones que se mantenían en reserva: el Nieuport No. 18, el 6 de setiembre; y un avión Breguet XIV acondicionado especialmente para ambulancia, que hace su primer vuelo el 15 de setiembre. Este último con ese acondicionamiento, prácticamente no hizo más vuelos y fue suplantado en 1931, por un avión ambulancia adquirido para tal fin, por el Ministerio de Salud Pública.

1928

El campo de Pando es usado por la Escuela Militar de Aviación

1928

A partir del mes de noviembre comienzan los aviones de la Escuela, a ir al Campo de Pando (el que años más tarde sería la sede de la Escuela Militar de Aeronáutica) de la Compagnie Générale Aéropostale, recientemente adquirido por la subsidiaria de esta compañía en el Uruguay, Aeroposta Uruguaya. Estas idas casi a diario de los aviones de instrucción de la Escuela a este nuevo campo de aviación, tenían como fin que se realizara allí cierta parte del aprendizaje de pilotaje, que en el campo del Paso de Mendoza podía resultar más dificultoso, por las reducidas dimensiones del predio, a lo que había que sumar las nuevas casas y otras construcciones que se iban levantando en sus alrededores. Para atender a los aviones de la Escuela que aterrizaban en Pando, ingresó el hoy extinto Tte. Cnel. (R) Rómulo Pérez, al año siguiente.

Nuevos aviadores

En diciembre finalizaron los cursos de Pilotaje, y el Poder Ejecutivo nombró al Cnel. Juan Sicco para controlar y verificar los exámenes, que comenzaron el día 18 de ese mes. A su finalización, el día 25 de diciembre se otorgaron los siguientes brevets de Pilotos Aviadores:

Brevet de Piloto Aviador	No. 42	Tte. 1o. José A. Baudean
Brevet de Piloto Aviador	No. 43	G/M Washington Marroche
Brevet de Piloto Aviador	No. 44	Tte. 1o. Cecilio Bentancur
Brevet de Piloto Aviador	No. 45	G/M Carlos Curbelo
Brevet de Piloto Aviador	No. 46	Tte.2o. Roberto Rodríguez
Brevet de Piloto Aviador	No. 47	Tte.2o. Miguel A. Gamou
Brevet de Piloto Aviador	No. 48	Tte.2o. Oscar M. Sánchez
Brevet de Piloto Aviador	No. 49	G/M Mario Botto
Brevet de Piloto Aviador	No. 50	Tte. 2o. Edmundo Canalda

Y del Curso de Pilotaje de Tropa:

Brevet de Piloto Aviador de Tropa No. 22 Sdo. Alfonso Izarra.

Don Celedonio Nin y Silva, en su libro "Del Centenario de la República Oriental del Uruguay" nos da una serie de datos sobre la Escuela Militar de Aviación, del año 1928 que pueden ser esclarecedores y ellos son los siguientes: la E.M.A. cuenta con 62 aviones y en cuanto a Personal da las siguientes cifras: 1 Director; 4 Instructores Aviadores Militares; 9 Pilotos de Escuadrilla; 1 Teniente Ayudante; 1 Sub-Oficial; 14 Sargentos, 72 hombres de tropa; 20 aprendices y 32 hombres de personal técnico y obrero.

1928

Capítulo Octavo

Los vuelos de gran aliento

1929

Nuevos aviadores de reserva o tropa

1929

El año 1929 que será tan recordable para la Aviación Uruguaya, por dos vuelos que se cumplieron en este año, fin de una década que se caracterizó por sus importantes raids y records, tomó a la Escuela Militar de Aviación como en años anteriores, en los meses de enero y febrero, en pleno período de vacaciones. Solamente volaron en el mes de enero, el Director, Tte. Cnel. Berisso y el May. Otero los días 11 y 12 en que cumplieron una travesía a la ciudad de Melo en un S.V.A. el primero y en el SPAD No. 3 el segundo. Otros vuelos no se efectuaron en esos dos meses, aunque los talleres seguían con su trabajo acondicionando los aviones para el próximo período de instrucción que comenzaría en el mes de marzo, a partir del día 21 con los alumnos Pilotos Aviadores Oficiales recibidos en diciembre y los Pilotos Aviadores de Tropa que, aunque habiendo terminado sus exámenes en diciembre junto con el Sdo. Alfonso Izarra, no habían recibido su Brevet, cosa que es subsanada el día 15 de marzo de 1929 en que se les entrega en el siguiente orden:

Brevet	de Piloto	Aviador de Tropa	No. 23	Sdo. Atahualpa García Montejo
"	"	"	No. 24	Sdo. Felipe Aldama
"	"	"	No. 25	Cbo. Modesto Lorenzo
"	"	"	No. 26	Sdo. Luis Tuya
"	"	"	No. 27	Sdo. Juan C. Viera
"	"	"	No. 28	Sdo. Héctor Rodríguez

El Sdo. Luis Tuya, que abandonó la Escuela dos meses después de comenzado el Curso de Aplicación, es decir en el mes de abril, años más tarde se dirigió al Paraguay, donde se alistó y efectuó el Curso de Oficial Aviador "Honorario" en la Escuela Militar de ese país hermano, interviniendo luego de terminada su preparación militar, en la Guerra del Chaco, habiendo tenido una muy buena actuación como aviador en esta contienda, en que se enfrentaron los pueblos hermanos de Bolivia y Paraguay.

Luego de finalizada ésta en 1935, regresó a nuestro país e inmediatamente que comenzó la Guerra Civil Española, se dirigió a ese país donde luchó en el Ejército del Aire, del lado republicano, perdiendo la vida en un combate aéreo como piloto de caza.

El vuelo del "Montevideo" hasta Colombia

Antes que se comenzara el Curso de Aplicación de Oficiales y de Tropa en la Escuela, el Tte. Cnel. Berisso, se dedicó a efectuar las últimas pruebas en vuelo al avión A.R.M.E.-2 "Montevideo", el cual durante todo el año 1928 fue volado y probado exhaustivamente por él y el May. Otero acompañados por el mecánico Moll. Después de varios vuelos y de tener todo pronto, tanto en la parte mecánica, como las autorizaciones correspondientes en nuestro país y en los países que sobrevolaría, el día 16 de marzo llevaron el avión Montevideo al campo de aviación de Pando, donde fue completado de combustible y al otro día bien temprano, aniversario de la creación de la primera Escuela de Aviación Militar, allá en el año 1913 donde Berisso fuera el alumno más destacado, parte acompañado por el Mayor Rogelio Otero y el mecánico Dagoberto Moll, para el vuelo más importante y ambicioso desde la fundación de la Escuela, el Raid Montevideo -Nueva York.

La idea era realizar una sola etapa entre Montevideo y
1929 Santiago de Chile, pero no pudo ser posible, y tuvieron que

aterrizar en Buenos Aires en el campo de El Palomar, por problemas en la tapa del cárter del motor.

Allí con ayuda de mecánicos argentinos, que conocían tan bien a Berisso desde 1915, lograron subsanar la falla, siendo probado el aparato en vuelo por cincuenta minutos el día 20, quedando pronto para recomenzar el raid a la mañana siguiente Ese día 21, partieron nuevamente, luego de una prolija revisación efectuada por Moll. Fueron despedidos por el Gral. Severo Toranzo, Inspector General del Ejército argentino; el Gral. Jorge V. Crespo, Director General de la Aviación Militar; el Tte. Cnel. Aníbal Brihuega, Jefe de la Aviación Militar; el Tte. Cnel. Pedro Zanni, Jefe del Grupo de Aviación No. 4, ex instructor de vuelo de Berisso en 1916 y gran amigo; el May. Antonio Parodi, Jefe del Grupo No. 1; todos brindaron antes de la partida por el éxito de la misión en el Casino de Oficiales de la Escuela de Aviación.

A la hora 08:47 dejaron el suelo y pusieron rumbo a Los Andes, siendo avistados en las localidades que estaban en su ruta como Junin, Vedia, Alto Grande, Alto Pencoso, Santa Rosa, San Martín y finalmente Uspallata y Las Cuevas, y de allí directo al Aeródromo El Bosque, donde a las 18:00 horas y luego de un vuelo de 9 horas y 23 minutos tocaron tierra. Fueron recibidos en vuelo, por un avión Curtiss "Falcon" piloteado por el Tte. Alberto Triviño y en el Aeródromo por nuestro Embajador Sr. Eugenio Martínez Thedy y personal de la Legación; el Director General de Aeronáutica Tte. Cnel. Arturo Merino Benítez; el Director de la Escuela de Aeronáutica, Tte. Cnel. Diego Aracena, con lazos de amistad con los aviadores uruguayos desde 1922, en que pasó por Montevideo, en vuelo de Santiago a Río de Janeiro, Jefes y Oficiales de la Aviación chilena; público constituido por jóvenes uruguayos, argentinos, chilenos y los medios de prensa entre quienes figuraba la empresa cinematográfica "Andes Film" de Santiago, que filmó la llegada y días más tarde la partida del

avión "Montevideo", obsequiando por medio de la embajada el día 2 de abril, la película filmada al Gobierno del Uruguay.

La calurosa acogida con que fueron recibidos en El Bosque, no fue sino el principio de su permanencia en Santiago, donde se recordaba muy nítidamente y con cariño la estadía de otros dos uruguayos aviadores en 1915 y 16, los Ttes. 1eros. Boiso Lanza y Sáenz Lacueva, que supieron conquistarse el afecto del pueblo chileno en ese corto período .

Fueron agasajadas con banquetes y recepciones y el día 22, en audiencia especial los recibió el Presidente de la República Gral. Carlos Ibáñez del Campo, a quién entregaron un mensaje del Presidente de nuestro país Dr. Juan Campisteguy. Más tarde ese mismo día también los recibió el Ministro de Guerra, General Bartolomé Blanche.

El avión, revisado y repostado por el mecánico Moll se encontraba, pronto para la partida el día 24, en que comenzaron su vuelo hacia el Norte. Ese domingo decolaron a las 08:45 horas, siendo despedidos por el Ministro uruguayo Sr. Martínez Thedy y todo el personal de la Legación; jefes y oficiales de la aviación chilena; público y la prensa de Santiago.

El vuelo se desarrolló normalmente y arribaron a Antofagasta, fin de esta etapa, luego de siete horas de vuelo. Allí fueron recibidos por autoridades y público, quienes les tributaron calurosos agasajos.

Al día siguiente, 25 de marzo, realizaron el tramo más corto del vuelo que fue el viaje entre Antofagasta y Arica, en el cual demoraron cuatro horas de vuelo. El siguiente tramo de Arica a Lima, lo cumplieron 24 horas más tarde, el día 26, pasando por Chala, Pisco y finalmente arribaron a Lima escoltado por dos aviones de la Aeronáutica peruana, que eran tripulados por los oficiales de esa Arma: Martínez Pinillos, Montoya, Escalante y Rivera. Aterrizaron en el campo de Las Palmas, habiendo volado 6 horas y 30 minutos desde su decolaje, en el

aeródromo eran esperados por el Ministro del Uruguay Sr. Fosalba y su familia; aviadores peruanos y mucho público que los ovacionó a su arribo, con grandes muestras de simpatía. En la próxima jornada, mientras Moll preparaba el avión para la siguiente etapa, hicieron las visitas de rigor a las autoridades nacionales, siendo recibidos por el Presidente de la República, Sr. Augusto Bemardino Leguía, a quien entregaron una carta del Presidente Campisteguy. Más tarde en la Cancillería saludaron al Ministro Sr. Ruda Gamio, así también como al Ministro de la Guerra y al Director General de la Aviación Peruana Capitán de Navio Growe, quien hizo unas excelentes declaraciones, sobre el vuelo y la máquina, por haber sido construida en el Uruguay.

Los aviadores Carlos Martínez Pinillos y Teniente de Navío Carlos Zagarra, que habían pasado por Montevideo en diciembre de 1928 en vuelo por Sudamérica, en el avión Bellanca "Perú", acompañaron a Berisso y Otero a varias entrevistas, recordando la amistad que contrajeron con ellos en Montevideo y congratulándose por el éxito de sus colegas del Plata.

Dos días más tarde, el 28, partieron nuevamente hacia el Norte arribando a Paita después de haber volado seis horas, donde fueron muy bien recibidos por autoridades y público. En esa localidad del Norte del Perú permanecieron dos días, decolando nuevamente el día 30 de marzo rumbo a Cali en Colombia. Fueron despedidos por una gran muchedumbre que les testimonió sus simpatías con verdadero entusiasmo, lamentablemente el mal tiempo les jugó una mala pasada, y tuvieron que regresar habiendo llegado hasta Tumbez todavía en el Perú. Aterrizaron nuevamente en Paita luego de volar tres horas y media.

El 31 decididos a llegar a Cali, decolaron nuevamente hacia el Norte, abandonando la costa, para seguir una recta directa a esa ciudad colombiana alejada unos 1.500 Kms. de Paita. El vuelo se fui desarrollando normalmente, aunque entre nubes cada vez más espesas, característico de la zona ecuatorial, a partir de la desembocadura del Río

Guayas en el Pacífico, un enorme estuario semejante al Río de la Plata, donde se encuentra la floreciente ciudad de Guayaquil. Internados totalmente en territorio ecuatoriano, prácticamente sin ver el suelo, volaron de esa manera hasta cruzarlo, cuando ya llevaban 4 horas 45 minutos de vuelo observaron que comenzaba a salir humo del motor. Una bomba de aceite había dejado de funcionar.(Había que descender, y rápidamente, si no querían terminar en un peligroso incendio. Berisso efectuó el cruce de las nubes hasta que logró ver la tierra (hay que pensar que el avión prácticamente estaba desprovisto de aparatos para vuelo instrumental, como casi todos los de la época, recién se comenzaba a experimentar sobre esto en EE.UU. y Europa) la nubosidad muy cerca del suelo, y éste pura selva, el humo aumentaba, cuando lograron ver un claro y en él una choza. Berisso, sin vacilar dirigió el avión hacia allí, para aterrizar lo antes posible, cosa que se logró aplastando el aparato en el claro, para no capotar, de cualquier manera el lugar era muy estrecho y terminó la carrera del aterrizaje estrellándose contra los árboles. Otero ileso. Berisso con un golpe sin importancia en la cabeza y Moll, el más afectado, con fractura del cuello del fémur, como más tarde se supo, por lo que tuvo que ser retirado de los restos del avión por Berisso. Antes de poder rescatar nada del avión que se había incendiado, estalló, todavía le quedaban más de mil litros de nafta en sus tanques. Todo esto presenciado por un grupo de indígenas que habitaban en el lugar, con la consabida sorpresa que les estaba causando esta extraña interrupción a su vida cotidiana, de cualquier manera, ya pasada la sorpresa, les prestaron ayuda y los llevaron a una canoa donde los instalaron, la cual estaba en un río muy cercano que era el Cayapa. Esta gente se dedicaba a extraer caucho de la selva, y se internaban por ese río en la espesura.

Volvieron sobre sus pasos en la canoa y navegaron durante dos días hasta un poblado llamado Terembí, donde cambiaron de embarcación, ayudados por un evadido de la cárcel de Cayena, en la Guayana Francesa, y por este río, seguramente afluente del

1929

Mira, hasta una isla, donde a su vez, fueron ayudados por un italiano que les suministró una lancha a motor, con la cual pudieron arribar al puerto de Tumaco, en una isla situada en la desembocadura del río en el Pacífico, territorio colombiano, era el día 2 de abril. En el hospital de Tumaco le enyesaron la pierna a Moll, quedando internado. Berisso y Otero fueron muy bien recibidos, la prensa se encargó de comunicar a toda América el hallazgo de los aviadores, por más de dos días desaparecidos, y de su odisea por la selva. La satisfacción fue general, sobre todo en nuestro país y en los lugares que habían pasado en su ruta hacia el norte.

Este vuelo, el más importante que enfrentó la Escuela en su historia, fue bruscamente interrumpido por esa falla de la bomba de aceite, de todos modos fue una gran conquista y prácticamente habían sobrepasado la mitad del viaje. Era la primera vez en Latino América que se encaraba un raid de esta naturaleza, con un avión enteramente construido en el continente, salvo su motor. Los tripulantes permanecieron en Tumaco hasta el día 26 de abril en que tomaron un avión Fairchild de la S.C.A.D.T.A. (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos, hoy AVIANCA) en Tumaco mismo, que los devolvió a Paita en el Perú y de allí el 27, en un avión Junkers 3 hacia Lima, donde tomaron el vapor Esequibo, que los dejó en Valparaíso, Chile, el día 10 de mayo, pocos días más tarde en el trasandino hacia Buenos Aires y de allí a Montevideo en el vapor de la Carrera, donde fueron recibidos por familiares, amigos y delegaciones militares. El día 21 de ese mes, el Tte. Cnel. Berisso ya estaba volando en la Escuela, efectuando una inspección al Campo de Pando.

Los cursos de aplicación en 1929

Mientras el avión "Montevideo", con su tripulación efectuaban el raid relatado, en la Escuela se comenzaron los Cursos de Aplicación con los alumnos Pilotos Aviadores, oficiales y de tropa. Al Curso de Aplica-

ción de oficiales se le suman el Cap. Guido P. Gagliardini y el Tte. 1o. Ismael Spínola que había finalizado el Curso de Pilotaje el 19 de diciembre de 1927. Y en el Curso de Aplicación de Tropa se le suma el Cabo Eladio Silvera, también de 1927. Alternándose como instructores de vuelo en la primera mitad del año y para estos Cursos de Aplicación figuraron: los capitanes Glauco Larre, Hernán S. Barú, Joaquín S. Costa, Oscar D. Gestido, Felipe Gutiérrez, Mariano Ríos Gianola, Héctor Joanicó, Servando Castillos; y el Sub Oficial Juan R. Martínez.

Los preparativos para el cruce del Atlántico Sur por Challe y Larre Borges

En el mes de octubre de 1928, de acuerdo a la distribución de los valores, para dar cumplimiento al artículo 22 de la Ley del 16 de noviembre de 1926, el Poder Ejecutivo, decidió disponer de $ 15.000.00 (quince mil pesos) para la adquisición de un avión de guerra en Europa. El avión elegido fue el Potez 25 A.2 de acuerdo a la sugerencia que efectuó la Dirección de la Escuela, como así se puede colegir al leer la página 8 del folleto editado por el Tte. Cnel. Berisso en 1929, "Elección del tipo de construcción para nuestra Aviación Militar". Para controlar y verificar la elaboración de ese avión, el 10 de abril de 1928 fue nombrado el Mayor Tydeo Larre Borges, para integrar la Comisión que se encontraba en Europa a fin de recibir materiales adquiridos para el Ministerio de Guerra y Marina.

Este nombramiento solucionó sus problemas, para la preparación de un raid transatlántico que pensaba hacer en el año 1929, que nos ocupa. Para ayudar a que esta nueva hazaña de nuestro compatriota se pudiera llevar a cabo, se formó un Comité Nacional para secundar este proyectado vuelo transoceánico, su Presidente fue el C/N Don José Aguiar y su secretario, Samuel Ferrand Astengo; el Comité prestó su invalorable ayuda, al igual que el formado anteriormente "pro raid alrededor del mundo", y gracias a sus buenos oficios ante el Sr. Presi-

dente de la República Dr. Juan Campisteguy, se consiguió la autorización para que Larre Borges tentara nuevamente la empresa, aunque la financiación de la misma esta vez corrió por cuenta de una fábrica de motores franceses, la Lorraine Dietrich, y no se realizaron colectas y festivales para recaudar fondos. Que interviniera esta fábrica de motores de aviación, en la financiación de este raid, al igual que la creación de estos Comités, nos dice de la capacidad diplomática de nuestro pionero, quien al arribar a Francia en 1928 prosiguió los contactos que con seguridad había mantenido epistolarmente con varias factorías y empresas dedicadas a fornecer a la aviación de máquinas y aparatos, para lograr que alguna de ellas estuviera dispuesta a financiar este gran vuelo, para que a su vez con él se promocionara ante la opinión especializada del mundo, como ocurría a menudo, cuando se alcanzaba el éxito en esta década, tan característica de expansión de la Aviación. También, posiblemente, la casa Lorraine haya recomendado para mejor éxito de este vuelo al Cap. Léon Challe, como copartícipe del mismo, dada su vasta experiencia triunfal en varios grandes raids, y su probada idoneidad como aviador, donde se destaca en los vuelos de larga distancia, como los que realizara en África del Norte; más tarde en 1926, París-Bender Abbas con Breguet XIX GR, record de distancia mundial (5.174 Kms) por el cual recibió la Legión de Honor; y el más importante aún en 1927, París —Saigon— París, en un Potez 25, con motor Lorraine de 450 HP. Ya puestos de acuerdo Larre Borges y la fábrica Lorraine, y este a su vez con el Cap. Léon Challe, se consagraron a la tarea de seleccionar el avión con el cual intentarían el gran raid, que sería transoceánico, según las exigencias de nuestro precursor. La elección recayó en un avión Bernard 197 G.R., con motor Lorraine de 450 HP "demultiplié" 12 EB, fue pedido a su constructor, instalado en Istres, al Sur de Francia, sobre el lago Berre, por el Cap. Challe, como este aparato era un avión que aunque monomotor era de gran porte, integraría la tripulación el mecánico Jousse y un radiotelegrafista a designar. Las pruebas de esta gran máquina lleva-

das a cabo en Istres en el mes de octubre de 1928, no rindieron lo esperado para este tipo de Raid, aunque fue usada por otra tripulación a principios de 1929, con la matrícula F-AIYI en un intento de record París-Saigón, finalizado 160 Kms. después de Rangún por aterrizaje forzoso.

Por recomendación de la Casa Lorraine, los aviadores Larre Borges y Challe, optaron por un avión Breguet XIX GR (Grand Raid) "Bidón", con motor Lorraine de 450 HP. Los mecánicos fueron quienes le colocaron el apodo de "Bidón" , que permaneció por su inusual capacidad de combustible de 3.735 litros, aunque el que nos ocupa llevaba 4.150 litros.

Luego de haber llegado a un acuerdo con la Casa Lorraine Dietrich y haber aceptado a Challe como compañero, Larre Borges en 1928 y principios de 1929 no tenía aún muy clarificado ni la ruta transatlántica ni la época en que se iba a realizar el vuelo. Para que se tenga una idea de esto, en enero de 1929, precisamente el día 20 hizo las siguientes declaraciones en Francia: si no le impidiera la misión que por designio del Gobierno Uruguayo desarrolla en París, en su carácter de miembro de la Comisión de Adquisiciones, efectuaría un raid en ese mes con el avión Bernard según la siguiente ruta: París - Senegal - Río de Janeiro - Valparaíso - Montevideo. En otros artículos sobre el proyectado vuelo y en toda la prensa, aparecía Larre Borges, en febrero de 1929, declarando que el raid partiría de Marsella y como destino final Montevideo, el cual comenzaría de un momento a otro. De esta manera, en estos primeros meses de 1929, nuestros ciudadanos y en gran manera también los argentinos esperaban con ansias el comienzo del mismo.

A fines de enero de 1929, se solucionó el problema del avión. Pues aunque habían seleccionado el Breguet XIX, en la factoría de Villacoublay, cerca de Versailles (donde se construían) no había en existencia, solamente se daban los toques finales a cuatro que pertenecían a L'Aéronautique Militaire. Se hicieron gestiones ante este organismo

militar y les fue cedido uno de ellos que se les entregó a principios del mes de febrero. Días más tarde comenzaron los vuelos de control y entrenamiento partiendo alrededor del 10 hacia Istres, (en el sur y cercana de Marsella, allí existe una Escuela de Aviación Militar y como se dijo anteriormente las factorías Bernard) con el objeto de realizar ensayos.

En pleno vuelo luego de haber pasado la ciudad de Lyon en las cercanías de Vienne, tuvieron una "panne", efectuando un aterrizaje forzoso sin consecuencias, dejando el aparato a la intemperie por varios días (fue un invierno muy crudo) expuesto al frío y a las bajas temperaturas reinantes. Finalmente arribaron a Marsella el día 16 en la noche, siguiendo al otro día hacia Istres, para posteriormente dirigirse a París (Villacoublay) donde cambiaron el motor por otro del mismo tipo. En Istres permanecieron varios días y realizaron algún vuelo, luego llevaron el avión a Marsella y de esta ciudad partieron el día 28 de febrero a las nueve de la mañana rumbo a Burdeos, adonde finalmente arribaron, a pesar de una tormenta que los desvío hacia el Norte y los hizo pasar a las tres de la mañana del día 1o. de marzo por Villacoublay. Aterrizaron a las 13.00 horas de ese día en Burdeos luego de haber volado 28 horas, pero no estuvieron mucho tiempo en ese lugar, después de repostar a las 15.25 a dos horas y poco de haber aterrizado decolaron hacia París, finalizando este raid de entrenamiento. En el ínterin Challe intervino en las "Journées Nationales de L'Aviation", en Vincennes los días 19 y 20 de mayo, ganando el premio del Presidente de la República, con Nieuport 641, motor Lorraine de 230 HP con 5 pasajeros.

Se recibe el Potez No. 1 de motor Hispano-Suiza

Larre Borges cumplió con su misión "de compra de un avión de Guerra" controlando el armado y la puesta a punto del mismo,

un Potez 25 A.2, con motor Hispano-Suiza X 12 Db de 500 HP, construido por la Societé des Aéroplanes Henry Potez de Méaulte, en Somme, al norte de París, como había sido seleccionado por Berisso en su folleto. El aparato se embarcó por el mes de junio, cuando Challe se preparaba para la copa Michelin cuyo objeto era dar la "Tour de France" en 15 escalas, a una velocidad media superior a 150 KPH, con una potencia máxima autorizada de 250 HP, Challe arribó segundo de Michel Détroyat, el día *21* con un biplano Blériot SPAD 61 con motor Lorraine de 230 HP, a una media de 183 KPH. A todo esto Larre Borges permaneció en Francia preparando el gran vuelo transatlántico mientras el Potez arribó a Montevideo, se armó y fue probado en vuelo el día 31 de julio por el Cap. Glauco Larre Borges y el mecánico Rígoli; se le adjudicó el No. 1.

Nuevo curso de pilotaje de tropa y nuevos aviones

En el mes de agosto ingresaron a la Escuela nueve alumnos para el Curso de Pilotaje de Tropa, comenzando dicho curso en el mes de setiembre, realizándose en forma acelerada. Sus instructores fueron los capitanes: Ríos Gianola y Joanicó; el Sub Oficial Martínez; y alternadamente el Tte. Oscar M. Sánchez, y los G/M W. Marroche y Carlos A. Curbelo (estos tres últimos alumnos del Curso de Aplicación de Oficiales).

Durante el año 1929, además de recibirse al Potez No. 1, se armaron en los Talleres los siguientes aviones: 5 aviones Nieuport Nos. 7, 8, 27, 28 y 29, que vuelan a partir del 21 de marzo, cuatro aviones Breguet XIV, Nos. 5, 8, 10 y 12 que vuelan a partir del 5 de abril; se arma otro AVRO 504 K que llevará el distintivo AC-2, aunque ya en esa época, el Aero Club del Uruguay había prácticamente desaparecido y no se daba más instrucción de vuelo

1929

en la Escuela Militar de Aviación, los socios de esa Institución pasaron a volar en el Campo de Villa Colón (hoy Ángel S. Adami).

Vuelos de entrenamiento y ensayo en Francia

Mientras se conseguían las autorizaciones pertinentes, se preparaba el raid transatlántico, y se acondicionaba el avión (motor, radio, pintura, etc.), en Francia, Larre Borges y Challe, no perdían oportunidad de mantener su entrenamiento y a su vez obtener algún récord o intervenir en alguna carrera aérea, como en la que entraron segundos al fin del verano boreal, los días 14 y 15 de setiembre, en el balneario de La Baule Escoublac (La Baule), en el departamento de Loire Atlantique, cercanías de Saint-Nazaire, sobre el Atlántico, con hidroavión F.B.A. Schreck, biplano, con motor Lorraine de 450 HP.

En el mes de octubre y después de más de un año de proyectos y pruebas, Challe y Larre Borges, consideraron que ellos y el aparato se encontraban en condiciones, luego de los ensayos que fueron por demás satisfactorios. Según declaraciones que hizo Larre Borges a la prensa el día 14 de octubre, días atrás habían efectuado un vuelo de 44 horas, sin señales de inconvenientes en el motor. La demora en el comienzo del gran raid, ahora se debía a que ellos intentarían batir el record de distancia el cual en esos días, entre el 27 y 29 de setiembre, se había logrado sobrepasar por la tripulación formada por Dieudonné Costes (Jefe Piloto de la Casa Breguet) y Maurice Bellonte (navegador) con el avión Breguet XIX "Super Bidón" entre París y Moulart (China, cerca de Manchuria) sin escalas 7.950 Kms; pero aún en esa fecha de octubre no se había homologado por la F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale) como récord del mundo, y cada demora de días se transformaba en meses, dado que tenían que esperar el pleni-

lunio, para intentar el cruce del océano, que ahora sería desde Sevilla, España; por lo que había que llevar el aparato en vuelo hasta esa ciudad andaluza, en la cual se desarrollaba la Exposición Internacional, donde intervenía Uruguay con un pabellón en el cual se exponían nuestros productos de exportación.

El vuelo hacia Sevilla

Días más tarde se comenzaron a tomar todas las providencias para el recibimiento y abastecimiento del avión en el aeródromo de Tablada en Sevilla, comunicándole el Ministro de nuestro país en Madrid, Sr. Benjamín Fernández y Medina a nuestro cónsul en Sevilla, que se encargara de solicitarle al Jefe del Campo de Aviación la ayuda necesaria para la preparación y hangaraje del aparato que daría el gran salto hacia América.

El día 15 de noviembre, con todo listo en Villacoublay, Versailles (cerca de París), partieron a las 13.00 horas hacia Istres, en el Sur. Arribaron a este aeródromo al fin del día, y se quedaron, por preparativos y mal tiempo hasta el 19 de ese mes, en que partieron en la mañana, a la hora 9.10 hacia Sevilla, 1.200 Kms. al suroeste. Este tramo del raid fue cumplido en 7 horas y 30 minutos, a lo que había que sumar el sobrevuelo varias veces del sitio donde se encontraba la Exposición Internacional de Sevilla. Fueron recibidos por Oficiales de la Aeronáutica de guarnición de Tablada, los cónsules francés y uruguayo y mucho público. Les dieron la bienvenida el Comandante del Aeródromo y el Marqués de Porras, Presidente del Real Aero Club de Sevilla. Fueron muy agasajados con banquetes y fiestas, y hasta un asado criollo en el pabellón argentino de la Exposición Internacional, que en esos días era visitada por S.A.R. la Infanta Isabel, tía de Don Alfonso XIII, quien tuvo la deferencia el 22 de noviembre de dirigirse hasta el aeródromo de Tablada, para observar el avión y conversar con

1929

Challe y Larre Borges por quienes se mostró muy interesada, deseándoles a ambos aviadores un feliz término a su audaz empresa.

Como tenían que esperar al plenilunio del mes de diciembre, los aviadores luego de asegurarse que el aparato estaba repostado y bien guardado en el hangar de "bombardeo" (como así se le decía) se tomaron unas vacaciones, dirigiéndose a Madrid en un avión postal el 24 de noviembre, acompañados del Jefe de la Base de Tablada. En esa capital visitaron a los aviadores Jiménez e Iglesias que en ese año había cumplido un gran vuelo, primero transatlántico y luego por toda América Latina. También agradecieron al Cnel. Alfredo Kindelán, Jefe de la Aeronáutica Española, las facilidades acordadas para la realización del vuelo. En Madrid fueron muy agasajados, y los aviadores españoles Franco y Ruiz de Alda, acompañados por el marino uruguayo Rivera Travieso les brindaron una cena íntima. El 27 partieron para París en tren, regresando a Sevilla en avión el día 10 de diciembre, acompañados por el ingeniero Carol de la Casa Lorraine y ya se pusieron en campaña para dar los últimos toques al aparato. El trece de diciembre y el 14 efectuaron vuelos de prueba, comprobando en este último día que todo funcionaba correctamente, no solo la máquina en sí sino todos sus accesorios como las radios, las luces, etc. Al aterrizar, el avión fue puesto a pleno de combustible y los comisarios de salida que habían sido ya nombrados, Cte. Acevedo y Piloto Civil Fernando Flores, Secretario del Real Aero Club se encargaron de colocar los precintos correspondientes en los tanques de combustible.

La partida desde Tablada

Por fin llegó el gran día, el 15 de diciembre al mediodía, partieron a la conquista del Océano Atlántico Sur una tripulación mixta, de dos naciones, cosa que no era común. Pocas veces en la historia

de la Aviación se dio este hecho, por un lado un experimentado piloto de grandes raids internacionales, de competencias, meetings y carreras, como se pudo captar anteriormente; por el otro un Oficial de la Aeronáutica del Uruguay (un país tan pequeño y lejano) que no había podido vencer al Océano en una tentativa dos años atrás. Con estos dos hombres se realizó el sueño de gloria de todo un país, pues aunque para Francia era un laurel más, para nosotros era y sigue siéndolo la conquista más importante de nuestra historia Aeronáutica y una de las más importantes de Sudamérica, pues Larre Borges fue el primer americano en conquistar el Océano Atlántico Sur en vuelo directo y en monomotor. Pero además hay que tener en cuenta que fue su tesón, y su gran intrepidez que hizo que, tanto en Uruguay como en Francia creyeran en él y una gran fábrica de motores como era la Lorraine-Dietrich pusiera a su disposición un gran avión con un compañero como Challe. Otra cosa no común era que el aparato, aunque llevaba la bandera francesa en el timón de dirección, no poseía marcas de matrícula y sí cocardas con los colores de Francia en las cuatro alas, sin ningún tipo de numeración; todo el avión estaba pintado de blanco y en el fuselaje diagonalmente los colores de nuestra bandera en ambos lados, con una cigüeña pintada también en cada lado que representaba uno de los cuatro grupos de caza, el S.P.A.73 "Les Cigognes" en el que había servido Challe, al cual también perteneciera el "as de ases" Guynemer. Se había agrupado un gran gentío, para ver la partida del "Pájaro blanco", como había sido bautizado en Sevilla; entre las personalidades se encontraba el Cónsul del Uruguay Sr. Segismundo López de Rueda, el Cónsul de Francia Mr. Morreau, Oficiales aviadores, socios del Real Aero Club, periodistas, y los comisarios de partida que sellaron los dos barógrafos que llevaba el aparato.

1929 El despegue de esta pista de 1000 mts., que ya había sido usada por los aviadores españoles Jiménez e Iglesias, fue todo un

éxito a pesar de la carga completa que llevaba el avión. Pero dejemos que nos relate el Cap. Léon Challe todas las peripecias de este gran raid y sus andanzas posteriores por América del Sur, según la traducción del artículo que escribió para la "Revue de la Societé Générale Aéronautique" de abril de 1930.

LA CONQUISTA AÉREA DEL ATLÁNTICO SUR

por el Capitán Léon Challe

(traducido por el autor)

PREPARATIVOS Y PARTIDA

"Dos consideraciones de igual importancia nos habían hecho fijar nuestra partida el 15 de diciembre al mediodía: era necesario que tuviéramos la *certeza de poder reconocer al otro día en las primeras horas, la isla generalmente brumosa de Santiago de Cabo Verde, donde las luces son poco menos que inexistentes. Nosotros queríamos descartar la eventualidad de un aterrizaje durante la noche; al otro día sobre la costa brasileña, si llegáramos a quedarnos sin nafta. En efecto teníamos que basarnos sobre un radio de acción correspondiente a 43 horas de vuelo continuado.*

Reconfortados con un buen desayuno tomado en Sevilla, llegamos sobre mediodía al campo de aviación de Tablada, donde se encontraban muchos amigos entre ellos los oficiales, del Centro Español, representantes del Aero Club y de la colectividad uruguaya y francesa. El poco lugar que disponíamos a bordo nos obliga a reducir nuestros equipajes pudiendo llevar solamente algunos víveres y las cartas de navegación. Al mediodía decolamos

rumbo Norte con un viento suave de deriva de la derecha (E). Sobre una pista que era la diagonal del terreno, y la más larga. Decolamos muy fácilmente después, de una carrera de 800 metros.

Los preparativos del Ing. Carol, y de nuestros dos mecánicos nos daban la certidumbre que el avión podía decolar con facilidad con el completo de nafta de 4.200 litros.

Yo mismo tenía la certeza de que podíamos llevar una carga superior. Después de un viraje a la izquierda sobrevolamos sobre nuestro punto de partida y tomamos rumbo Sur a 50 metros de altitud. Pronto dejamos la costa de España al Sur de Cádiz, volando a baja altura y divisamos muchos barcos en dirección o regreso de Gibraltar. Una hora después de nuestra partida sobrevolamos Tánger, habiendo recorrido 185 Kms.

Bordeando las costas de Marruecos pasamos sucesivamente, Rabat a las 15 horas y Casablanca a las 15 horas 20 minutos. Mientras tanto nuestra antena telefónica (T.S.F.) ha estado tendida pero nos sorprende de no tener contestación alguna a nuestros mensajes. En efecto un cable que venía del generador estaba roto. Con las posibilidades que teníamos en ese momento, un cuchillo y una parte de antena; Larre Borges repara la conexión quebrada, no sin antes recibir violentos choques eléctricos en sus dedos, ya que el generador en ausencia del freno continuaba generando. Al primer ensayo que seguía a esta reparación, tuvimos una respuesta inmediata que nos colmó de alegría, porque es raro y siempre difícil reparar una panne en vuelo, sobre todo cuando uno no puede mover los brazos y las piernas con soltura.

Estamos ahora al Sur de Casablanca. El horizonte se presenta muy brumoso y la costa desaparece detrás de las nubes, la noche se acerca, y pronto estará oscuro en el momento de cruzar la bahía de Agadir a las 17 horas. Reencontramos la costa más al Sur en Río de Oro, en donde innumerables fuegos de los

1929 *nómades de aquella región, pareciendo como si hubieran dado un*

rendez-vous por nuestro pasaje. Larre Borges reconoce la región y me indica al pasar los restos del hidroavión Uruguay naufragado en 1927, donde él iba de piloto. A las 20 horas sobrevolamos Cabo Juby donde vimos el balizaje de la Cie. Gle. Aéropostale. Estamos a 500 metros de altitud pero el viento del Este ha levantado gran cantidad de arena que hace la visibilidad muy mala. Visibilidad casi nula a las 22 horas hasta Port Etiénne, no podemos soñar a elevarnos más alto. El indicador de vuelo giroscópico nos da seguridad en aquella atmósfera rojiza y sin horizonte.

Muy felices advertimos que volamos en la vertical de Port Etiénne. De allí pusimos rumbo a Santiago al dejar la costa, con una corrección de deriva.

LA NOCHE EN EL OCÉANO

Son las 1.40 de la mañana y 960 Kms. nos separan todavía de Porto Praia. A un centenar de millas nos reencontramos con algunas nubes, la visibilidad mejora y descendemos debajo de los 1.000 mts. para aprovechar los vientos alisios. Después de Sevilla, nuestro promedio de velocidad es de 160 Kms. por vientos del S.E. casi en contra, teniendo que luchar con él desde Marruecos. Durante el recorrido de Port Etiénne a Praia entramos en comunicación con el paquebote Lutetia que se dirige a Francia y se encuentra ligeramente al N. de nuestra ruta. Igualmente estamos en comunicación con el aviso que lleva el correo de la Cié. Générale Aéropostale. Lamentablemente no nos es posible obtener relevamientos radiogoniométricos para trazar nuestra ruta, como esperábamos.

A las 5 horas vimos las luces del único barco que cruzamos en toda la travesía (sin duda alguna un carguero sin T.S.F.)

A las 6 horas de la mañana, todavía noche cerrada, gracias a un reflejo de la luna, divisamos una mancha negra ubicada a nuestra derecha, sobre la cual nos dirigimos y que identificamos

como la Isla Do Sal. Dejamos Boavista a nuestra izquierda y nos dirigimos a la Isla de Santiago. Teníamos una deriva de 4 grados hacia la derecha.

AMANECE

A las 7 horas, el día amanece y vemos la Isla de Santiago, donde cortamos por la parte oriental y la dejamos a las 7.35. Es en vano que nosotros intentamos obtener nuevo relevamiento radiogoniométrico para trazar nuestra ruta. Tenemos por ello mucha pena. Una primera inquietud nos viene por nuestra gasolina. Terminamos de hacernos nuestra rápida toilette con agua de Vichy, cuando sentimos el olor característico de gasolina. Es ciertamente el "vide-vite" que es lo que nosotros temíamos, pero los medidores de líquidos funcionan regularmente durante las horas que siguen y no les prestamos atención a este contratiempo que sin embargo a la larga nos ha contrariado bastante.

El tiempo es bueno y el mar se ve tapado por las nubes bajas. Volamos a 1.400 mts. de altitud debido a que el calor ya se hace sentir. Tenemos un apetito muy grande pero nuestros víveres se encuentran muy apartados, los que se encuentran al alcance de la mano son rápidamente consumidos. Pero se tendría que dejar los comandos para llegar a los otros.

Nuestro bastón de doble comando no puede ser utilizado por la antena de T.S.F.

Yo tengo que renunciar después de haber intentado varias veces alcanzar mi desayuno. He tenido que hacer una verdadera gimnasia en esta travesía conjuntamente a la acción de un café muy fuerte que me provocan calambres desagradables que se disipan con un poco de aspirina, afortunadamente, llevada para combatir la intoxicación por el carburante.

1929

PRIMERAS TORMENTAS

1929

Sobre las 11 horas del día 16 las primeras tormentas y un cielo amenazante nos hace pensar en muchas cosas. Tomamos una altitud de 3.800 mts. y pasamos varias granizadas Pero el cielo se cubre totalmente a una altitud de 6 a 7 mil metros. A las 15 horas el tiempo está completamente cerrado y debemos volar a 2 500 mts. entre dos capas de nubes y de lluvias hasta las 18 horas. En ese momento dejamos el mal tiempo a la derecha de nuestra ruta. Había en general tres capas tormentosas a 300 mts. a 2.500 mts. y otra de 3.500 a 4.000 mts.. Las capas se juntaban unas con otras. Mientras tanto recibimos un mensaje de la Cie.Gle. Aéropostale de uno de sus "avisos" que navegaba cerca. Luego recibimos otro de la Isla Fernando de Noronha que por la frecuencia de trasmitir nuestros mensajes había situado el avión muy adelantado a nuestro horario y nos creía entre la isla y la costa de Brasil.

Nosotros no teníamos en cuenta estas trasmisiones que nos parecían muy optimistas, pero ellas fueron confirmadas por dos veces y nos dirigimos al S.W. para llegar a Natal y confirmar lo más pronto posible la duda de esta indicación. Volamos así varias horas y llegó la noche sin traer nada nuevo. Nos sobreponemos a la mala impresión, después de nuestra partida, pero reencontramos un tiempo muy tormentoso, los relámpagos iluminaban constantemente nuestro avión; la antena T.S.F. recibía continuas descargas hasta que quedó completamente inutilizada.

SOBRE LA COSTA BRASILEÑA

En ausencia de comunicaciones, debemos recurrir a nuestro razonamiento que no nos engaña y nos hace tomar una ruta verdadera y 2 horas más tarde nos lleva sobre la costa que

apercibimos a las 23.50 horas. Después de la orientación de la costa nos situamos N.W. de Natal a una velocidad aérea de 200 Kms. Pero un viento muy violento en altura nos da la impresión de no avanzar, a un régimen de 1.400 vueltas que nos indica nuestro cuenta vueltas. Descendemos a 600 metros pero el calor de la tormenta nos obliga a tomar altitud nuevamente. Para ganar tiempo cortamos al interior para reencontrar la costa hacia Natal, pero fuertemente derivados por el viento del este pasamos al oeste de esta Ciudad sin apercibirla y sin darnos cuenta. Nos internamos sobre tierras en una región bastante montañosa y cubierta de vegetación con una luna muy velada, cuando se declara la panne de la gasolina agotada. Inmediatamente hice picar el avión para impedir la detención de la hélice y abrir nuestro tanque de reserva de fin de vuelo y nuestro motor 450 arranca alegremente. Pero nos queda desgraciadamente una cuarentena de litros de gasolina en el pequeño tanque auxiliar y nos parece difícil, en esas condiciones, salvar el aparato, ya que el día aparece dentro de 2 ó 3 horas. Volamos un tiempo en dirección a la costa pero está lejana y antes de realizar un aterrizaje forzoso sin motor, decido aterrizar en un lugar que parecía menos accidentado que los otros.

Pero llegamos a un lugar que yo distingo con dificultades y el avión cayó 2 ó 3 metros sin capotar, rompiendo el tren de aterrizaje, con sus consecuencias. Habíamos volado más de 40 horas continuadas! Estamos en el día 17 a las 4.15. En el choque me lastimé la cabeza con el compás ubicado justo frente a mi. Una fuerte hemorragia me enceguece y me fuerza a tenderme y no tardo en perder el conocimiento. Larre Borges habiendo podido recuperarse, solicita auxilio, de los moradores que acudieron al ruido del avión y me hace transportar por ellos en una parihuela, suspendido de un tronco. El balanceo de este medio de transporte

1929 *a brazo, me saca de mi desmayo por cortos despertares y veo con*

una impresión de cine, negros agitarse alrededor nuestro. He guardado en mi memoria la visión de un gran negro llevando religiosamente el barógrafo de nuestro avión, con respeto evidente. Aquel instrumento tan extraño para ellos.

Nos trasladamos de esta manera 6 a 7 Kms. (Larre Borges a caballo) para encontrar una chacra donde un médico llegó a mediodía y me dio los primeros auxilios necesarios. Alrededor de las 15.00 horas, una avioneta de Natal aterrizó en un claro a algunos kilómetros de la chacra con el Comandante Petit, aviador brasileño y Dejeker, piloto de la Compagnie Générale Aéropostale.

Fui trasladado a Natal y curado esa misma noche. Durante este tiempo Larre Borges cablegrafiaba al Ingeniero Barbarou, a quién debemos nuestro valiente motor Lorraine. "Mi querido Ingeniero Barbarou: Ante todo mis más calurosas felicitaciones por la forma maravillosa en que ha marchado su motor. Su sonido regular y armonioso ha sido para nosotros en medio del Atlántico una canción de cuna. No encuentro nada mejor para expresarle el sentimiento de seguridad que experimenté al sentirlo funcionar. Larre Borges".

Nos quedamos 4 días en Natal donde el Hospital, admirablemente ubicado a orillas del mar, está muy bien organizado y donde tuve una estadía muy agradable.

RIO DE JANEIRO

Nosotros aceptamos, desde luego la amable invitación de M. Bouilloux-Lafont y podemos partir después del mediodía del 21 por Correo regular a Río de Janeiro. Sobrevolamos por hermosas regiones y en cada una de las escalas somos recibidos por las personalidades locales. Numerosos aviones militares brasileños nos escoltan por los espléndidos paisajes de los alrededores de Río

de Janeiro, aterrizamos el domingo 22 de diciembre a las 14 horas en el aeródromo de la Capital del Brasil. Nos encontramos allí al General Alvaro Guilherme Mariante, Director de la Aeronáutica Brasileña, el Embajador de Francia, el Gral. y los Oficiales de la Misión Militar Francesa, M. Bouilloux-Lafont y el Personal de la Cié. Gle. Aéropostale. Una muy agradable recepción nos es ofrecida en el mismo lugar en una de las hermosas construcciones de la Aeronáutica.

Después de una rápida visita por la Ciudad en una de las más agradables reuniones nos permiten reencontrar las personalidades principales de la aviación brasileña y de la colonia francesa. La jornada es clausurada con un banquete ofrecido por el Sr. Dejean en la Embajada Francesa. Pero nuestra estadía en Río debió ser de corta duración y al día siguiente partimos a las 6 horas en compañía de M. Bouilloux-Lafont en el nuevo avión Late 28 piloteado por Jean Mermoz.

MONTEVIDEO

Después de un viaje muy rápido en dos etapas, Florianópolis y Pelotas, aterrizamos a las 18 horas en el campo de aviación de Pando. Que admirable recepción nos esperaba! Una muchedumbre entusiasta nos manifestaba una simpatía totalmente emocionante, y con gran trabajo pudimos llegar al centro de Montevideo en medio de miles de aclamaciones. Nuestro auto atraía una masa humana que luchaba por acercarse a nosotros, deseando cada uno recompensarnos con palmadas, y también nos tiraban del pelo para demostrar su admiración. A nuestra llegada a la ciudad fuimos recibidos por el Sr. Presidente de la República, Dr. Campisteguy rodeado por todos sus ministros delante de una muchedumbre aglomerada debajo de los balcones de la Casa de Gobierno, cubriendo toda la plaza que se encontraba enfrente. Este recibi-

1929

miento inolvidable iniciaba una serie de demostraciones llena de amabilidad y atenciones hacia nosotros, acompañados por esa cordialidad y simpatía que los uruguayos saben testimoniar. Un banquete particularmente brillante fue ofrecido en un Hotel de Montevideo, reuniendo todo lo más distinguido del país, al cual se había adherido una importante delegación argentina venida por aire.

Después fueron reuniones hípicas en nuestro honor, visitas a diferentes playas del país que son únicas en el mundo y no hay que olvidar que dejando el invierno en Europa llegamos aquí en pleno verano. Al final un pintoresco almuerzo en la pequeña República de Parva Domus.

BUENOS AIRES

Aceptando la invitación de la Aviación Argentina debimos dejar Montevideo el 10 de enero, en un avión puesto a nuestra disposición por la Cié. Aéropostale, acompañados por el Sr. Ferrand, el simpático secretario del Comité del Raid, los dos hijos mayores de Larre Borges y su hermano Glauco.

Después del aterrizaje en el Aeródromo de Morón y nuestro arribo a la bella ciudad de Buenos Aires, las recepciones se sucedieron durante 8 días sin interrupción. Recepciones tan cordiales como agradables en presencia de nuestros camaradas de la aviación argentina. Todo el mundo en Buenos Aires se ingenió para que nuestra estadía fuera tan interesante como simpática.

Es así que pudimos visitar el Aeródromo "El Palomar", las espléndidas instalaciones del Jockey Club y para terminar una bella excursión al Tigre en el Yacht perteneciente al Sr. Florencio Parravicini. Retornamos a Montevideo el 17 de enero donde tuve que separarme de mi querido compañero y después

de haber dicho: Hasta la vista a mis amigos uruguayos y argentinos para retornar a Francia en el barco Lutetia, quien se había comunicado con nosotros durante la travesía por T.S.F. en medio del Atlántico"

Este raid transatlántico que cumpliera el Cap. Challe como piloto y el Tte. Cnel. Larre Borges como navegador y radio, conmocionó no sólo a la opinión pública del Río de la Plata, sino que se registró en todas las revistas especializadas y todos los diarios del mundo se hicieron eco de esta gran hazaña.

La Escuela Militar de Aviación también festejó este gran triunfo de su ex-alumno y lo acompañó en todos los banquetes y festejos que las autoridades y el pueblo de Montevideo le brindara en esos días de fin de diciembre, aunque aún se estaban realizando los exámenes de los Cursos de Pilotaje que como se dijo, en ese año fueron tres diferentes.

Primera historia de la aeronáutica escrita en el país

En 1929, la Escuela Militar de Aviación publicó una Historia de la Aeronáutica, cuyo autor fue el Cap. Felipe Gutiérrez, profesor de Historia de la Aeronáutica de los Cursos de Pilotaje de la Escuela, se editó en la Imprenta del Instituto, consta de 119 páginas donde el autor hace un compendio de la historia aeronáutica, incluyendo en el último capítulo una muy suscinta sobre la Aviación Nacional, donde se relatan los raids que se efectuaron, incluyendo el realizado ese año por Berisso, Otero y Moll, hasta Colombia.

Capítulo Noveno

Berisso, fundador de la aviación militar, se aleja del Comando de la Escuela

1930-1931

Nuevos P.A.M. y pilotos

1930

Los exámenes finalizaron en los primeros días de enero de 1930, por lo tanto los brevets se adjudicaron y entregaron el día 7 de ese mes en una ceremonia según este orden:

Brevet	de	P.A.M.	No. 19	G/M Washington Marroche
"	"	"	No. 20	G/M Mario A. Botto
"	"	"	No. 21	G/M Carlos A. Curbelo
"	"	"	No. 22	Tte. 1 o. Cecilio Bentancur
"	"	"	No. 23	Tte.2o. Oscar M. Sánchez
"	"	"	No. 24	Tte. 1o. Ismael Spínola
"	"	"	No. 25	Tte.2o. Roberto B. Rodríguez
"	"	"	No. 26	Tte.2o. Miguel A. Gamou

De Pilotos Aviadores Militares de Tropa:

Brevet	de P.A.M.	de Tropa	No. 16	Sdo. Alfonso Izarra,
"	"	"	No. 17	Sdo. Atahualpa García Montejo
"	"	"	No. 18	Sgto. Eladio Silvera

De Pilotos Aviadores de Tropa:

Brevet	de P.A.	de Tropa	No. 29	Sdo. Elbio Gongorra
"	"	"	No. 30	Sdo. Emérito Scheppard
"	"	"	No. 31	Sdo. Eufronio Floro Plada

Brevet	de P.A.	de Tropa	No. 32	Sdo. Víctor Luciano
"	"	"	No. 33	Sgto. Ramón Martínez Moreno
"	"	"	No. 34	S.O.M. Juan C. Cuadro
"	"	"	No. 35	S.O.M. Roberto I. González

Luego de finalizados los exámenes y entregados los brevets, la Escuela entró en el período de vacaciones, efectuándose sólo algunos vuelos durante estos casi dos meses de receso. La actividad se reanudó en marzo, con vuelos de entrenamiento de los pilotos de escuadrilla, sobretodo en material Nieuport, y algún vuelo de instrucción con el nuevo Curso de Aplicación de Tropa que se formó con los Pilotos de Tropa brevetados en enero. Este tipo de vuelos continuó en los meses siguientes hasta agosto en que ingresaron los nuevos alumnos de Pilotaje de Tropa y en setiembre los oficiales para el próximo Curso de Pilotaje.

El Potez Nº 2, el Breguet Nº 11 y los campos de aviación

El 23 de abril se probó en vuelo un nuevo Potez 25 A2 c/n 1590 adquirido en 1929, el No. 2, luego de haber sido armado en nuestro país; este aparato vino con motor Lorraine de 450 HP. A los dos días, el Tte. Cnel. Berisso, que le había hecho el primer vuelo, efectúa con él un raid a Buenos Aires, día 25, regresando el 27 a la Escuela. En abril, día 11, también queda en orden de vuelo el Breguet XIV No. 11 que lo vuela por primera vez el Cap. Barú en misión de observación con un pasajero. Con ese avión parte para la ciudad de Artigas el día 18, donde realiza un desfile al día siguiente, en formación con otro Breguet, el No. 10, piloteado por el Cap. F. Gutiérrez y aviones brasileños, todos sobrevolaron el obelisco que se inauguró ese día en Artigas. Al término de esta misión, amarra el avión en el Campo de Aviación, cuando sobreviene un fuerte temporal que destruye totalmente este aparato

1930

recién armado y absolutamente nuevo. Ese campo de aviación de la Ciudad de Artigas, estaba en vías de expropiación, como ya lo había sido los existentes en Salto, Paysandú, Durazno (una parte del actual Aeródromo Parallada) y Melo; todos por la ley del 4 de mayo de 1922, No. 7473, en la cual se declara de utilidad pública la expropiación de terrenos con destino a campos de "aterraje" (sic) para el servicio de aviación del Ejército. Como durante ese año se activó esta ley, se hicieron muchos vuelos al interior del país para inspeccionar y elegir los campos de Aviación que hoy forman parte de la red de aeródromos de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

Centenario de la Jura de la Constitución

En el año 1930 se festejó el Centenario de la Jura de la Constitución con diferentes actos, festividades, inauguraciones, homenajes y el Primer Campeonato Mundial de Football profesional, que se jugó en Montevideo; para todos estos eventos se formaron diferentes Comisiones y la Escuela Militar de Aviación intervino en muchas de ellas. Desde principios de año se elevaron al Poder Ejecutivo ambiciosos proyectos de un Programa Aeronáutico para el Centenario, como el que presentó el C/F Atilio Frigerio, Jefe del Servicio Aeronáutico de la Armada y que fuera aprobado por el Ministerio de Guerra y Marina. En este programa se preveía un Congreso Panamericano; un raid aéreo que se denominaría "Gral. Artigas"; un concurso literario de carácter nacional; y un homenaje a los aviadores nacionales muertos. A pesar de su aprobación por el Ministerio de Guerra y Marina, este proyecto fue archivado. Su autor, más tarde, figuró en la Comisión General de Aeronáutica, que se formó para los eventos relativos a la Aviación y estuvo integrada por el Senador L. Enrique Andreoli como Presidente, el

Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso como Secretario General, y como Miembros a los Sres. : C/N José Aguiar, Diputados Nacionales Dr. Enrique A. Cornú y Juan Carlos Anfusso, May. Rogelio Otero, Sr. Lorenzo Torres Cladera, C/F Atilio Frigerio, Sr. Oribe Coronel, y otros.

Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza"

Entre los hechos más importantes que logró esta Comisión General de Aeronáutica y que aún hoy subsisten, fueron la denominación de "Aeródromo Militar Capitán Boiso Lanza" al Campo de Aviación de la Escuela Militar de Aviación, a partir del día 9 de setiembre de 1930 y el busto recordatorio en dicho campo, del Cap. J.M. Boiso Lanza, levantado décadas más tarde. Es bueno recordar que el origen de este homenaje a nuestro precursor que a su vez es el más importante hecho en su memoria, fue el informe que elevó el entonces Cap. Cesáreo L. Berisso en setiembre de 1919, de 127 páginas, al Ministerio de Guerra y Marina a su regreso de los EE.UU. de América, donde, en su introducción solicita que la Escuela Militar de Aviación, llevara el ilustre nombre de nuestro primer mártir.

Además en ese año tan especial se levantaron varios edificios en el predio del aeródromo completando de esta manera la infraestructura de la Escuela Militar de Aviación, gracias a el espíritu emprendedor de su Director, a pesar de la cortedad de rubros con que siempre contó la Institución; estos fueron: un pabellón para servicios de tres plantas con una superficie de 810 mts. cuadrados, (actual sede del Comando de la Brigada de Aviación III, declarado monumento histórico por la Fuerza Aérea), un hangar de 2000 mts. cuadrados, un pabellón dormitorio para tropa de 1000 mts. cuadrados y un pabellón para operarios, cantina y

1930

garage de 480 mts. cuadrados todo fue construido con ladrillos hechos en el horno que existía en la Escuela.

Primer uso de paracaídas por accidente de aviación en nuestro país

En el correr del mes de mayo del año 1930, se armaron dos aviones de origen francés en la Escuela Militar de Aviación, que iban a ser exhibidos en el Río de la Plata. El representante en el Uruguay de la Sociedad General de Aeronáutica de Francia, propietaria de los aparatos, Sr. Ricardo M. Drouillet, luego de armados y probados, invitó al Sr. Presidente de la República, Dr. Campisteguy al igual que a diversas personalidades de gobierno, civiles y militares, y a personas vinculadas a la Aviación Nacional a las demostraciones que se realizarían el día 31 de mayo por la tarde Ese día acudieron acompañando al Dr. Campisteguy, el Sr. Ministro de Guerra y Marina, el Sr. Jefe del Estado Mayor del Ejército, el Presidente del Centro Nacional de Aviación, el Cnel. Ulises Monegal, el Sr. Lorenzo Torres Cladera y muchos Jefes, Oficiales y aviadores compatriotas. En horas de la tarde y ante numeroso público comenzaron los vuelos demostrativos. Primero decoló un Nieuport-Delage de cuatro asientos con pasajeros ocasionales entre los invitados; más tarde un Hanriot biplano, biplaza, con motor Lorraine de 240 HP piloteado desde la cabina trasera por Mr. Francis Bornaud, acompañado por el mecánico Mr. Paul Gilbert, quienes hicieron varios ejercicios demostrativos para pasar enseguida a una serie acrobática, durante la cual los asombrados espectadores observaron una lengua de fuego que escapaba del motor, la que transformó al aparato en una tea ardiente, aunque rápidamente tranquilizados al observar que los aviadores se arrojaron al vacío y se abrían dos paracaídas, descendiendo en el predio de la Escuela. El avión cayó sobre el automóvil del Dr. Justo Triay destruyéndolo.

Las pérdidas materiales fueron ingentes, y lo demás no fue más que un susto, sobre todo para los espectadores, era la sexta vez que en Uruguay se usaba el paracaídas y la primera en un accidente. Un avión similar al accidentado fue adquirido en 1935 por la Escuela.

Sigla que identificaba a algunos aviones de la Escuela

Como ya se había adelantado, a partir del mes de julio los aviones de instrucción y entrenamiento pasan a denominarse AIME (Avión de Instrucción Modelo Escuela): los AVRO 504 K, AIME 6; el Morane-Saulnier 35 EP, AIME 8; los Nieuport 27 AIME 10. Los aviones de reconocimiento pasan a denominarse ARME (Aviones de Reconocimiento Modelo Escuela): los Montevideo (construidos en nuestro país) ARME 5; los Ansaldo SVA ARME 7. Se anotaban los vuelos, informes, etc; luego de la sigla y el número que identificaba la marca, el número correspondiente al avión (ejemplo AIME 10-No. 5), que iba pintado en el fuselaje y en el ala superior izquierda con caracteres romanos o arábigos. Los demás aviones SPAD VII y XIII, BREGUET XIV, De Havilland D.H.9, etc. como hasta este momento.

Intervención de la Escuela Militar de Aviación en los actos del centenario

En este año del Centenario de la Jura de la Constitución, la Escuela como ya se adelantó, intervino en muchos actos y ceremonias tanto en Montevideo como en el interior, sobrevolando sus formaciones diferentes inauguraciones (como en la Ciudad de San José, el 16 de julio en que volaron 13 aviones; o sobre Montevideo el 18 de julio en que formaron 16 aviones). También hubo muchas misiones fotográficas, entre ellas algunas sobre el recién inaugurado Estadio Centenario para el Primer Campeonato Mundial de Football que se efectuó en Montevideo.

Alumnos e instructores

1930

Como ya se había escrito, en agosto ingresaron los alumnos del Curso de Pilotaje de Tropa, comenzándolo 11 clases y soldados. Y en setiembre ingresaron 8 alumnos del Curso de Pilotaje de Oficiales. Para estos cursos los instructores de vuelo fueron los Capitanes: Oscar D. Gestido, Hernán S. Barú, Mariano Ríos Gianola y Felipe Gutiérrez; los Ttes. 1eros. Victoriano Domínguez, Ismael Spínola y Oscar M. Sánchez; el Tte. 2do. Roberto B. Rodríguez; el Sub Oficial Eladio Silvera; y el Sgto. Alfonso Izarra. También en agosto comienzan un período de reentrenamiento el S/O del Servicio Aeronáutico de la Armada, Alberto Ciganda y el Cabo de Maestranza Luis C. Lagisquet del mismo Servicio.

Nuevos P.A.M.

El día 22 de setiembre, luego de las pruebas de examen que comenzaron el día 17, recibe su Brevet de P.A.M. el único alumno en ese año del Curso de Aplicación de Oficiales.

Brevet de P.A.M. No. 27 Cap. Guido Gagliardini

Y el 30 de diciembre de 1930, reciben sus brevets, al finalizar el Curso de Aplicación de Tropa los siguientes alumnos:

Brevet	de P.A.M.	de Tropa	No. 19	Sdo. Elbio Gongorra
"	"	"	No. 20	Sdo. Eufronio F.Plada
"	"	"	No. 21	Sdo. Víctor Luciano

1931

1931, es aprobado el nuevo reglamento interno de la Escuela Militar de Aviación

El 5 de enero se aprueba el nuevo Reglamento Interno de la Escuela Militar de Aviación, que modifica el que se encontraba en vigencia desde 1923, adecuándolo a los nuevos requerimientos, surgidos de la expansión del Instituto, sobre todo desde el punto de vista de Talleres y Servicios.

Este reglamento tuvo una aprobación en tiempo record, pues fue presentado por el Director el día 29 de diciembre de 1930, quedando vigente el día 5 de enero de 1931, constando de 142 artículos, divididos en 6 capítulos y 4 anexos, fue una especie de preámbulo de Ley Orgánica, de lo que sería la Aeronáutica Militar, ya prevista en él desde el Artículo 3o. donde habla de "dinero y materiales de la Aeronáutica Militar"... y en el 4o. que dice..." Mientras no se cree la Dirección General de la Aeronáutica Militar", nombrando a la "Aeronáutica Militar" en todos los cometidos de la Dirección de la Escuela.

Por él, la Escuela se dividía en tres elementos, la Dirección, y sus dos dependencias: 1o. División Instrucción y Operaciones, y 2o. División Técnica.

El Potez Nº 3

Como todos los años en la Escuela, los meses de enero y febrero son de vacaciones, y el año 1931 no escapó a la generalidad; solamente el Tte. Cnel. Berisso mantuvo su actividad, con algunos vuelos, desde el mismo 1o. de enero en que acude a El Palomar en el Potez No. 2 regresando en el día. En febrero el Cap. H. S. Barú prueba, el día 2, el Potez 25 A2 c/n 1591 adquirido en 1929, No. 3 recién armado en los talleres. Con este avión suman 3 los aparatos de este tipo que adquiere nuestro país, los dos últimos con motor Lorraine de 450 HP. También el Tte. Oscar M. Sánchez realiza algún vuelo, y como otras veces, lo acompaña el T/N Washington Marroche, compañero de cursos en la Escuela. Es de destacar el gran espíritu de vuelo del T/N Marroche, quien no desaprovechaba oportunidad para mantener su entrenamiento. Su vinculación con la Aeronáutica Militar fue muy larga, y no sólo como aviador, durante 27 años ejerció el profesorado de varias materias en la Escuela y luego la Escuela Militar de Aeronáutica.

La aviación civil

1931

Esta década que comenzaba, se caracterizó por la expansión que fue tomando la Aeronáutica, tanto civil como militar. Hasta este año de 1931, no existía prácticamente ninguna reglamentación nacional que encuadrara a la Aviación Civil, a pesar de ser la República signataria de la Convención Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) de París del año 1919. La Aviación Civil, prácticamente era un ente totalmente independiente y regía su actividad de acuerdo a las normas que, en principio, imponía el Centro Nacional de Aviación, que a su vez dependía de la Fédération Aéronautique Internationale, con sede en París, de la cual formaba parte como afiliado desde 1919, en cuanto a reglas de vuelo, expedición de brevets, etc. Tan es así que el 2 de febrero de 1929, arribó a Montevideo en visita de inspección y propaganda el Conde Henri de la Vaulx (1er. pasajero de la línea Aéropostale, que llegaba al aeródromo de Pando, en esa circunstancia en un avión cuyo piloto era el gran aviador Jean Mermoz) Presidente de la Fédération Aéronautique Internationale y uno de sus fundadores en 1905, quien estuvo cuatro días en nuestra ciudad como huésped oficial.

En el año 1930 el Tte. Cnel. Berisso, hizo una "Reglamentación de la Navegación Aérea de las Aeronaves Privadas", que fue aprobada por Decreto del 17 de abril de 1931, donde por primera vez en nuestro país se dictan las normas que regirán la Aviación Civil en General y donde se declaran cuales son los aeródromos y aeropuertos aduaneros (Pando, Melilla y Puerto de Montevideo). En esa reglamentación figuran diferentes disposiciones, reglas, prohibiciones, exigencias, etc. en 121 artículos distribuidos en seis capítulos. Con ella el Poder Ejecutivo delega en la Aeronáutica Militar el controlador de la actividad aérea civil, desde todo punto de vista, hasta en el médico, pues es en el laboratorio psico-físico de la Escuela donde se realizarán los exámenes periódicos.

Esta reglamentación vino a llenar un vacío que, a medida que pasaban los años y el progreso de la Aviación era más contundente, se hacía más evidente, sobre todo en lo concerniente a la Aviación Comercial que había comenzado a integrarse a la actividad del país, con la llegada primero de las líneas aéreas NYRBA y Pan American, y pocos años más tarde, las nacionales PLUNA, CAUSA y Expreso del Plata.

El Tte. Cnel. Berisso es separado de la dirección de la Escuela Militar de Aviación, asume interinamente el Cnel. Julio A. Roletti

En el mes de marzo se reiniciaron las actividades y los Cursos de Pilotaje que habían comenzado en agosto y setiembre de 1930, continuaron a partir de este mes. La falta de combustible para los aviones por lo reducido del presupuesto de la Escuela, hizo que se tuviesen que tomar varias medidas a fin de dosificar la existencia de nafta, con el fin de no paralizar la instrucción de vuelo. Una de estas nuevas medidas fue la reducción de los vuelos fuera del aeródromo, efectuándose los raids imprescindibles u ordenados por la superioridad del Ejército. A raíz de estas medidas se suscitó un episodio que a la larga vino a cambiar muchas cosas en la Escuela, apresurando la decadencia del Instituto que ya se entreveía, por la falta de medios materiales, solamente demorada por la férrea voluntad de su Director el Tte. Cnel. Berisso, que hacia lo indecible para su buen funcionamiento. Este episodio se originó el día 8 de mayo, en un vuelo a campaña que efectuó el Cap. Barú, el día 7 en el Potez No. 3, quien tuvo un problema al aterrizar en estación Tapes, siendo auxiliado por un AVRO 504 K, al mando del Cap. Joaquín S. Costa, con el mecánico José Rígoli, llegando también el mismo día, 8 de mayo a ese lugar el Director Berisso

1931

con el mecánico Dagoberto Moll, a efectuar el mismo "depanage" con otro AVRO 504 K. Después de reparado el Potez, regresaron los tres aviones a la Escuela, donde el Tte. Cnel. Berisso tomó las medidas disciplinarias correspondientes, trascendiendo las mismas a la prensa de la capital, donde se magnificaron y deformaron haciendo que este hecho, normal en la vida militar, se transformara en un acontecimiento de una relevancia injustificada por lo que tuvo que intervenir el Ministro de Guerra y Marina, Dr. Alberto Mañé, quién ordenó suspender en sus funciones al Director y Sub Director e instruir un sumario, pasando al Cap. Joaquín S. Costa a la Justicia Militar. Al siguiente día 8 de mayo fue nombrado Director Interino al ayudante del Ministerio Cnel. Julio A. Roletti, quien fue impuesto en su nuevo cargo por el Sub Secretario Dr. Augusto César Bado a la hora 20:00 de ese mismo día.

La ausencia de Berisso fue como un impacto a la normal marcha de la Escuela. A partir del día 8 de mayo sólo se voló cinco días en el mes que iba corriendo, y se dio instrucción en uno de ellos únicamente y a muy pocos alumnos; como estaba previsto a la finalización de los exámenes teóricos de los Cursos de Pilotaje, a fines del mes de mayo, realizan un festival aeronáutico, éste comenzó a organizarse supervisado por el nuevo Director Interino, y los otros días de ese mes en que se voló, fue para entrenamiento de vuelos en formación, con miras en la fiesta, que por mal tiempo fue pospuesta para el día 6 de junio que caía en sábado. Antes de ese día continuó el entrenamiento de vuelos en formación con todos los tipos de aviones que contaba la Escuela. Como el Oficial más antiguo en servicio era el Cap. Glauco Larre Borges, sobre él recayó la organización del festival.

El día 6 de junio se presentó apropiado para la ceremonia y desde temprano fueron llegando los familiares de los examinandos, los invitados, los allegados a la Aviación, periodistas, etc. Al comienzo de la tarde arribó el Sr. Presidente de la República Dr. Gabriel Terra,

quien venía acompañado por el Consejero Nacional Sr. Tomás Berreta; el Ministro de Guerra y Marina, Dr. Alberto Mañé; el Ministro del Interior, Dr. José Espalter; el Sub Secretario de Guerra, Dr. Augusto C. Bado; el Jefe de Estado Mayor del Ejército, Cnel. Domingo Mendivil; el Jefe de Policía de Montevideo, Cnel. Arq. Alfredo Baldomir; y otras personalidades de Gobierno.

Las autoridades fueron recibidas por el Director Interino, Cnel. Julio A. Roletti, quien más tarde se dirigió a los presentes con breves palabras; hablando seguidamente el Tte.2o. Mario Otero Lemos. Al finalizar los discursos, el Presidente de la República pasó revista a los alumnos, instructores y pilotos de Escuadrilla, todos parados frente a los aviones e inmediatamente comenzaron los vuelos, decolando primero cinco AIME 10 (Nieuport) al mando del Cap. Mariano Ríos Gianola, quienes efectuaron "la caza del globo". Mientras aterrizaban estos aviones, el Presidente de la República aceptando una invitación, subió al Potez No. 2, con el Cap. G. Larre Borges de piloto, quien evolucionó por unos minutos sobre la Escuela. Luego de otro vuelo de bautismo en este Potez, decolaron 3 Breguet XIV, 2 Potez 25,3 AVRO 504K, 3 SPAD y 5 Nieuport 27. Estos aviones sobrevolaron el Instituto, en formación varias veces y algunos de ellos hicieron maniobras acrobáticas. Después que aterrizaron todos, cinco Nieuport nuevamente surcaron los aires, esta vez al mando del Cap. Felipe Gutiérrez, y efectuaron ejercicios de "caza del globo", finalizando esta fiesta con el aterrizaje de estos biplanos al fin de la tarde.

El Tte. Cnel. Berisso asume nuevamente la dirección de la Escuela Militar de Aviación

El mes terminó con muy poca actividad en dos días de vuelo. Lo realmente importante fue que retornaron a la Dirección y a la Sub-
1931 Dirección, a partir del día 24 de junio, por la Orden del Ejército

No. 293 año III, el Tte. Cnel. Berisso y el Tte. Cnel. Rogelio Otero.

El ritmo de los vuelos volvió a su cauce en el mes de julio en que comienzan varios Cursos de vuelo: Primero el Curso de Aplicación de Oficiales con los ocho alumnos que habían terminado el de Pilotaje (de los cuales cuatro lo finalizan en 1934); Segundo se inicia en ese mes un Curso de Pilotaje de Oficiales con 5 alumnos, que desaparece en los meses subsiguientes; Tercero comienza un Curso de Aplicación de Tropa con los alumnos que finalizaron el de Pilotaje en mayo, de ellos solamente dos reciben su brevet de Piloto Aviador a fin de ese año; Cuarto comienzan once alumnos un Curso de Pilotaje de Tropa que subsiste hasta el mes de setiembre en que se va desvirtuando y termina mezclándose con el de Aplicación, cuatro de estos once alumnos se reciben recién en el año 1935.

Desfile aéreo sobre Buenos Aires

Los instructores de estos cursos fueron 8 oficiales y 3 Pilotos Aviadores Militares de Tropa (o Pilotos de Reserva, como se les llamaba, de acuerdo al Reglamento de 1923).

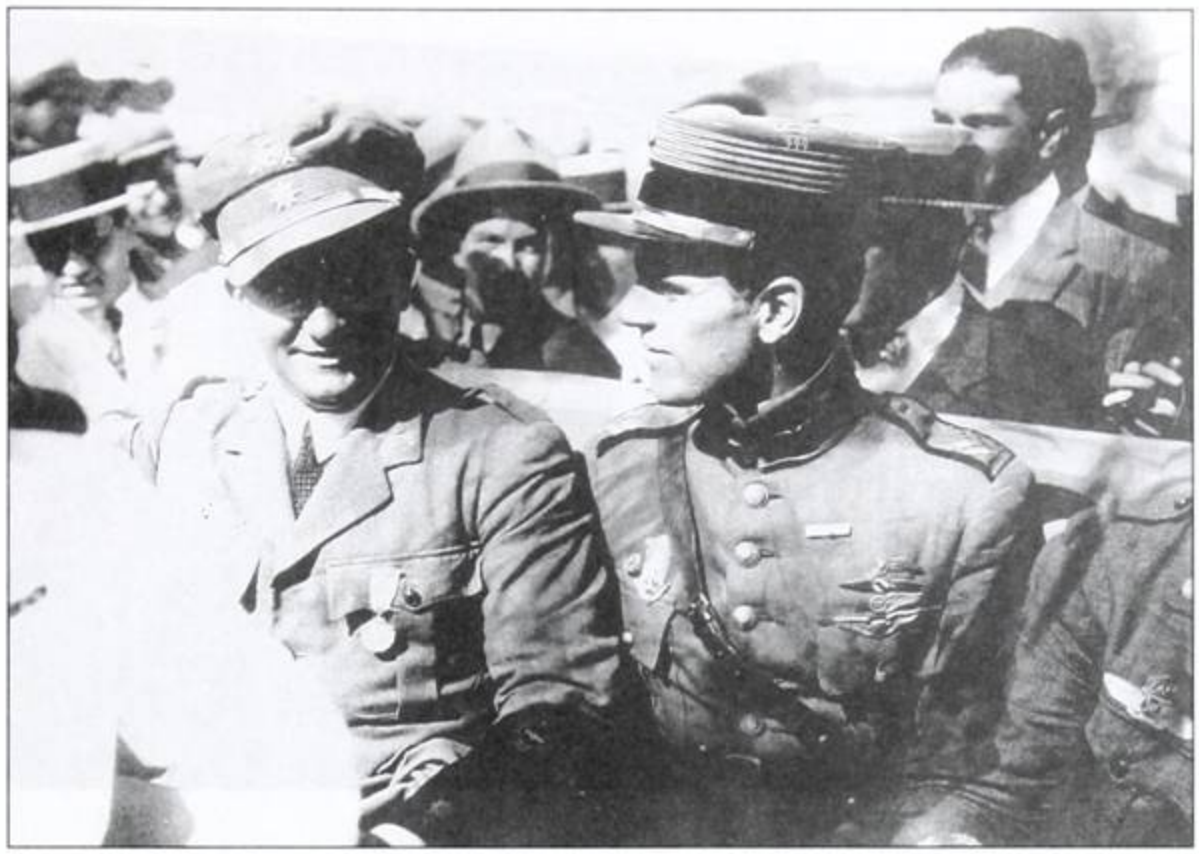
Como otras veces, la Escuela interviene en las festividades del día de la Independencia de la República Argentina. Este año parten del Aeródromo Boiso Lanza, los tres aviones Potez 25, con los cuales hasta ahora contaba la Aviación Uruguaya, el día 8 de julio hacia El Palomar, tripulados de la siguiente manera: Potez No. 1, Cap. Felipe Gutiérrez, Tte.2o. Roberto Rodríguez y mecánico José Rígoli; Potez No. 2, Cap. Glauco Larre Borges, Tte. 1o. Oscar M. Sánchez y mecánico Dagoberto Moll; Potez No. 3, Cap. Mariano Ríos Gianola, Tte. 1o. Cecilio Bentancur y mecánico Brígido Albarracín. Intervienen en el desfile aéreo del 9 de julio, encabezando las escuadrillas argentinas. Regresan el día 11 de julio.

En el año, el promedio de aviones de instrucción primaria y de entrenamiento en orden de vuelo fue muy bueno, sobre todo en los meses de julio, agosto y setiembre, luego decayó un poco, pero en general se mantuvo con muy buenos índices. Los talleres rendían al máximo y a más de mantener volando todo el parque de aviones, bastante avejentados por sus años y sus accidentes, tenían como trabajo extra el armado y la fabricación de nuevos aviones. En 1931, se arman los dos últimos AVRO 504 K, son los numerados 9 y 21; un Breguet XIV el No. 6; y tres Nieuport 27, Nos. 10, 14 y 15.

Accidente fatal

El primero de setiembre en un vuelo de entrenamiento, se accidenta y perece el Sdo. Eufronio Floro Plada, en un biplano Nieuport 27, (AIME-10) No. 24. En la prensa de la época se comenta la muerte del Sdo. Plada, piloto de Reserva de la Escuela con el Grado de Sgto. Honorario, dando como causa importante la pequeñez del Aeródromo Boiso Lanza, sugiriendo el desplazamiento de la Institución, a un campo más grande fuera del departamento, por lo menos para la instrucción y el entrenamiento de los pilotos menos avezados. Este tipo de comentario, aunque razonable no refleja toda la realidad. Como se expresó anteriormente se estaba usando el Campo de la Aéropostale, en Pando, desde 1929 para muchos de los vuelos de instrucción primaria, y para la salida "solo" de los alumnos. De todas maneras este accidente, sumado a otros hechos, seguramente precipitaron el relevo del Director días más tarde, quizá sin haber sopesado bien toda la trayectoria del Tte. Cnel. Berisso en sus casi diez años de Comando, al frente de la Escuela, más tres de Sub-Director, en que su evolución fuera notoria, desde sus inicios en 1920 cuando era el único aviador con que se contaba, casi sin aeroplanos, hasta este año de 1931 en que existían unos 64 aviones y volaban más de 45 pilotos, entre aviadores y alumnos.

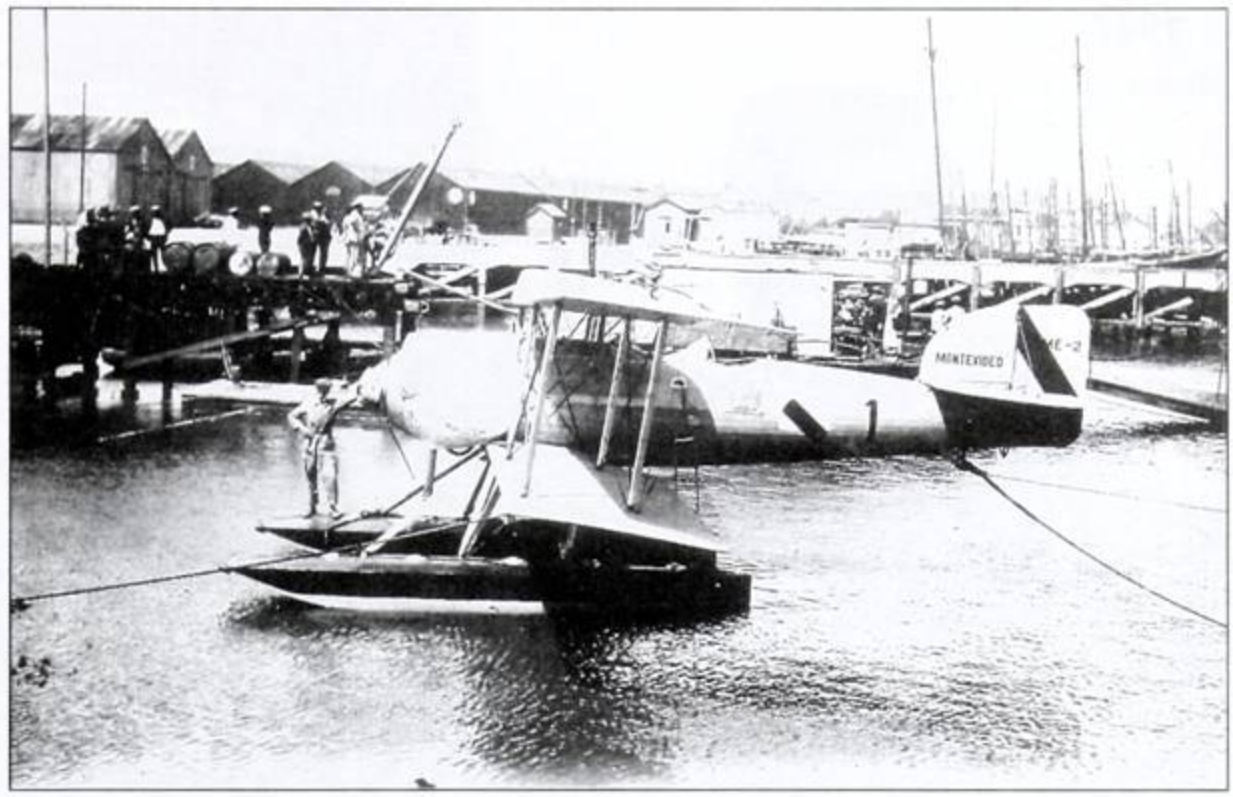
1926



El Comandante Ramón Franco y el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso. Febrero de 1926

RÍO DE JANEIRO, 18 DE MAYO DE 1926, DÍA DE LA LLEGADA. Tte. 1° Medardo R. Farías de mono de vuelo claro y mecánico José Rigoli con cuello de piel. Entre ellos el ministro uruguayo en Brasil, Dr. Dionisio Ramos Montero.

9 DE JULIO DE 1926.
El Palomar, Bs. As., avión SPAD. Ttes. José Baptista y Vedia y Homero B. Araújo.



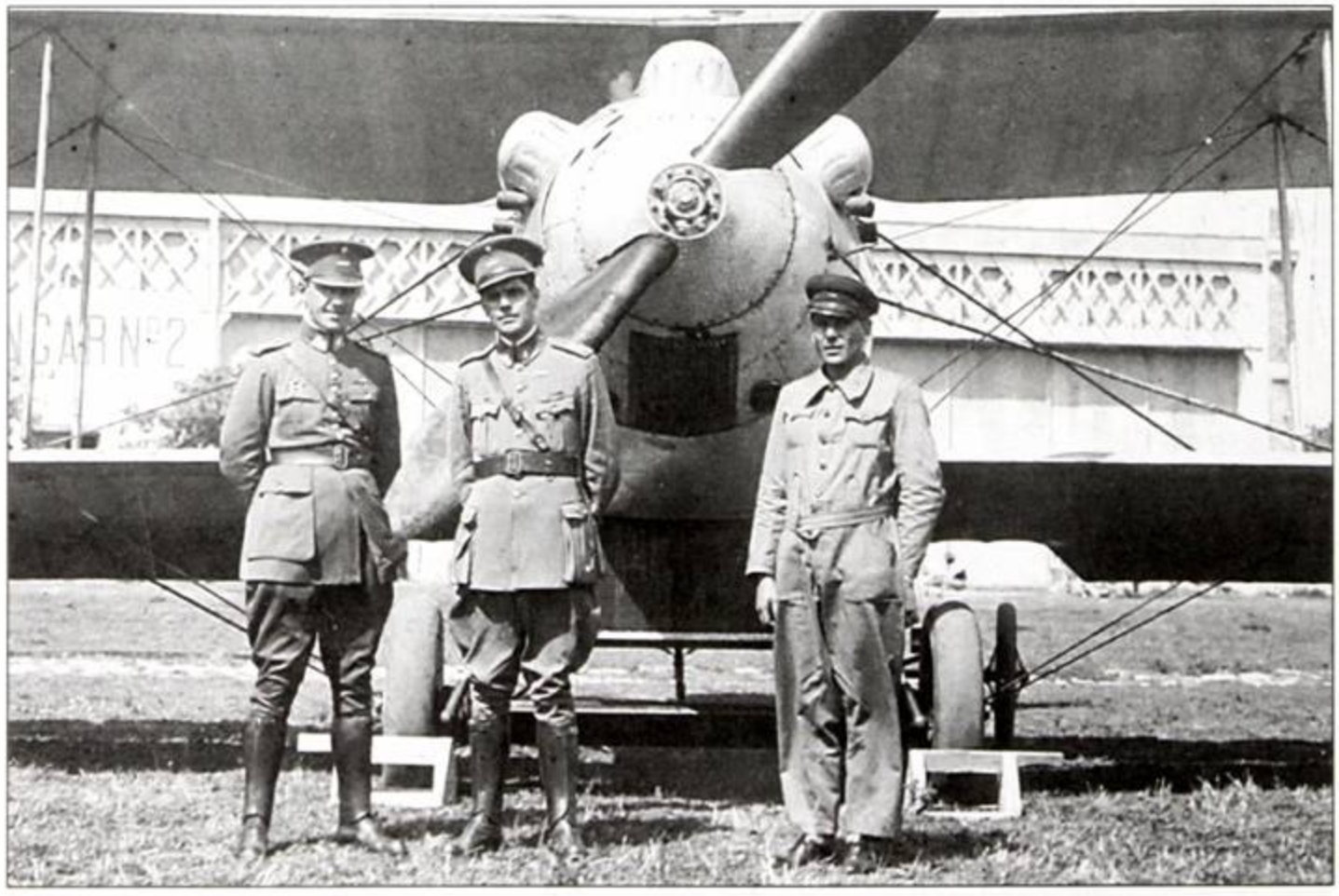
7 DE MARZO DE 1927. Hidroavión ARME-2 "Montevideo" en el Puerto de Montevideo.

19 DE NOVIEMBRE DE 1927. Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso frente al avión ARME-2. "Montevideo"

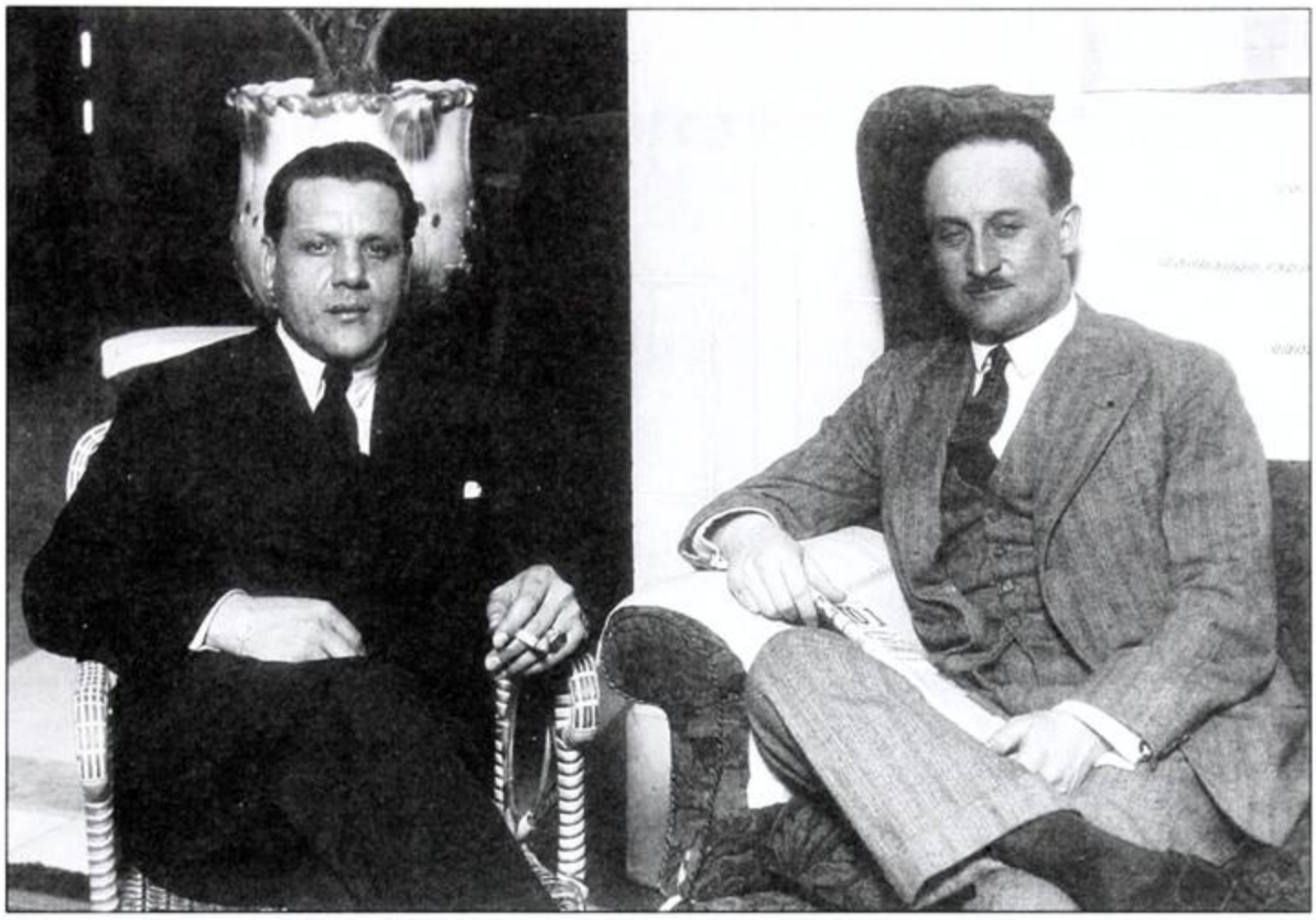
1927

ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN 1927. Avión diseñado y construido en la Escuela Militar de Aviación A.R.M.E.-2 "Montevideo", en la cabina el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso, Director.

1929



ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN, MARZO DE 1929. Mayor Rogelio Otero, Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso y mecánico Dagoberto Moll frente al avión ARME-2 "Montevideo" con el cual llegaron hasta la Frontera de Ecuador y Colombia.



Tte. Cnel. Tydeo Larre Borges y Cap. Léon Challe, dic. 1929.
Conquistadores en vuelo del Atlántico Sur.

Capítulo Décimo

El Cnel. Tydeo Larre Borges director de la Escuela

1931-1933

Fin del Comando de Berisso en la Escuela Militar de Aviación

1931

El 5 de setiembre asciende por "méritos especiales" al grado de Coronel, con fecha 28 de febrero de 1931, el Tte. Cnel. Tydeo Larre Borges, quien hasta ese día era el Jefe del Batallón de Infantería No. 19. Fue el Primer ascenso de un notorio aviador a esta jerarquía. Este debe haber sido otro de los hechos concluyentes para que el Presidente de la República Dr. Gabriel Terra decidiera publicar el siguiente decreto el día 17 de setiembre de 1931, con fecha del día anterior, que aparece en el Boletín del Ejército No. 336 año III.

"Habiendo resuelto la Presidencia de la República dar otro destino al Director de la Escuela Militar de Aviación.

El Presidente de la República decreta:

Artículo 1 o. - Cese en el cargo de Director de la Escuela Militar de Aviación, el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso.

Artículo 2o. – Agradecerse al mencionado oficial los importantes servicios prestados en la Dirección de esa Escuela.

Artículo 3o. - Nombrase Director de la Escuela Militar de Aviación al Sr. Cnel. Tydeo Larre Borges.

Artículo 4o. - El Sr. Jefe del Estado Mayor del Ejército dará posesión del cargo al Cnel. Tydeo Larre Borges.

Artículo 5o. - Comuníquese, insértese, publíquese. Alberto Mañé" Por el Ministerio de Guerra y Marina se dictó también el siguiente decreto:

"Artículo 1o. – Cométese al Sr. Director de la Escuela Militar de Aviación, la tarea de estudiar y proyectar la creación de la Dirección de la Aeronáutica Nacional.

Artículo 2o. - Hasta tanto no reciba sanción legislativa el proyecto creando el organismo referido, que se remitirá con mensaje en oportunidad, el personal perteneciente al Servicio Aeronáutico de la Armada, se considera desde el punto de vista de su organización y funcionamiento, como dependencia de la Escuela Militar de Aviación".

De esta manera se alejaba del Comando de la Escuela el Tte. Cnel. Berisso, principal artífice y creador de la Aviación Militar en nuestro país. Con él también se alejaron, por lo menos por un tiempo, muchas de sus ideas, con las cuales se dirigía la Institución como tal y su proyección en el futuro.

De acuerdo al segundo decreto, se imponían las sugerencias presentadas por mayoría, al Poder Ejecutivo, por la Comisión Encargada de la Reorganización de la Aeronáutica Militar, en abril de 1928. Pero como se podrá ir viendo más adelante, esto fue efímero y, cuando se creó la Aeronáutica Militar a fines de 1935 fue con los lineamientos esbozados por Berisso en su folleto de 1928 "Como puede organizarse la Aeronáutica Militar". Por otra parte el artículo 2do. de este último decreto creó malestar en la Dirección de la Armada y en realidad nunca se cumplió exactamente, aunque con fecha 3 de enero de 1932 el Capitán de Fragata Atilio Frigerio fue designado para llenar las funciones de Segundo Jefe del Director de la Escuela Militar de Aviación y para atender el funcionamiento de ésta y del Servicio Aeronáutico de la Armada (del cual era el Jefe e Inspector), hasta tanto no se cree la Dirección de Aeronáutica Nacional.

A los pocos días de haber asumido la Dirección de la Escuela, el Cnel. Tydeo Larre Borges, por medio del oficio No.
1931 837/931 de fecha 28 de setiembre de 1931, ordena al Sub-Director,

Tte. Cnel. Rogelio Otero que conjuntamente con el Jefe de la División Instrucción, Cap. Glauco Larre Borges y con el Jefe de Talleres Cap. (Asdo.) Gerardo Dotti, informaran sobre las cualidades reales de vuelo de cada uno de los aparatos en servicio en el Instituto.

El informe fue evacuado el 27 de octubre de 1931, recomendando radiar varios tipos de aviones, que fueron considerados obsoletos. A partir de ese mes se dejaron de volar los Nieuport 27, los SPAD Vll y XIII, el De Havilland D.H.9, los Ansaldo SVA, el SVA "Balilla" y el Martynside (sobre el cual el Tte. Cnel. Berisso, había centrado las esperanzas de que se transformara en el avión de caza por excelencia, al cual se le llamaría ACME, avión de caza modelo Escuela, y se hallaban varios en construcción en los talleres, con maderas muy seleccionadas, quedando todos ellos sin terminar y usándose las maderas en otros menesteres).

En ese mes de octubre se dejó de usar las siglas AIME, ARME, etc., volviéndose a denominara cada avión con el nombre de su fabricante, exceptuándose el ARME - 5 que tomará el nombre de avión Tipo Montevideo, del cual se terminaron de construir dos prototipos más en 1932 (el primero se había perdido en Colombia, en el gran raid Montevideo-Nueva York en 1929) de diseño y factura nacional.

Después de un largo período en que estuvo alejado de la Escuela Militar de Aviación, en octubre de ese año de 1931, regresa a está el May. José L. Ibarra, primeramente efectuando algunos vuelos de adaptación, para que más tarde, al quedar habilitado, ser nuevamente nombrado instructor de vuelo.

La Ambulancia Farman

A mediados de 1931, el Ministerio de Salud Pública, asesorado por la Escuela Militar de Aviación, adquirió en Les Ateliers Farman de Fran-

cia un avión Farman F-190, con motor Lorraine de 250 HP, avión de ala alta que serviría como ambulancia aérea por muchos años. Por medio de un convenio entre el Ministerio y la Escuela, este aparato de propiedad y dependencia administrativa de aquel, sería de conservación, mantenimiento, dirección técnica y pilotaje a cargo de esta. Esta máquina donde además del piloto cabían dos camillas y un acompañante no tuvo ninguna marca o matrícula hasta el año 1940 en que se le adjudicó la civil CX-ABH, solamente llevaba un círculo con una cruz pintada en el fuselaje. Su primer vuelo de prueba lo realizó el Cap. Felipe Gutiérrez acompañado por el mecánico José Rígoli el 5 de diciembre de 1931; su último vuelo fue realizado el día 7 de febrero de 1941.

Nuevos pilotos aviadores

En noviembre y diciembre se realizaron los exámenes de vuelo de los alumnos del Curso de Pilotaje de Oficiales que finalizaron el mismo en junio, así como el de Pilotaje de Tropa finalizado en mayo. A su terminación, el día 22 de diciembre de 1931 se otorgan los siguientes títulos de Pilotos Aviadores a Oficiales:

Brevetde Piloto Aviador	No. 51	Tte.2o. Raúl A. Amighetti
" " "	No. 52	Tte.2o. Isaías Sánchez
" " "	No. 53	Alf. Conrado Sáez
" " "	No. 54	Tte. 2o. Mario Otero Lemos
" " "	No. 55	Alf. Aramís S. Gomeza
" " "	No. 56	Tte.2o. Raúl P. Gomeza
" " "	No. 57	Tte.2o. Manuel Vega
" " "	No. 58	Tte.2o. Saúl Nietto

Y de Pilotos Aviadores de Tropa: **1931**

Brevet de Piloto Aviador de Tropa No. 36 Cbo. Casimiro Elizalde
" " " No. 37 Sdo. Neré Larroca

Estos brevets e insignias correspondientes fueron entregados durante la fiesta de clausura de Cursos y a su finalización se realizaron formaciones en vuelo con aviones AVRO, Potez y Breguet.

1932

Posibilidad de un movimiento subversivo

El año 1932 comienza como todos, con la licencia anual del Instituto, volándose muy poco en el primer mes del año. No obstante la licencia, en ese mes de enero se toman varias medidas que aseguren la organización y el funcionamiento de la Escuela, primero se nombró el 3 de enero, como ya se había adelantado, 2o. Jefe del Director al C/F Atilio Frigerio; y al pasar a disponibilidad el Tte. Cnel. Rogelio Otero, y por lo tanto encontrarse vacante el cargo de Sub Director de la Escuela, el 29 de enero es nombrado para ocupar este cargo el May. José L. Ibarra.

Ante la posibilidad de un movimiento subversivo en el litoral norte, se despachó hacia la ciudad de Salto, donde se instaló durante seis días, una Escuadrilla de aviones de la Escuela, compuesta por los tres biplanos Potez 25 que en ese momento poseía. Esta Escuadrilla fue puesta en funciones por el mismo Director que se trasladó a Salto en el Potez No. 3 y regresó el mismo día 1o. de febrero en el Breguet XIV No. 5 que también había acudido a Salto, acompañando al Cap. Felipe Gutiérrez. En esos días se cumplieron varias misiones de patrullaje, reconocimiento y enlace con las tropas destacadas allí. Ante noticias de que un grupo de sospechosos trataba de introducir un pesado cargamento de armas por el litoral del Río Uruguay en el departamento de Artigas, la Escuadrilla efectuó una severa vigilancia por los lugares que se sospechaba se podían encontrar los involucrados.

Finalmente el día 6 de febrero regresó a la Escuela donde se recibió la orden de tener todos los aparatos listos para salir, armados a guerra. A partir del 7 de febrero se cumplieron varias misiones a Melo en Breguet XIV y se instaló en Tacuarembó una Escuadrilla de dos aviones Potez para reconocimiento y vigilancia de fronteras, los que cumplieron muchas horas de vuelo en este cometido, al igual que con equipo Breguet XIV, que actuaron como auxilio y abastecimiento de los Potez. El día 14 de febrero regresaron todos los aviones al Aeródromo Cap. Boiso Lanza, dándose como liquidado esta situación de emergencia que vivió la Aviación Militar.

Entre las medidas precautorias que se tomó en estas circunstancias se consigna la que efectuó el Juez de Instrucción Dr. González Mourigan, en la Escuela Civil de Aviación, sita en el Aeródromo de Villa Colón. El día 7 de febrero con la presencia del Director de dicha Escuela Sr. Ángel S. Adami, del Secretario del Centro Nacional de Aviación Sr. José Arturo Lorenzo y del delegado de la Escuela Militar de Aviación, Cap. Hernán S. Barú, se procedió al desmantelamiento de las partes vitales de los aviones civiles que se encontraban en el Aeródromo, por parte del Jefe de los Talleres de la Aviación Militar Sr. Gerardo Dotti, quedando estos aparatos inhabilitados para volar. Este procedimiento se realizó en cumplimiento de las medidas de seguridad que se tomaron en todos esos días. Se restableció la normalidad el día 16 de febrero al restituirse las piezas retiradas el día 6.

A partir del día 18 de febrero, se continuaron los vuelos de entrenamiento, que estuvieron suspendidos hasta ese día.

Adquisición de siete aviones Potez 25

En el correr del año 1931, se adquirió en Francia, en la Societé
1932 des Aeroplanes Henry Potez, siete Potez 25 T.O.E. (Théätres des

Opérations Extérieurs), semejantes a los tres ya entregados en los años 1929, 1930 y 1931. Para recibir a estos aparatos en su país de fabricación, se embarcaron el día 23 de febrero hacia Europa, el Cnel. Tydeo Larre Borges y el Cap. Oscar D. Gestido, quien estaba encargado de probarlos en vuelo.

Director interino de la Escuela Militar de Aviación C/F Atilio Frigerio

Como Director Interino de la Escuela Militar de Aviación quedó el Segundo Jefe de la Aeronáutica (así firmaba los oficios) Cap. de Fragata Atilio Frigerio, de acuerdo al nombramiento hecho en enero a este pionero de la Aviación Nacional y fundador de la Aviación Naval, sin perjuicio del que detentaba como Jefe del Servicio Aeronáutico de la Armada. Su nombramiento fue con fecha 4 de marzo de 1932, aunque se hizo cargo de la Dirección el día 23 de febrero.

En el mes de marzo comenzaron los vuelos de instrucción y entrenamiento en forma normal y se continuó con el Curso de Aplicación de Oficiales comenzado en el año anterior, al igual que el Curso de Pilotaje de Tropa ahora solamente con tres alumnos. En ese mes se sumaron a los pilotos de estos cursos y a los instructores y pilotos de escuadrilla, ocho pilotos del Servicio Aeronáutico de la Armada, recibidos en la Escuela, que por varios meses efectuaron un reentrenamiento con los aviones del Instituto. Ellos fueron los Alféreces de Navío Mario Botto, Washington Marroche, Carlos A. Curbelo y Clemente Pradines Brasil; y los Sub-Oficiales de la Armada, Alberto Ciganda, Anacleto Castillo Aire, Estanislao Petrarca y Cabo Luis C. Lagisquet.

La actividad de vuelo de la Escuela que era bastante buena hasta el día 9 de abril, se vio abruptamente cortada hasta el día 17 de mayo en que se reinició en forma bastante modesta. En ese

mes solamente se volaron cinco días, en los cuales los aviones cumplieron nada más que ocho y media horas de vuelo. Comenzaba una crisis del material de vuelo de instrucción de muy difícil salida, sin la renovación de los viejos y abnegados AVRO 504 K, que habían llegado al límite de su vida útil, no obstante todavía hasta el mes de enero de 1934, en que se le hicieron los últimos vuelos, estuvieron en actividad, sin sobrepasar el número de dos en el aire.

Congreso de Aviadores Transoceánicos en Roma

Aprovechando su estadía en Europa y ante la invitación del Ministro del Aire italiano, Mariscal Italo Balbo para que se hiciera presente en el Congreso de Aviadores Transoceánicos, que se realizará en Roma en el mes de mayo, el Cnel. Tydeo Larre Borges asiste a dicho evento, el cual se extiende por varios días de ese mes, donde tiene la oportunidad de reencontrarse con el Cap. Léon Challe, Jean Mermoz, Sir Hubert Wilkins, el Cap. Francisco Iglesias y conocer a los grandes aviadores como el Almirante Gago Coutinho, el Cap. Herman Koehl, Arturo Ferrarin, el Cap. Arthur W. Brown, y otros. Fue elegido Vice-Presidente de este primer y único Congreso, al cual acudieron personalidades tan destacadas de la Aviación Mundial. Tuvo durante su desarrollo un carácter solemne y grandioso que también se extendió a las ciudades de Florencia, Venecia y Nápoles, donde se pudo palpar el extraordinario dinamismo de la Aeronáutica Italiana, tanto militar como civil, en esa época crucial que se estaba viviendo en estos primeros años de la década, la cual iba a traer tantas innovaciones antes de la Segunda Guerra Mundial. Existe una fotografía de los congresales, todos vestidos con la más rigurosa etiqueta, donde se aprecia a

1932 Larre Borges, en primera fila, entre el Almirante G. Coutinho y

el Cap. Koehl. Al finalizar el mismo, Larre Borges se embarcó para Uruguay.

El avión Montevideo Nº 1

También en el mes de junio hubo pocos vuelos, comenzándose a volar el día 16. En ese mes se finalizó el avión Montevideo No. 1, construido íntegramente en los Talleres de la Escuela, según el diseño del que se perdió en las selvas de Colombia en 1929, el encargado de hacerle la primera prueba en vuelo fue el Jefe de División Técnica Cap. Hernán S. Barú, a quien acompañaron el mecánico Brígido Albarracín y don Laureano Varela, carpintero y uno de los *artífices* que intervinieron en su realización. A este avión, Berisso lo clasificó en el inventario de entrega, al igual que el otro Montevideo que también lo probará el Cap. Barú como ARME-5.

El 29 de junio arribó al Puerto de Montevideo, procedente de Europa, el Cnel. Tydeo Larre Borges, al día siguiente 30 de junio, se hizo cargo nuevamente de la Dirección de la Escuela, de la que había estado alejado 127 días y durante los cuales el C/F Frigerio fue su sustituto.

Solo un alumno se recibe de piloto aviador en 1932

Como se expresó más arriba, la situación del material de vuelo de la Escuela era precaria, debido a esto no se pudo finalizar el Curso de Aplicación de Oficiales y solamente un alumno del Curso de Pilotaje de Tropa pudo dar sus exámenes y terminarlo, en todo ese año.

El día 22 de julio luego de aprobar los exámenes de vuelo que habían comenzado en junio, se le otorga al alumno del Curso de Pilotaje el siguiente brevet:

Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nro. 38 Sdo. Dgdo. Juan H. Curbelo.

El Sdo. Dgdo. Curbelo alcanzó la jerarquía de Sgto. 1ro. (PAM) de la Aeronáutica Militar; luego, años más tarde, ya retirado del Servicio, se dedica a la Aviación Civil, siendo por muchos años un destacado Instructor de vuelo en el recién fundado Aero Club de Flores, en la ciudad de Trinidad, era considerado un distinguido profesional y excelente piloto, no sólo en esta ciudad, sino en todo el ámbito nacional.

Se prueban los Potez 25 en Francia

Si hubo meses de poca actividad de vuelo en ese año de 1932, el mes de agosto se llevó todas las palmas, en realidad voló un solo avión de la dotación de la Escuela durante diez minutos, el día 26, las otras misiones fueron hechas con el Farman del Ministerio de Salud Pública los días 4 y 5. El Cap. Oscar D. Gestido que se encontraba en Francia para recibir siete aviones Potez 25 de la fábrica, tuvo oportunidad el día 26 de ese mes de probarlos todos en vuelo a un promedio de 20 minutos cada uno. Estos siete biplanos (casi sesquiplanos) tenían la siguiente numeración de fábrica del 3055 al 3060 y uno de ellos fue sorteado para cumplir varias pruebas que incluían vuelos de altura, control de velocidad, etc., de más de tres horas de duración, acompañaron al Cap. Gestido el Ing. Luis F. Márquez y el mecánico Tte. 2o. Asimilado José Rígoli, estos vuelos, fueron realizados en el aeródromo de Méaulte, Somme. Al ser todas las pruebas satisfactorias, estos aparatos fueron embarcados con destino a nuestro país. El Cap. Gestido Continuó en Francia, donde hizo Cursos en la Escuela de Avord, teniendo oportunidad de ejercitarse en diferentes aviones del Ministerio del Aire galo; también se encargó de efectuar las compras correspondientes de ametralladoras y bombas para dejar

1932

los aviones Potez 25 en condiciones de eficiencia, desde el punto de vista militar.

El avión Montevideo Nº 2

Durante el mes de setiembre, la actividad aérea en la Escuela mejoró algo con respecto a meses anteriores, alcanzándose a volar casi 23 horas entre todos los aviones. El día 15 el Cap. Barú, acompañado por el Alférez de Navío Washington Marroche probaron en vuelo por primera vez el avión Montevideo 2, quedando los dos aviones de este tipo que se hicieron después del ARME o Montevideo, prontos.

Accidente fatal

En una misión de reconocimiento y navegación que cumplían los alumnos del Curso de Aplicación, Ttes. 2dos. Manuel J. Vega y Aramis S. Gomeza en el Breguet XIV No. 5, en las cercanías de San Ramón, Canelones, se accidentaron, perdiendo la vida ambos jóvenes oficiales.

En el mes de octubre se recibieron los cajones en que venían embalados los aviones Potez 25, comenzándose inmediatamente al armado de estos aparatos.

Los meses de noviembre y diciembre transcurrieron sin mayores novedades, solamente se puede señalar los ejercicios de tiro aéreo sobre blanco remolcado que se hicieron con aviones Breguet XIV y las prácticas de bombardeo en Potez 25 durante el mes de diciembre.

Para que se tenga una idea de la crisis en que se encontraba la Escuela en su parte aeronáutica, se consigna que en el año 1932 se alcanzó a volar 416 horas entre todos los aviones y en 1931 se había volado 1081 horas.

1933

Los Potez 25 volando

En los primeros días del año 1933 fueron quedando prontos luego de su armado, los siete aviones Potez adquiridos nuevos en Francia.

En el mes de enero y febrero se probaron todos en vuelo, haciendo la prueba de cada uno de ellos el Cnel. T. Larre Borges. Fueron numerados del cuatro al diez, quedando en orden de vuelo diez aviones, con los tres que ya estaban en uso anteriormente. Todos estos aparatos vinieron con motor Lorraine de 450 HP, por lo tanto habían nueve con este motor y uno, el primero en ser recibido, con Hispano-Suiza 500HP.

Piedra fundamental en la Isla Libertad

El 21 de enero en una solemne ceremonia con la presencia del Presidente de la República Dr. Gabriel Terra, Ministros, autoridades civiles y militares, delegaciones aeronáuticas extranjeras, público y periodistas; se puso la piedra fundamental de la que sería la Base del Servicio Aeronáutico de la Armada en la Isla Libertad. Vieja aspiración del fundador, de ese Servicio el C/F Atilio Frigerio que ahora cristalizaría con esta Base que se iba a levantar en la Isla. La Escuela Militar de Aviación estuvo presente con una nutrida delegación y formaciones de tres aviones Potez que sobrevolaron el lugar, al igual que el Morane-Saulnier que también sobrevoló la Isla en misión fotográfica, piloteado por el A/N Washington Marroche y el Tte.2o. Conrado A. Sáez, de donde tomaron varias vistas de este momento histórico.

Escuadrilla mixta de observación y bombardeo

A partir del mes de febrero, se comienzan a efectuar diferentes misiones de observación o reconocimiento «a vista» con aviones Potez 25 a diferentes lugares del litoral, del este y del centro,

según las diferentes zonas militares; al siguiente mes de marzo se crea una Escuadrilla Mixta de Observación y Bombardeo con material Potez que estará bajo el mando del Cap. Hernán S. Barú y será la encargada de cumplir con estas misiones.

Becas en Inglaterra

Al haber sido otorgadas por el Ministerio del Aire de la Gran Bretaña, dos becas gratuitas para que Oficiales de la Escuela Militar de Aviación, puedan cursar estudios en las escuelas de la "Royal Air Force", son designados en el mes de marzo en misión de estudio, al Cap. Instructor Glauco Larre Borges y al Tte.2o. Raúl Aquiles Amighetti.

Para ocupar el lugar del Cap. Larre Borges, vuelve a la Escuela, luego de un período de casi dos años de alejamiento el Cap. Joaquín S. Costa.

El retrato de Boiso Lanza

A partir del día 20 de marzo es expuesta en la sala de Moretti y Castelli, en la Plaza Constitución (hasta hace unos años Galería Moretti) la obra del pintor americano-francés Manuel Barthold, que representa al retrato del Cap. Juan Manuel Boiso Lanza, que el artista realizó a pedido de su madre. En el se aprecia su imagen gallarda y apuesta, que surge de un fondo de nubes de tormenta, en los picos de una alta cordillera con maravillosa naturalidad, nítida y precisa, a punto que se diría animado de fuerza joven, reflejado en su noble y dulce rostro, enérgico en su mirada de serena confianza, con dejos napoleónicos, en que se advierte hasta un velado desafío a aquellas fuerzas de la naturaleza a punto de desatarse. Hoy este hermoso retrato, pertenece a la Sra. sobrina del precursor Dña. Isabel Zugasti Boiso Lanza de Neri y se exhibe en su casa de la Avda. Luis P. Ponce.

Berisso en su arma de origen

El Tte. Cnel. Berisso, que a la sazón se encontraba en la situación de "Disponibilidad", al no haber aceptado destino cuando fue relevado de su puesto como Director de la Escuela, el 25 de marzo se le nombró Jefe del Regimiento de Artillería a Caballo No. 1, donde al igual que en la Aviación Militar, revolucionó esta Unidad Militar, dejándola pronta desde el punto de vista técnico y operativo. En el período en que estuvo en "Disponibilidad", continuó volando, con su avión SVA-10 "Uruguay", además de seguir proyectando y estudiando otro raid Montevideo-Nueva York, ya autorizado por los poderes públicos.

Gestido alumno de Détroyat

Mientras se encontraba en Francia, el Cap. Gestido fue autorizado a volar en diferentes Bases de la Aeronáutica francesa, recibiendo en los meses de febrero y marzo de 1933 un cursillo de "acrobacia clásica" y "alta escuela" impartido por el maestro de esas especialidades Michel Détroyat en avión Morane 230.

En el mes de abril se continuó con el Curso de Aplicación de Oficiales reducido a solamente tres alumnos, pues el Tte. Raúl A. Amighetti, uno de los alumnos de este Curso, se hallaba en Gran Bretaña usufructuando de una beca de estudios.

Es contratado el Ing. Aer. Luis F. Márquez

Dado las complejas características de los aviones Potez 25 y de su material de guerra, adquirido meses después que los aparatos y la puesta a punto de ese material, totalmente nuevo y diferente al hasta ahora usado, el Estado autorizó al Director de la Escuela Militar de Aviación, a contratar por el término de seis meses, al

1933 Ing. de Industrias y Técnico en materia aeronáutica Don Luis

Felipe Márquez, como Director Técnico de los Talleres Aeronáuticos de la Escuela. El Ing. Márquez había intervenido en la prueba de los aviones Potez 25 en Francia y más tarde fue Director de Aeronáutica Civil, luego que se creara ese cargo en 1935.

La oposición al gobierno del Dr. Gabriel Terra

A partir del mes de marzo, se instalaron destacamentos de la Escuela en los aeródromos civiles de Melilla (o Villa Colón) y Pando, controlando todos los vuelos de los aviones civiles que prácticamente quedaron paralizados, hasta que se comenzó a autorizar individualmente desde el Ministerio de Guerra y Marina a aquellos que lo solicitaron para no perder su entrenamiento, en vuelos locales.

Esta era una de las tantas medidas que el Gobierno del Dr. Gabriel Terra iba tomando, a medida que iban apareciendo opositores a la forma en que se había encarado la política del Estado, después del golpe de éste el 31 de marzo de ese año, en que disolvió las Cámaras. En este Gobierno actuaron o tuvieron que ver, aún en la oposición, varias figuras vinculadas o anteriormente vinculadas a la Aviación, como el Cap. Dr. Alberto Demichelli y el Dr. Francisco Ghigliani.

En el mes de junio se suscitó un episodio en que intervino un joven oficial, que más adelante se transformaría en aviador, llegando en la culminación de su carrera, a ser Inspector General de la Fuerza Aérea, se trataba del Tte.2o. Gualberto F. Treilles (más tarde Trelles) que fue procesado, ante la denuncia del Director de la Escuela Militar, Cnel. Arqto. Alfredo R. Campos, de que éste hubiera invitado a otro oficial para efectuar un movimiento subversivo. El Juez Militar que intervino era el May. Dr. Efraín González Conzi, aviador del Primer Curso de Pilotaje de la Escuela Militar de Aviación, quién como tenía la misma ideología política del Tte.2o. Treilles y no quiso tener la violencia de enjuiciarlo, adoptó la resolución radical de renunciar y exiliarse en la embajada Argentina el día 12 de junio, partiendo esa

misma noche, por el "Vapor de la Carrera" hacia Buenos Aires. Asumió la defensa del Tte. 2o. Treilles, el ex-senador batllista Dr. Pablo M. Minelli.

En los meses de mayo, junio, julio y agosto, la actividad de vuelo de la Escuela fue bastante reducida, efectuándose pocos vuelos de instrucción, por no contarse con el material adecuado, la casi inexistencia de aviones AVRO 504K en orden de vuelo conspiraba contra el desenvolvimiento del Instituto, que ese año no realizó cursos de pilotaje, continuando solamente con el reducidísimo Curso de Aplicación de Oficiales, que se daba con material Breguet XIV en forma muy intermitente. La mayoría de los vuelos fueron de aprovisionamiento a los destacamentos fuera del aeródromo y de entrenamiento de vuelos en formación para desfiles aéreos.

El Servicio Aeronáutico de la Armada vuelve a depender de la Dirección de la Armada

En uno de los últimos decretos que se dicta por el Ministerio de Guerra y Marina, el 18 de agosto, el Presidente de la República deroga el que se había publicitado el 16 de setiembre de 1931 que cometía al Director de la Escuela Militar de Aviación, el estudio de la creación de la Dirección de la Aeronáutica Nacional, pasando nuevamente a depender de la Dirección de la Armada, como correspondía, el Servicio Aeronáutico de la misma.

Se crea el Ministerio de Defensa Nacional

Con la fecha del 21 de agosto de 1933, aparece el Boletín No. 1 del Ministerio de Defensa Nacional, donde se publica la reorganización general del Ejército, llevada a cabo con fecha del 18 de agosto de 1933, dentro del orden técnico y administrativo,
1933 conjuntamente con la ley de "Cuadros y Efectivos", "Ascensos,

Retiros y Pensiones", etc., se decreta que el mando supremo de todas las Fuerzas Armadas pertenece al Poder Ejecutivo que lo ejerce en tiempos de paz con la colaboración del Ministerio de Defensa Nacional, y por intermedio de sus órganos ejecutivos inmediatos: la Inspección General del Ejército y la Dirección de la Armada.

Esta Organización General del Ejército, cuenta con ocho capítulos y 61 artículos; donde por primera vez aparece la Aeronáutica en el Capítulo III, Organización de las Tropas, Artículo 18 que dice : las Fuerzas del Ejército permanente como las que se movilizan, serán agrupadas en pequeñas unidades de armas (Infantería, Artillería, Caballería, Ingenieros y Aeronáutica),...

De esta manera desapareció el Ministerio de Guerra y Marina, al igual que el Estado Mayor del Ejército; dejando lugar a partir de esa fecha al Ministerio de Defensa Nacional y a la Inspección General del Ejército, de la cual dependerá a partir del 30 de agosto la Escuela Militar de Aviación, según decreto de esa fecha.

Capítulo Decimoprimero

El Tte. Cnel. Esteban Cristi director de la Escuela por unos meses, el Cnel. Julio A. Roletti nuevo director

1933-1934

El Tte. Cnel. Esteban Cristi director de la Escuela Militar de Aviación

1933

El 31 de agosto es relevado de su cargo el Director de la Escuela Militar de Aviación, Cnel. Tydeo Larre Borges, pasando a ocupar el puesto de Juez del Consejo de Guerra Permanente. Es nombrado Director el Tte. Cnel. Esteban Cristi, que de esta forma regresa a la Aviación, luego de un alejamiento de catorce años.

En setiembre, los alumnos del Curso de Aplicación de Oficiales, comienzan a volar en Potez 25. En ese mes regresa a la Escuela como Instructor, después de su vuelta de Europa el Cap. Oscar D. Gestido. También en ese mes es destinado a otra repartición del Ejército el Tte. Cnel. José L. Ibarra, alejándose otra vez de la Escuela.

En el mes de octubre se autoriza, nuevamente a los asociados del Centro Nacional de Aviación, los vuelos de entrenamiento sobre el aeródromo de Melilla, encargándose la fiscalización de los mismos a la Escuela Militar de Aviación.

La escuadrilla "Sol de Mayo"

También en el mes de octubre, como integrantes de la comitiva del Presidente de la República Argentina, Gral. de Div. Don Agustín P. Justo, arriba al aeródromo de Pando, el día 17 de ese mes procedentes del Brasil, la Escuadrilla "Sol de Mayo", com-

puesta por diez aviones, nueve de los cuales son de construcción argentina al mando del Director General de Aeronáutica del Ejército, Cnel. Ángel M. Zuloaga, quien es recibido por sus compañeros de Cursos del año 1915 y 16, Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso y el Tte. Cnel. Esteban Cristi, Director de la Escuela Militar de Aviación. La Escuadrilla fue recibida en vuelo por una formación de tres aparatos Potez, mientras que el Presidente Justo que llegaba en el acorazado "Moreno" de la Armada Argentina fue recibido por una formación con los siete Potez restantes. La Escuadrilla y su Comandante fueron muy agasajados por los integrantes de la Escuela Militar de Aviación.

Después de dos años que no volaba con aviones de la Escuela, el Tte. Cnel. Berisso retoma a su entrenamiento con un vuelo en el avión Montevideo 2.

La situación de la instrucción de vuelo

Fue renovado, el 29 de octubre, el contrato con el Ing. Aeronáutico Don Luis Felipe Márquez, por otros seis meses, atento a que continuaban las razones y motivos en ese momento, para la realización de un nuevo contrato.

En el mes de noviembre retornan a la instrucción de vuelo con material AVRO 504 K, los alumnos del Curso de Pilotaje de Tropa que habían comenzado a volar en el mes de julio de 1931. Esto nos dice de lo confuso que fue la situación de la División Instrucción en estos dos años, y la carencia de material, quizá achacable a la División Talleres y Construcciones Aeronáuticas, que debe haber desviado sus afanes a mantener el nuevo material Potez 25, abandonando por irrecuperables los viejos y nobles aviones AVRO 504 K.

1933

El Cnel. Julio A. Roletti, director de la Escuela Militar de Aviación

1933

El día 20 de diciembre, el Tte. Cnel. Esteban Cristi, es nombrado Jefe de Policía del Departamento de Río Negro, alejándose de esta manera de la Dirección de la Escuela Militar de Aviación. En su lugar y quizá pensándose que era en forma transitoria, fue designado el día 30 de diciembre el Cnel. Julio A. Roletti, que en esos momentos era el Ayudante del Ministro y mientras durara el alejamiento del titular, encargado de la Sub Secretaría del Ministerio de Defensa Nacional. El Cnel. Roletti, en 1931, había sido Director Interino.

Regresaron de Gran Bretaña, el Cap. Glauco Larre Borges y el Tte. 1°. Raúl A. Amighetti, donde cumplieran cursos en el Military Flying School, volando más de 80 horas cada uno.

1934

Ensayo de vuelos postales

El año 1934 comienza con los vuelos de tres aviones Potez 25, el primer día del año, en un ensayo de transporte postal, a cargo de la Escuela Militar de Aviación, tomando como base la iniciativa original del Cap. Medardo R. Farías. Estos vuelos con correspondencia, fueron cumplidos de la siguiente manera: a) Potez No. 8, piloto Cap. Mariano Ríos Gianola, mecánico Cbo. Justo M. Sánchez, E. M. Av. - Melo - Treinta y Tres - Lascano - Rocha - Minas - E. M. Av.; b) Potez No. 5, piloto Cap. Medardo R. Farías, mecánico Tte. 2do. Asdo. José Rígoli - E. M. Av. - Bella Unión - Salto - Paysandú - Fray Bentos - Mercedes - Colonia - San José - E. M. Av.; c) Potez No. 4, piloto Cap. Hernán S. Barú, mecánico Sub Oficial Asdo. Alcides Luzuriaga - E. M. Av. - Artigas - Rivera - Tacuarembó - Santa Isabel (Paso de los Toros) - Durazno - Trinidad - Florida - Canelones - E. M. Av.

La actividad aérea a principios de 1934

En este primer mes del año, se puede decir que la actividad aérea del Instituto, es semejante a cualquier otro, a pesar de ser período de vacaciones. Entre otras misiones normales que se cumplen, como la de entrenamiento de los pilotos del Curso de Aplicación, está la de Instrucción, en la cual se ve favorecido el Ing. Luis F. Márquez, que recibe clases de vuelo en Morane-Saulnier EP 35 y AVRO 504 K, de parte del Cap. Oscar D. Gestido.

En febrero se realizan los exámenes del Curso de Aplicación de Oficiales a sus cuatro alumnos, que incluyen examen de bombardeo y de tiro con ametralladora fotográfica, realizado todo en los aviones Potez 25, pues es a partir del mes de enero que dejaron de volar los aviones Breguet XIV, AVRO 504 K y Morane-Saulnier EP 35, los cuales serán radiados en el mes de mayo. Solamente se salvará de transformarse en chatarra, el Breguet XIV No. 4 que en el mes de setiembre de ese año es donado al Cnel. Berisso, por el Poder Ejecutivo, a pedido de aquel, junto con su motor Renault de 300 H.P., también en desuso. Este avión se logra recuperarlo y con él Berisso vuela varios años, con la ayuda de sus mecánicos amigos.

La actividad de vuelo en el mes de marzo es muy baja, pudiendo decirse que es la más baja del año, en un año que se va a caracterizar por no haberse dado instrucción de vuelo en ningún momento, por falta de aparatos adecuados. En todo el año las únicas máquinas que funcionarán serán los Potez 25 y el Farman F-190 ambulancia.

El escalafón de aeronáutica

De cualquier manera ese mes de marzo pasará a la historia y no por lo poco que se voló, sino por algo muy importante para los oficiales aviadores de las diferentes armas que estaban o no

destinados en la Escuela. El día 26 de marzo es aprobada la Ley de Cuadros del Ejército que incluye el Escalafón de Aeronáutica, primer paso para la creación de la Aeronáutica Militar como 5ta. Arma del Ejército. Esto fue un estimulante importantísimo para la permanencia de los oficiales aviadores en la Escuela Militar de Aviación sin necesidad de tener que continuar la carrera en sus armas de origen, sobre todo para evitar la interrupción de su profesión en lo que se refiere a ascensos. En el mes de abril, el día 16, por la Orden de la Dirección de la Escuela, se da la nómina de los oficiales de las diferentes armas que pasaron al nuevo escalafón: Cnel. Cesáreo L. Berisso; Ttes. Cneles. Rogelio Otero y José Luis Ibarra; Mayores Glauco Larre Borges, Joaquín S. Costa, Hernán S. Barú, Oscar D. Gestido, Medardo R. Farías y Felipe Gutiérrez; Capitanes Homero B. Araújo, Mariano Ríos Gianola, Cecilio Bentancur, Oscar M. Sánchez y Roberto Rodríguez; Ttes. 1ros. Raúl A. Amighetti, Raúl P. Gomeza, Isaías Sánchez y Conrado A. Sáez.

La situación política repercute en la escuela

Dada la situación política que pasaba el país en ese año y que se venía produciendo desde el "Golpe de Estado" del 31 de marzo de 1933, sufriendo diferentes altibajos en la estabilidad y tranquilidad a causa de rumores de levantamientos armados con ayuda desde el exterior, que se conocían o presentían, es que se formaron patrullas, con los aviones Potez 25 armados, enviándoseles a la zona de fronteras, estacionándose una en Artigas con tres aparatos a la que se identificó con el No. 1 y otra destacada en Montevideo con dos aviones a la que se le adjudicó el No. 2 . Ambas cumplieron muchos vuelos en los meses de abril y mayo en que actuaron; entre esos vuelos se hicieron varios de propaganda para que se plantara lino en zonas apropiadas.

El 5 de mayo parte para Francia, el May. Hernán S. Barú, quién había sido designado con fecha 26 de diciembre de 1933, a fin de efectuar un estudios de perfeccionamiento, en ese país europeo. Cumple un curso de vuelo en la École Militaire et École D' Application de L'Armée de L'Air de Mourmelon. Regresa en noviembre de 1935. En su lugar como Jefe de la Escuadrilla Mixta de Observación y Bombardeo, fue nombrado el May. Medardo R. Farías.

En el mes de junio se retorna a la normalidad, continuándose los vuelos de aeródromo para mantener el entrenamiento. Se cumplen algunos vuelos de Instrucción en Potez 25 con pilotos de poca experiencia.

Pasa el dirigible "Graf Zeppelin"

El día 30 de junio pasa el dirigible "Graf Zeppelin" sobre Montevideo al medio día, en vuelo de Buenos Aires al Brasil, da varias vueltas sobre la ciudad y es recibido por una formación de tres aviones Potez de la Escuela y por otro, que en misión fotográfica toma varias vistas de esta aeronave alemana.

Vuelos a Buenos Aires y a Córdoba

Con motivo de la conmemoración del 118°. aniversario de la Declaratoria de la Independencia de la República Argentina, el día 8 de julio parte hacia El Palomar, Buenos Aires, una Escuadrilla de tres aviones Potez 25 integrada por los aviones: No. 5 cuya tripulación estaba formada por el May. Medardo R. Farías como piloto y el Cnel. Tydeo Larre Borges como Jefe de la formación; No. 8 con el Tte. 1ro. Raúl A. Amighetti como piloto, el Tte. 1ro. Conrado A. Sáez, como observador y el Dr. Francisco L. Sureda de pasajero; No. 10 con el Tte. 1ro. Raúl P. Gomeza

como piloto, el Tte. 1ro. Isaías F. Sánchez como observador y el mecánico Tte. 2do. Asdo. José Rigoli. Esta Escuadrilla vuela sobre Buenos Aires el día 9, interviniendo en el desfile aéreo con 64 aeronaves argentinas. Así mismo el día 11 intervienen en una formación en homenaje al Gral. José de San Martín. Ese día sobrevolaron el Congreso, la Catedral y la Plaza San Martín, donde se encontraba el Ministro de La Guerra, Gral. Rodríguez, 73 aviones argentinos y la Escuadrilla uruguaya, todos bajo el mando del Director Gral. de Aeronáutica, Cnel. Ángel Ma. Zuloaga.

Desde los aviones fueron arrojadas flores sobre la Plaza San Martín.

El día 12 parten hacia Córdoba, con aterrizaje en Rosario por mal tiempo, acompañados por un avión de construcción argentina AéTI, arribando ese día sin mayores inconvenientes; en el Potez 25 No. 10 que era piloteado por el Tte. Isaías Sánchez, viajaba un oficial argentino, Tte. Grassi y en el AéTI viajó el Tte. Raúl P. Gomeza de pasajero. Al siguiente día 13, se hace una formación sobre la ciudad de Córdoba, regresando el 14 a Buenos Aires. El día 16 la Escuadrilla regresa a Montevideo, ocupando sus sitios en el avión No. 5 y No. 8 nuevamente el Cnel. T. Larre Borges y el Dr. Sureda que no habían volado a Córdoba y sobre Buenos Aires.

Vuelo a Rio de Janeiro de tres aviones Potez 25

En el mes de agosto se cumple un vuelo internacional de mayor aliento, también en formación. Se trata del raid en formación Montevideo - Rio de Janeiro - Montevideo, realizado por una Escuadrilla de tres aviones Potez, compuesta por los aviones No. 6 con el May. Oscar D. Gestido como piloto y jefe de Misión, acompañado por el Cap. Homero Araújo; No. 5 con el Cap. Oscar Sánchez y el mecánico Tte. 2do. Asdo. José

Rígoli; y el No. 4 con el Cap. Mariano Ríos Gianola y el Cap. Roberto Rodríguez. Parten el día 12 de agosto hacia el Brasil, para cumplir la primera etapa hasta Porto Alegre, en Villa Herval o Erval a la izquierda de Arroio Grande y cien kilómetros antes de Pelotas, aterrizan los Potez No. 6 y 5 pues el No. 6 tuvo una "panne" de motor, el No. 4 continúa el vuelo y arriba a Porto Alegre en cinco horas de vuelo. Al otro día desde la Escuela, es enviado el Potez No. 8 con el May. Medardo R. Farías y el mecánico Hernández, quienes aterrizan en Villa Herval y de allí se dirigen a Pelotas, donde entregan el avión al May. Gestido, continuando este en ese avión; el Potez No. 6 es desarmado y llevado por tierra a la Escuela Militar de Aviación, quedando pronto en octubre de 1934. El día 14 el Cap. Sánchez decola de V. Herval y aterriza en Pelotas, treinta minutos más tarde. Ese día continúan los aviones Nos. 8 y 5 hacia Porto Alegre arribando a esta capital estadual una hora y 15 minutos más tarde, partiendo ese mismo día los tres aviones hacia Florianópolis adonde llegan, luego de dos horas y quince minutos en el aire. Despegan el día 15 hacia San Pablo, llegando a esta ciudad luego de tres horas y veinticinco minutos de vuelo. Finalmente el día 16 arriban los tres a Rio de Janeiro con dos horas y media de travesía. Era la segunda vez que llegaban a esta capital aviadores uruguayos en vuelo, en 1926 como se recordará, habían cumplido un raid semejante en un Breguet XIV, el Tte. Farías y el mecánico Rígoli. En Campo Dos Afonsos, su lugar de aterrizaje, eran esperados por una delegación de aviadores brasileños, quienes los recibieron en forma muy cordial, también estaba presente el Cnel. Ulises Monegal, Agregado Militar a nuestra embajada en Río, quien como se recordará formó parte del Comité Nacional Po-Aviación Militar y era gran simpatizante de la Aviación.

Luego de un día de descanso en la bella capital carioca, el día 17 volvieron a volar en formación junto con aviones del Ejército y la Marina del Brasil, para recibir el transatlántico "Augustus", en el cual venía el Presidente Dr. Gabriel Terra y su comitiva, que efectuaban una visita oficial a este país, la cual

1934

motivó este raid en formación hasta esa ciudad. En el desfile militar, con el cual se homenajeó al Presidente Terra, también intervino esta Escuadrilla con las formaciones del Ejército y la Armada brasileña.

Parten de regreso el día 23 de agosto, haciendo su primera escala en San Pablo donde fueron recibidos por una Escuadrilla de aviones brasileños en vuelo. Durante todo el día 24 visitan esta gran ciudad y nuevamente remontan vuelo el 25 de agosto hacia Florianópolis y Porto Alegre arribando en el mismo día. En la capital "gaucha" sube como pasajero del May. Gestido, el Cnel. Tydeo Larre Borges, pasando el Cap. Homero Araújo al aparato piloteado por el Cap. Mariano Ríos Gianola; despegando el día 26 hacia Montevideo, donde arriban sin mayores inconvenientes habiendo cumplido este largo vuelo para estos lentos aviones con todo éxito.

Se adquieren cinco D.H. 82A "Tiger Moth"

Finalmente el día 5 de octubre, se firmó un contrato entre el Estado representado por el Ministro de Defensa Nacional y el encargado de las ventas en Sud América de la Casa "The De Havilland Aircraft Co." de Gran Bretaña, por el cual se adquieren 5 biplanos "Tiger Moth" de esa fábrica inglesa, para la Escuela Militar de Aviación, solucionando de esta manera el acuciante problema que representaba la falta de aviones de instrucción de vuelo; sólo había que èsperar su llegada.

Los últimos P.A.M. de la época de los motores rotativos

El 28 de noviembre de 1934, reciben su Brevet de P.A.M. los siguientes alumnos del Curso de Aplicación, que habían rendido exámenes en febrero de ese año:

Brevet de P.A.M.		No. 28	Tte. 1ro. Raúl Aquiles Amighetti
"	"	No. 29	Tte. 1ro. Isaías F. Sánchez
"	"	No. 30	Tte. 1ro. Raúl Gomeza
"	"	No. 31	Tte. 1ro. Conrado A. Sáez

Primera vez que se usa el sello "Aeronáutica Militar"

En diciembre de 1934, se usa por primera vez un sello de goma, en la Escuela Militar de Aviación, luego de creado el escalafón de Aeronáutica, donde dice Aeronáutica Militar, convalidando este primer paso dado en marzo de ese año.

1934

Capítulo Decimosegundo

El vuelo de Berisso y Genta a Lima

1935

El último raid de la época heróica

1935

Apenas nacido el nuevo año 1935, la Escuela Militar de Aviación se hace presente el día 5 de enero, con una formación de tres aviones Potez 25, en el homenaje a sus camaradas de la Aviación Naval, que ese día en un accidente fallecieron en vuelo con uno de sus hidroaviones CANT 18, el No. 2. Se trataba del T/N (P.A.M.) Mario Botto y el A/N (Piloto Aviador) Clemente Pradines Brasil ambos ex alumnos de la Escuela.

Con el objeto de representar a las Fuerzas Armadas de la República, en el cuarto centenario de la fundación de la ciudad de Lima, Perú, llevando un mensaje de confraternidad a la Argentina, Chile y el Perú, fueron designados para que se trasladaran en vuelo hacia la "ciudad de los virreyes" al Cnel. Cesáreo L. Berisso y al Tte. Cnel. y poeta Edgardo U. Genta.

La idea del Cnel. Berisso, era realizar este raid, en el avión Montevideo No. 2 para lo cual, le hizo una exhaustiva prueba en vuelo los días 14, 16, 17 y 18 de enero, acompañado por el mecánico Alcides Luzuriaga. Estas pruebas no fueron satisfactorias, por lo que eligió entre los dos aviones Potez 25 disponibles, los Nos. 8 y 9, el primero, luego de varios vuelos hechos en el día 17 paralelamente con los vuelos en el Montevideo 2, siendo el No. 8 el de mejor rendimiento para la toma de altura. Se le aligeró de todo lo superfluo y prácticamente sin equipaje y sin

mecánico (Luzuriaga se quedó en tierra en el último momento, para alivianar al máximo el aparato) partieron el sábado 19 de enero, a las 8 de la mañana. La única carga que portaba el Tte. Cnel. Genta era un paquete con volantes de su poema "Al Perú" que el poeta arrojaría sobre Lima cuando llegaran. La primera escala fue en Villa Mercedes, Provincia de San Luis, en el aeródromo de la Panagra donde repostaron y continuaron hacia Santiago de Chile, arribando al aeródromo "Los Cerrillos" luego del cruce de la cordillera de Los Andes por el Paso del Cristo, en el límite de la altura posible del Potez 25.

Al otro día, domingo 20 de enero, hicieron el largo trayecto hasta Antofagasta con una escala técnica en Copiapó. Pernoctaron en Antofagasta y el lunes despegaron hacia Arica, en el límite del territorio de Chile, donde pasaron la noche. El martes 22 partieron de Arica en la mañana, teniendo que aterrizar en Pisco, Perú, para arreglar un pequeño desperfecto del motor, volviendo a elevarse al medio día para arribar al campo "Las Palmas" de Lima, en las primeras horas de la tarde, escoltados por dos escuadrillas de la Aviación Militar del Perú. Una de ellas de tres aviones Curtiss Hawk, iba al mando del Teniente Comandante Manuel E. Escalante, siendo sus laderos el Tte. Antonio Albertis y el Alf. Luis Conterno. La otra de tres aviones Vought V - 80 Corsair, la tripulaban los Alféreces Víctor Gal'Lino, Salvador Noya y Enrique Bernales. Eran esperados en la Base de Las Palmas por el Ministro uruguayo en Lima Dr. Pedro E. Callorda, el Cónsul del Uruguay Sr. Jaime Linares, el Intendente de Montevideo Alberto R. Dagnino huésped de Lima, numerosos miembros de la colonia uruguaya, oficiales y personal de la Aviación Peruana. Antes de aterrizar sobrevolaron Lima y dejaron caer los volantes, bombardeando la ciudad de los virreyes, con el poema "Al Perú", gesto quizá inigualado en la historia de la Aviación americana, por lo menos en aquella temprana época, todavía heroica, de aviones biplanos de tela y abiertos con tripulantes que intervinieron en su nacimiento. Los volantes eran de color verde claro, de

1935

tamaño de 17 por 25 centímetros y cayeron varios miles sobre la cuatro veces centenaria capital del Perú.

Al Perú

Bellísimas peruanas, generosos peruanos,
Escuchad desde el lírico cielo deslumbrador
Como os llega el saludo de fraternales manos...
Es el pueblo uruguayo que aplaude en un motor!
Es el pueblo uruguayo! Trae de los lejanos
Tesoros del Atlántico, su tributo mejor:
El estuche fantástico de una palabra. "Hermanos"!
Y dentro del estuche una diadema: "Amor"!
Perú, glorioso pueblo de heroicas tradiciones,
Colmado de riquezas, de lauros, de canciones;
Vibrante de ideales, pleno de juventud;
Subiendo desde El Plata por celestes escalas
Uruguay en el trémulo palpitar de sus alas
Salud, grita a los cielos, que responden: salud!

EDGARDO UBALDO GENTA

El Cnel. Berisso era portador de dos mensajes, uno del Ministro de Defensa Nacional para el Ministro de la Guerra del Perú, y otro del Inspector General del Ejército para el Jefe del Ejército del Perú; los que fueron entregados en audiencia especial a sus destinatarios. A su vez el Tte. Cnel. Genta hizo entrega de un emotivo mensaje a la madre del poeta peruano, fallecido en Montevideo en 1925, Juan Parra del Riego, de parte de la Unión Cultural Americana, de la cual era Presidente Juana de Ibarbourou (Juana de América) y él Secretario. Por medio de la prensa limeña, Genta hizo llegar a los intelectuales del Perú, un saludo de la Unión Cultural Americana, institución que había sido fundada en

Montevideo, e integrada por los intelectuales más distinguidos del Uruguay y que contaba ya con filiales en otras repúblicas americanas.

Quedaron en Lima hasta el lunes 28 de enero, la idea era partir el domingo 27 temprano, pero en aquella ocasión se jugaba en esa capital, el Campeonato de Fútbol de América, y ese domingo era la final, que resultó ser entre Argentina y Uruguay. El presidente de la delegación deportiva uruguaya don Ignacio Reyes Molné, pidió a los aviadores que arengaran a los jugadores antes del partido, por lo que retardaron en un día su partida. Este retardo fue premiado por el resonante éxito que logró el equipo uruguayo.

El lunes partieron de mañana temprano, atrás dejaron la bella "ciudad de los virreyes" llena de glorias, parques, monumentos y el sabor que tuvo esta estadía plena de banquetes, recepciones, brindis, visitas e imborrables recuerdos para los protagonistas, que representaron tan dignamente a la Aviación, el Ejército y la intelectualidad oriental.

Al medio día hicieron una escala técnica en Cumaná, donde cargaron combustible y pocas horas después llegaron a Arica, donde pernoctaron.

Al día siguiente martes 29 de enero de 1935 arriban a Antofagasta donde se enteran del movimiento revolucionario que había estallado en nuestro país. Continúan el viaje al otro día 30 de enero, con una escala en Copiapó, siguiendo inmediatamente de repostar, teniendo como destino Santiago. Pero el destino quiso otra cosa, se les viene la noche y Berisso decidió aterrizar unos 200 Kms. antes de Santiago en un paraje denominado Quillota, en el único lugar mas o menos aparente, lo cual realiza Berisso con mano maestra, entre animales que pastaban, deteniendo el aparato al borde de una acequia. Quedan huéspedes del propietario del fundo (estancia) quien los atiende excelentemente.

1935

Al otro día recién de tarde pueden despegar a causa de la niebla, llegando a Los Cerrillos en Santiago, donde eran esperados con impaciencia. Allí cumplen con las visitas oficiales y tratan de salir al otro día 1ro. de febrero, llegan temprano al campo donde los despide el representante de nuestro país Sr. Domingo Pacull y las autoridades de la Aviación Chilena. Despegan y se remontan, hasta los cuatro mil metros, para cruzar en el Paso del Cristo, frente a la ciudad de Los Andes, pero en ese momento la presión de aceite, les marca cero, por lo que regresan a Los Cerrillos, donde el motor Lorraine del Potez 25, ya con unas 50 horas de vuelo desde su salida de Montevideo, es revisado por un Ingeniero Aeronáutico, de la Aviación Chilena, al otro día nuevamente despegan y tienen que regresar por la misma causa, finalmente el día 4 de febrero despegaron y cruzan la fatídica marca de los cuatro mil metros sin que nada ocurriera, encarando el cruce de la cordillera por el Paso del Cristo, atravesando la barrera por donde se introduce el túnel ferroviario, para dar al valle de Uspallata, donde se interpuso las cenizas del volcán San Miguel a su final, aunque lograron encontrar su salida llegando a Mendoza, con un gran recibimiento en el campo militar, por parte de las autoridades, del cónsul uruguayo y de amigos de Berisso que lo recuerdan desde su triunfal llegada en 1916, cuando ganó el Gran Raid Buenos Aires - Mendoza y de su estadía en esa acogedora ciudad, reponiéndose de su accidente al otro día, cuando fue à recibir a Zanni. Ese mismo día efectuaron un paseo hasta el monumento, al Paso de los Andes por el Libertador Gral. Don José de San Martín y su Ejército, de nuestro compatriota el escultor nacional Don Juan Manuel Ferrari. Esa noche mandan un telegrama a sus familiares en estos términos:

Cumplida nuestra misión del Icaro a la manera subimos la cordillera seis mil metros hacia el sol.

Anunciando el triunfo conseguido con tan precarios medios, solamente con coraje y lirismo.

Parten el martes 5 de febrero hacia Montevideo, haciendo escalas en Villa Mercedes y en El Palomar, donde, como siempre, son acogidos exelentemente y en el día arriban al aeródromo Cap. Boiso Lanza, fin de su viaje de 18 días y 55 horas, 25 minutos de travesía y 8 horas 34 minutos de prueba, sin novedad, en el frágil y legendario Potez de tela y madera, luego de sobrevolar pampas, cordilleras, montañas, costas inhóspitas, desiertos y punas; dando punto final al último gran raid de la época heroica de nuestra Aviación Militar, verdadera hazaña para esos años y los medios con que se contaba y que sirvió para hermanar más, si cabe, al Uruguay con el Perú. Como epílogo de esta hazaña, el 19 de julio son condecorados por el Gobierno del Perú, el Cnel. Berisso y el Tte. Cnel. Genta con la "Encomienda de la Orden del Sol", por parte de su Ministro en Montevideo, el gran poeta Luis Fernán Cisneros, en una emotiva ceremonia que se desarrolló en esa sede diplomática.

La Escuela Miltiar de Aviación y el Movimiento Revolucionario

Los días 26 y 28 de enero son probados en vuelo los cinco aviones biplanos De Havilland 82 A "Tiger Moth" biplazas de instrucción primaria con motor Gipsy de 130 HP, que habían sido adquiridos en Gran Bretaña, para sustituir a los AVRO 504K, fueron matriculados del 1 al 5 y sus números de fabricante eran No.1 -3288; No.2-3310; No.3- 3311; No.4 - 3312; y No.5 - 3313. Las pruebas fueron hechas por el Sr. W.T.W. Ballantyne (ex Squadron Leader de la R.A.F.) de la fábrica inglesa, poniéndose inmediatamente todos los aparatos en orden de vuelo, lo que fue muy beneficioso para la Escuela, en esos días, en que se extremó en

1935

el uso de sus aviones en las diferentes misiones que tuvo que cumplir a partir del día 28 de enero, en que estalla un movimiento revolucionario, luego de la invasión de nuestro territorio desde el Brasil por grupos comandados por el caudillo nacionalista independiente, Basilio Muñoz, en la noche del 27 de enero.

Este intento fracasó desde el primer día, al no plegarse, como aparentemente estaba previsto, ninguna unidad del Ejército, quedando reducida la insurgencia a partidas irregulares, formada por simpatizantes a la causa del caudillo Basilio Muñoz y algunos del partido colorado del grupo del batllismo. De cualquier manera hubo que tomar medidas, para disolver las partidas que todavía conservaban sus armas y que se habían retirado a los montes del Río Negro, alejándose de los caminos y vías férreas, regresando hacia la frontera con el Brasil, por los departamentos de Cerro Largo y Tacuarembó. Para el reconocimiento, vigilancia y dispersión de estas partidas se ordenó a la Escuela Militar de Aviación que actuara con sus escuadrillas; en ese momento solamente disponía de 8 aviones Potez 25 pues el No. 8 como se pudo ver estaba en el Perú con el Cnel. Berisso y el Tte. Cnel. Genta y el No. 10 estaba en reparación por accidente; y los cinco Tiger Month, recién recibidos, que eran aparatos de instrucción primaria y no de combate a lo que había que sumar el Farman F-190 ambulancia, que en estas emergencias alguna vez se usó como estafeta. La Escuela tenía otro avión, con gran autonomía y potencia era el Montevideo No.1; el día 29 de enero en un vuelo de avituallamiento para los aparatos estacionados en Melo, a la altura de Chamizo, sufrió una panne en el motor, por lo que tuvo que realizar un aterrizaje forzoso, resultando con muy graves daños.

Inmediatamente de recibida la orden de vigilancia y reconocimiento, la Escuela destacó una sección de aviones Potez 25 en Melo, partiendo el día 27 de enero el Potez 25 No. 7 que se sumó al No. 4 que ya estaba en esa ciudad, comenzando inme-

diatamente los vuelos de reconocimiento y hostigamiento a las partidas irregulares de la "División Cerro Largo", que iban en retirada Río Negro al norte. El día 29 de enero el Potez 25 No.7 tripulado por el Sub Oficial (P.A.M.) Eladio Silvera y el Cap. Roberto B. Rodríguez realizan el primer bombardeo a un contingente armado que pasaban por la Picada de las Piedras del Río Negro, como advertencia, soltando sus bombas, fuera del alcance de estas partidas de caballería. El día 30 se cumplen varios vuelos a Santa Clara con los Potez 25 Nos 4 y 7, y reconocimientos desde esta población. El día 31 continúan los vuelos bombardeándose nuevamente a los revolucionarios con el Potez 25 No. 7 tripulado, por el Cap. Rodríguez y el Sub Oficial Silvera, ahora como observador; ese día se les suma el Potez 25 No.5 que viene tripulado por el May. Medardo R. Farías, el Cap. Cecilio Bentancur y el mecánico Sánchez, con el cual, el mismo día, la tripulación del Sub Of. Silvera y el Cap. Rodríguez realizan un vuelo de reconocimiento. Los días 1 y 2 de febrero continúan los vuelos de reconocimiento en los Potez 25 No. 5 y 7, el primero tripulado por el May. Medardo R. Farías y el Cbo. (PAM) Alfonso Izarra y el segundo con la tripulación del Sub. Of. Silvera y el Cap. Rodríguez de observador; ambos aviones efectúan también bombardeos a los contingentes de revolucionarios, en el Paso de Ramírez y Rincón de las Piedras, en el límite de los Departamentos de Tacuarembó y Cerro Largo.

El 2 de febrero en el momento del aterrizaje en Melo al Potez 25 No.7 le explota una bomba de 10 Kgs., no desprendida en su misión de bombardeo, ocasionando un incendio y destrucción del aparato, resultando herido el piloto Sub. Of. Silvera en una pierna, por lo que tuvo que ser rescatado de las llamas por el observador Cap. Rodríguez, restableciéndose prontamente. A raíz de este episodio, Silvera fue ascendido por méritos especiales con fecha 1ro. de febrero de 1935, al grado de Alférez.

1935

En el día 3 de febrero continuaron los vuelos de reconocimiento y bombardeo con los Potez 25 No. 4 y 5 tripulados por los Capitanes Mariano Ríos Gianola y Cecilio Bentancur el primero, y May. Medardo R. Farías, Cbo. Alfonso Izarra el segundo, sobre las columnas que marchaban desde el Paso de las Piedras.

Al día siguiente 4 de febrero, el contingente revolucionario que había llegado a la Picada de los Ladrones, más bien Paso del Minuano, siempre sobre el Río Negro, en su marcha hacia el norte y se preparaba a continuar, fue bombardeada a eso de las 9 de la mañana por los Potez 25 Nos. 4, 5 y 6 (este último había salido de Durazno), tripulado por los Capitanes Ríos Gianola y Cecilio Bentancur el primero May. Farías y Cabo Izarra el segundo y Cap. Oscar M. Sánchez y Tte. 1ro. Raúl Amighetti el tercero; dispersando la caballada al grueso de la columna y produciendo tres muertos y varios heridos en el comando de la misma, uno de los muertos era el Tte. Enrique Goicoechea Segovia, que había desertado del Ejército y había sido encargado de las dos ametralladoras Hotchkiss que los insurgentes compraron en Brasil. A estos aviones Potez 25 se les sumó este día el D.H.82 Tiger Moth No. 2 que llegó a Santa Clara procedente de Durazno, tripulado por el Tte. 1ro. Raúl P. Gomeza; este aparato se usó como enlace entre esa ciudad y Melo y también el Potez 25 No. 9 con el Tte. 1ro. Isaías F. Sánchez y el Sgto. Paulino Risso, que había llegado de Artigas, donde cumplía vuelos de reconocimiento entre esa ciudad y Rivera.

En los días siguientes se continuaron con los reconocimientos con todos estos aviones, sin realizar, en esta zona, más ataques a la insurgencia, a esta altura totalmente dispersa. El día 10 regresaron a la Escuela los Potez 25 Nos. 5,6 y 9 y el Tiger Moth No. 2; permaneciendo el Potez 25 No.4 en Santa Clara, donde realizó vuelos de enlace hasta el día 14 de febrero.

En la ciudades de Artigas y Tacuarembó, también se instalaron destacamentos con aviones, sobre todo en la primera de estas ciudades que ya desde diciembre de 1934 se estacionó e hizo vuelos de reconoci-

miento desde el día 27, el Potez 25 No. 8, tripulado por el Tte. 1ro. Conrado A. Sáez y el Cbo. Juan H. Curbelo, durante casi todo el mes de enero, sustituyéndolo el Potez 25 No. 2 a partir del día 22 de enero de 1935, reemplazando a su vez al Cbo. Curbelo, el Sgto. 1ro. Paulino E. Risso. En Tacuarembó estaba destacado el D.H.82 Tiger Moth No.4 con el May. Felipe Gutiérrez y el mecánico Alf. Brígido Albarracín quienes cumplieron misiones de reconocimiento desde los días 4 al 11 de febrero de 1935.

Además de todos estos movimientos fuera del aeródromo Boiso Lanza, desde él, también se cumplieron varias misiones de reconocimiento y algunas de bombardeo, a partir del día 28 de enero en aviones Potez 25 y D.H.82 Tiger Moth, durante los nueve días que duró este movimiento revolucionario. De estas misiones, varias fueron realizadas por el May. Gestido, destacándose la realizada el día 30 de enero, llevando como observador en el Tiger Moth No.5 al Cap. Oscar M. Sánchez, por el Abra de Zabaleta en Lavalleja, donde localizó una partida revolucionaria de caballería. Al día siguiente 31 de enero, en ese mismo lugar ahora piloteando el Tiger Moth No. 3, bombardea una caballada de unos 100 animales, dispersándolos y también la cumplida el día 4 de febrero en el Abra de Escalada de la Sierra de Minas, con el Tiger Moth No. 5, en que se disuelven grupos de insurrectos concentrados en ese lugar, por medio del lanzamiento de bombas.

Como ya había pasado otras veces, el 4 de febrero ante la emergencia que se vivió en estos días, el Gobierno decidió requisar los aviones y el material aeronáutico de propiedad privada, utilizable en operaciones militares y se instaló un destacamento de la Escuela, en el aeródromo de Villa Colón o Melilla, para controlar el movimiento de aviones autorizados a volar. Todo esto fue por pocos días, pues el 7 de febrero se procedió a la desmovilización de todo el personal civil y militar llamado a filas y a la entrega de todos los vehículos requisados.

A partir del día 14 de febrero, se volvió a la normalidad en los movimientos de la Escuela, continuándose con los vuelos de entrenamiento y misiones fuera del aeródromo.

El Hanriot H-431 adquirido por la escuela

El 15 de febrero, es traído en vuelo desde Libertad, San José, por el May. Oscar D. Gestido y el mecánico José Rígoli, después de un "depanage" en ese sitio, el sesquiplano Hanriot H-431 biplaza de motor radial Lorraine de 240 HP. matrícula francesa F-AJKE. La Casa Lorraine, de Francia propietaria de este aparato, lo mantuvo varios años estacionado en el campo de Pando de la Compagnie Générale Aéropostale (hoy Aeródromo "Gral. Artigas"), luego que hiciera con él algunas demostraciones en el mes de octubre de 1931 el piloto Mr. Evrard, tanto en ese campo como en el aeródromo de Boiso Lanza y presumiblemente en Buenos Aires.

A partir del día 21 de febrero de 1935, este avión se empezó a usar en la Escuela Militar de Aviación, sin haber sido adquirido por el Estado, en diferentes misiones y todavía con su matrícula francesa. Recién el día 12 de setiembre de 1936, pasa a poder de la Institución, cuando se le hace entrega al Sr. Ricardo M. Drouillet, que representaba en nuestro país a la Casa Lorraine, la suma de setenta mil francos franceses. Fue adquirido como avión de transición, aunque su función principal haya sido fotográfica, durante el período en que se usó en la Aeronáutica Militar, hasta el año 1942 en que se dio de baja, en ese momento estaba matriculado con el No. 633 y pertenecía a la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios.

Primera orden de la Aeronáutica Militar

A partir del día 20 de febrero, el parte diario de el libro de órdenes del Director, se encabeza con Aeronáutica Militar, en lugar de Escuela Militar de Aviación, continuándose con la misma numeración que hasta ahora llevaba cada Orden, correspondiéndole a ésta el No. 5061. En el artículo 2do. de esta Orden No. 5061, se designa al Sub Director May. Glauco Larre Borges, el Jefe de Escuadrilla Mixta May. Medardo R. Farías y al Jefe de la División Técnica, May. Oscar Diego Gestido, para que constituidos en comisión, estudien el plan que conviene seguir para la adquisición de material de vuelo y accesorios, el cual estará fundamentado en los siguientes principios: Primero. Necesidad, de adquirir material suficiente para intensificar los cursos de pilotaje; Segundo. Conveniencia de adquirir aviones de caza; Tercero. Necesidad de contemplar la posibilidad del estallido de otro movimiento armado. Daba completa libertad a esta comisión para recabar datos al extranjero, asesoramientos a quien estime conveniente, debiendo ser canalizado cuando sea a entidades fuera de la Institución por intermedio de la Dirección. El plan de adquisiciones podría abarcar un período de varios años, para su completa aplicación, pero sin descuidar la conveniencia de dotar en breve plazo a la Aeronáutica Militar, del material necesario para hacer frente a la contingencia que alude el tercero. Es a partir de esta orden, que se comienza a firmar como El Director de la Aeronáutica Militar.

El Grupo Mixto

Con el fin de organizar las Fuerzas Aéreas, con que contaba la Aeronáutica Militar, el Grupo Mixto (ex-Escuadrilla Mixta de Observación y Bombardeo), se dividió para su funcionamiento, instrucción y empleo en dos Escuadrillas, las que serán coman-

1935

dadas por un Capitán. La distribución del personal de pilotos, observadores y mecánicos será hecha por el Jefe del Grupo, atendiendo la disponibilidad existente.

La relación del Jefe del Grupo con la Dirección, era semejante a la del Jefe de un Batallón de Infantería con su Jefe de Regimiento y la de los Comandantes de Escuadrilla con el Jefe de Grupo, similares a las de los Comandantes de Compañía con su Jefe de Batallón. Se nombraron a los Capitanes Mariano Ríos Gianola y Cecilio Bentancur, Comandante de la 1ra. y 2da. Escuadrilla respectivamente. Provisoriamente regirían los reglamentos franceses, para la instrucción y ejercicios que realicen las Escuadrillas. Se hizo un programa o plan de trabajos que presentó el Jefe del Grupo, que continuaba siendo el May. Medardo R. Farías apoyado por el Sub Director, que también continuaba siendo el May. Glauco Larre Borges. En este plan de trabajos había ejercicios de vuelo individual y en formación diurna y nocturna, de tiro, bombardeo, fotografía, gabinete y clases teóricas. Este Grupo estaba equipado con los aviones Potez 25.

La Escuela adquiere un Junkers A 50 "Junior"

El día 2 de abril de 1935, hace su primer vuelo en la Escuela Militar de Aviación, como avión perteneciente a la Institución, un Junkers A 50 "Junior", monoplano, biplaza de ala baja, con motor de 85 HP. Armstrong Siddeley "Genet" teniendo la característica de todos estos resistentes aviones metálicos, en aluminio acanalado. Este aparato había ingresado al país el día 29 de julio de 1931 por la ciudad de Fray Bentos, procedente de Santa Fé (Rpca. Argentina), piloteado por el Sr. Ramiro Cinto, trayendo como pasajero a su propietario, el ex Ministro de Agricultura de la Provincia de Santa Fé don José B. Avalos, que de esta manera se asilaba en nuestro país, ante la caída del gobierno Constitucional

del Sr. Hipólito Irigoyen. Años mas tarde, el día 30 de marzo de 1935, este avión fue adquirido por nuestro país al Dr. Avalos en la suma de $ 5.000, para usarlo en la Escuela Militar de Aviación como máquina apta para servicios auxiliares.

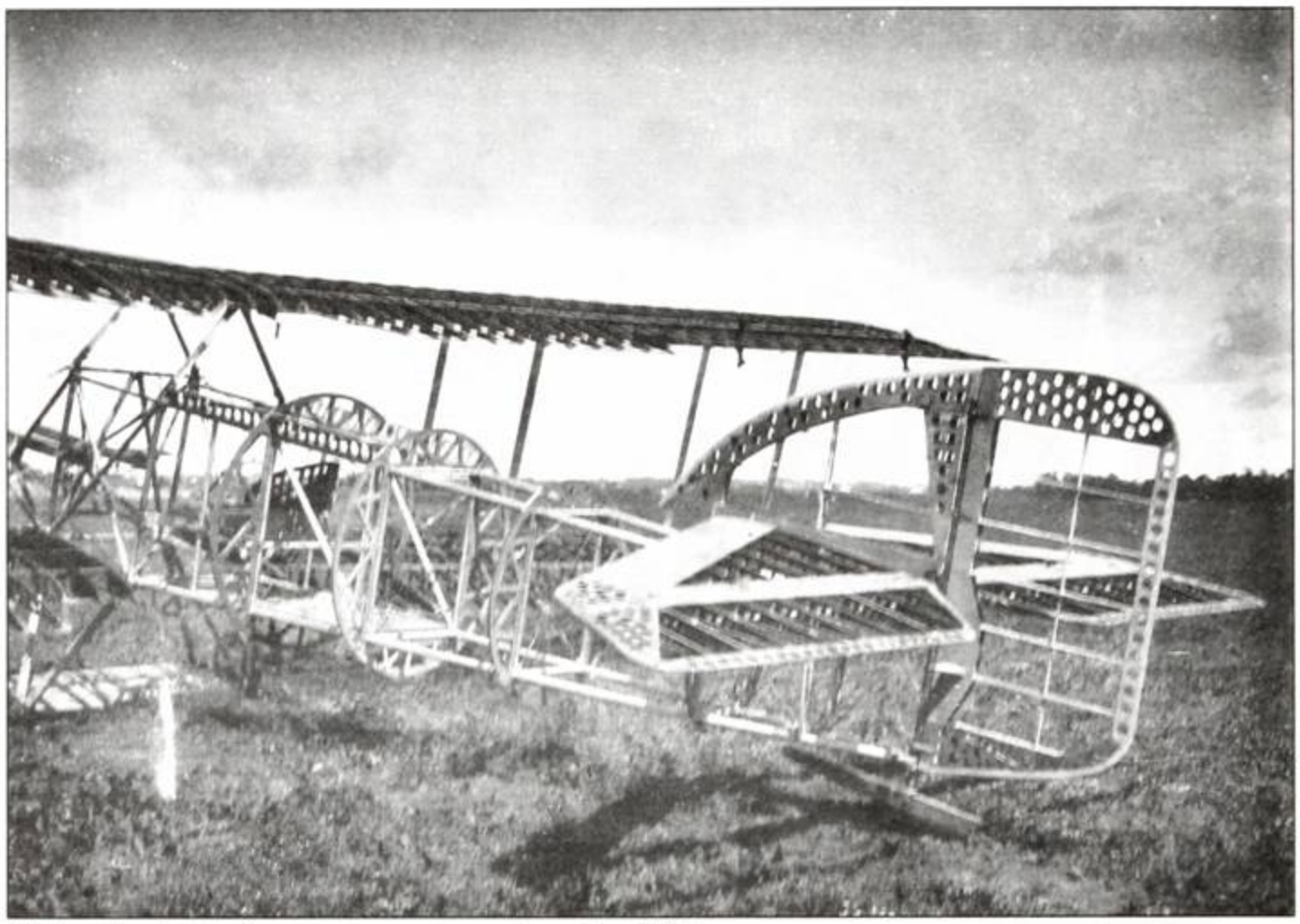
Se usó como avión estafeta durante siete meses, pues el día 10 de noviembre de 1935, en un vuelo de Durazno a Boiso Lanza, tuvo una "panne" de motor por falta de combustible, en las cercanías de Las Piedras, quedando el aparato muy averiado, su tripulación que resultó ilesa estaba formada por el Cap. Cecilio Bentancur y el mecánico Pedro Bracamonte. Fue hasta hoy el único avión de origen alemán que tuvo la Aviación Militar; años mas tarde fue adquirido por una sociedad y recuperado totalmente, siendo matriculado en el Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección de la Aeronáutica Civil el 15 de junio de 1940, CX-ABO.

Se reinicia la instrucción de vuelo y el entrenamiento del Grupo Mixto

En el mes de abril se reinicia la instrucción de vuelo a los alumnos del Curso de Pilotaje de tropa, con los biplanos D.H.82 Tiger Moth suspendida desde 1933, por la falta de aviones para vuelo elemental; además de los cuatro alumnos con que contaba ese Curso, se les sumó en esos primeros meses el Dr. Francisco L. Sureda, médico del laboratorio de la Escuela que había ingresado en 1931, subrogando al Dr. Roberto Maurer como Director del Gabinete Psicofísico; Sureda tuvo una larga carrera como profesional dedicado a la especialidad de la medicina Aeronáutica, alcanzando la jerarquía de Cnel. de Sanidad, siempre dentro del ámbito de la Aviación Militar y también de la Aviación Civil. Además del Dr. Sureda, el Alf. fotógrafo Juan C. Gambarini, también recibió instrucción de vuelo elemental, junto a los alumnos de pilotaje.

4 DE ENERO DE 1930. GRUPO DE INSTRUCTORES DE VUELO.
De izquierda a derecha Cap. Felipe Gutiérrez, Cap. Oscar D. Gestido, Cap. Hernán S. Barú
Tte. Cnel. Director Cesáreo L. Berisso, Cap. Joaquín S. Costa, Cap. Homero B. Araújo y
Cap. Mariano Ríos Gianola.

CURSO DE PILOTAJE DE TROPA. 1930. Sgto. Sosa, Tte. Spínola, Sánchez Leiton,
Sánchez, Rómulo Pérez y Juan H. Curbelo; delante del Morane-Saulnier

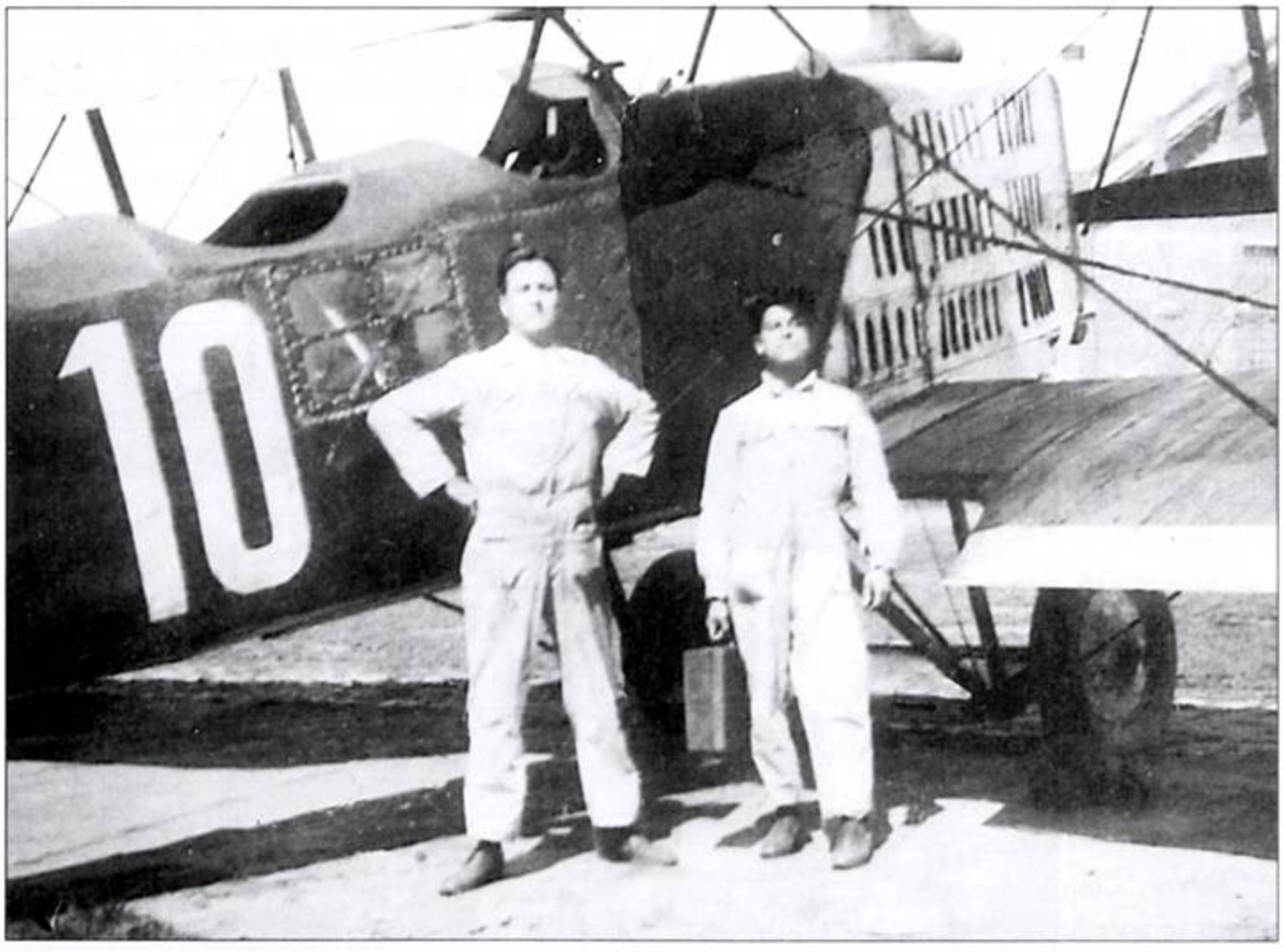


"Avión Montevideo", en proceso de construcción, 1930

SETIEMBRE DE 1931. ARME-5 "Montevideo", N° 2, construido en la E. M. de Av.

1931

Avión Farman F-190 ambulancia 1931



Mecánicos: Washington Baco y José Benicio Suárez
Breguet XIV N° 10 en el Aeródromo de Boiso Lanza

16 DE ABRIL DE 1932. Izq. a Der. Alf. Láenz, 2do. Tte. Saúl Nietto, A/N Washington Marroche, Tte. 2do. Conrado A. Sáenz, 2do. Tte. Raúl P. Gomeza, 2do. Tte. Raúl A. Amighetti, Tte. 2do. Aramis Gomeza, Tte. 2° Isaias Sánchez, Tte. 2do. Manuel J. Vega, A/N Carlos A. Curbelo, Tte. Francisco Herrera, A/N Clemente Pradines Brasil. Sentados: Cap. Mariano Ríos Gianola, Cap. Homero B. Araújo, Cap. Medardo R. Farías, Tte. Cnel. José Luis Ibarra, Cap. Victoriano Domínguez, Cap. Hernán S. Barú, Cap. Juan Perillo, Cap. Cecilio Bentancur y A/N Mario Botto

Tte. Raúl P. Gomeza y Sgto. (Av.) Víctor Luciano, frente al Potez Nro. 7, antes de iniciar un vuelo de propaganda para que se plante lino. Aeródromo Militar "Cap Boiso Lanza", 8 de mayo de 1934

Capítulo Decimotercero

Va naciendo la Aeronáutica Militar, finaliza la época heroica

1935

El Tte. Cnel. Esteban Cristi, Director de Aeronáutica Militar

1935

El Grupo Mixto comenzó el entrenamiento de sus pilotos de Escuadrilla, con ejercicios de tiro sobre cono remolcado, tiro fotográfico, pruebas de altura, formaciones, raids, etc., de acuerdo al plan anual aprobado.

El 30 de abril es nombrado Director de Aeronáutica Militar al Tte. Cnel. Esteban Cristi, quien se hace cargo el día 7 de mayo, sustituyendo al Cnel. Julio Roletti. Este nuevo cargo de Director de Aeronáutica Militar, que ya el Cnel. Roletti lo comenzó a usar el 20 de febrero, recién se crearía realmente, por Ley Presupuestal No. 9538 del 31 de diciembre de 1935. El Cnel. Roletti fue la última autoridad que tuvo la Aviación Militar sin ser aviador, sin embargo, en las dos oportunidades que estuvo al frente de la Escuela Militar de Aviación y sobretodo en la última que estuvo más tiempo, supo identificarse con esta profesión que no era la de él, apoyando toda iniciativa que condujera a mejorarla, escuchando los consejos de su Sub Director y de los otros Jefes aviadores para mejor desenvolvimiento de la Institución.

El Tte. Cnel. Cristi, de esta manera regresó nuevamente a la Aviación por la cual, como es lógico pensar, lo unía un gran amor. Era la segunda vez que regresaba como su Jefe y no sería la última. La firmeza de su carácter, su fama de viejo aviador, y su carismática prestancia, hacía que vieran en él al líder que

faltaba, para llevar a la Institución hacia su destino inmediato como Arma independiente dentro del Ejército, o como él la llamó cuando se hizo cargo por primera vez de la Dirección, el 7 de setiembre de 1933, "nuestra quinta Arma".

Nuevos alumnos de pilotaje, los pilotos de escuadrilla por primera vez reciben instrucción de instrumentos

El dos de mayo comenzaron a volar, los nuevos alumnos del Curso de Pilotaje de Oficiales, que fueron seleccionados luego de los llamados hechos el 1ro. de marzo para alféreces y el 2 para Tte. 2dos., cinco fueron los primeros y seis los segundos. La instrucción se dio en los biplanos Tiger Moth.

Los pilotos de Escuadrilla, durante este mes de mayo recibieron un excelente entrenamiento, realizando por primera vez "vuelo a ciegas", como le llamaban en esa época al vuelo por instrumentos, el que se hizo en el Tiger Moth No. 3 el cual tenía capota y debía estar mejor equipado que los otros, el instructor era el May. Glauco Larre Borges, que como se recordará recibió instrucción en Gran Bretaña, al igual que el Tte. Raúl A. Amighetti, cuando estuvieron becados en ese país. A su vez estos pilotos también se ejercitaron en vuelo nocturno con los aviones Potez 25 y con el Tiger Moth No. 3; y en formaciones con Potez 25 y con Tiger Moth en preparación para la recepción del Presidente del Brasil, que llegó en visita oficial el día 30 de mayo, día en que fue recibido por una formación de nueve aviones Potez 25 y cuatro Tiger Moth, mientras en el Hanriot H-431, volado por el May. Gestido y el Alf. Gambarini se sacaban fotografías del momento. Ese día también voló una escuadrilla de aviones brasileños que había arribado al aeródromo Boiso Lanza el día 24, los que fueron recepcionados en el aire por una Escuadrilla de tres aparatos Potez 25.

1935

Se modifica la Comisión para estudiar el nuevo material de vuelo

1935

Dada la posibilidad de adquisición de material aeronáutico, una vez que el parlamento sancionara el crédito aconsejado y la necesidad de expedirse de inmediato, el Director de la Aeronáutica Militar, modificó la Comisión constituida el 20 de febrero de la siguiente manera: Mayores Glauco Larre Borges, Oscar D. Gestido y Medardo R. Farías, Ing. Luis F. Márquez (como se recordará contratado desde tiempo atrás, como técnico consultor) y Cap. Asdo. Gerardo Dotti; más el Tte. 1ro. Raúl P. Gomeza como secretario y el Tte. 2do. Asdo. Alfredo Pittamiglio como vocal, ambos con voz sin voto.

Desfile aéreo sobre la Rambla Wilson

El 2 de junio se realizó un importante desfile militar en honor del Sr. Presidente de los EE.UU. del Brasil, don Getulio Vargas, en la Rambla Wilson. En él intervinieron escuadrillas de aviones e hidroaviones brasileños, Vought Corsair y Boeing "256" del Ejército y la Armada de ese país; nueve Potez 25 y cuatro Tiger Moth de nuestra Aeronáutica, a los que hubo que sumar el vuelo del Hanriot H-431 como aparato de fotografía.

Vuelo nocturno

En el mes de junio continúa el entrenamiento de los pilotos de Escuadrilla en vuelo nocturno, con aviones Potez realizando esta vez ejercicios en el campo de Pando, donde se contaba con un buen balizaje conformando el aeródromo y con dos reflectores para indicar la dirección del aterrizaje. Por otra parte continúan los vuelos en formación como entrenamiento y tiro fotográfico con cono remolcado.

Vuelos a Buenos Aires

Se realizan los días 9 y 12 de junio vuelos a El Palomar (Bs.As.) para el transporte de personalidades. El primero es un vuelo con el Parlamentarista Eugenio Martínez Thedy que va en el Potez 25 No. 6 piloteado por el May. Gestido con el mecánico Sgto. Sánchez, quienes regresan en el día.

El segundo vuelo es con el Gral. Arqto. Alfredo R. Campos y el Gral. José Trabal que se dirigen a Buenos Aires y de allí hacia el Paraguay en aviones argentinos, como integrantes de la Comisión de Neutrales en la Guerra del Chaco Boreal entre Bolivia y Paraguay; son pasajeros de los Potez 25 Nos. 6 y 9 que llevan como tripulantes al May. Medardo R. Farías y al mecánico Albarracín el primero, al May. Felipe Gutiérrez y al mecánico Alcides Luzuriaga el segundo, regresaron al día siguiente.

Comisión para estudiar el Anteproyecto de Ley Orgánica

El día 13 de junio el Director de Aeronáutica Militar nombró una Comisión compuesta por el Sub Director, May. Glauco Larre Borges, el Jefe de División Técnica Mayor Oscar D. Gestido y el Ing. Aeronáutico Luis Felipe Márquez, con el cometido de estudiar el anteproyecto de la Ley Orgánica para la Aeronáutica Militar. El fin de este anteproyecto era presentarlo a la comisión que estudiaba la redacción de una Ley Orgánica para el Ejército. Se estaba muy cerca de dar satisfacción, a los que pensaban que la Aviación Militar tenía que expandirse y salir de la reclusión a que era mantenida en el histórico aeródromo Boiso Lanza, así como darle otra organización, como ya en dos oportunidades lo había propuesto Berisso, cuando era Director de la Escuela Militar de Aviación.

El Mayor Farías a Italia

1935

Aceptando un ofrecimiento formulado por la Real Legación de Italia, se nombró, el 26 de junio Agregado Aeronáutico a la Legación de la República en el Reino de Italia, al May. Medardo R. Farías, con el fin de que hiciera estadía de estudios en Unidades de observación, caza y bombardeo de la Regia Aeronáutica en la península, así como que cumpliera misiones de estudios en la Aviación Colonial que ese país mantenía en África.

También se le encomendó el estudio del funcionamiento de la Escuela del Aire y en lo posible que realizara un Curso Superior de Aeronáutica o de Estado Mayor. Por último, que hiciera observación y estudio sobre el vuelo sin motor. En forma condicional se le pedía, que si fuera posible, aprendiera a volar en hidroaviones.

En lugar del May. Farías, se nombró Jefe del Grupo Mixto, mientras durara su comisión en Italia al Cap. Mariano Ríos Gianola.

La instrucción y el entrenamiento en el invierno, el Breguet Nº 4 de Berisso

En los meses de julio y agosto, a pesar del invierno, con su clima poco propicio para el vuelo y los días tan cortos, tanto la instrucción de los dos cursos de pilotaje, como el entrenamiento del Grupo Mixto, se realizó en forma por demás satisfactoria, además se efectuaron misiones de vuelo al interior sin contratiempos, contándose entre ellas las que cumplió el Cnel. Berisso en Potez 25 en julio en que prácticamente recorrió toda la República, en un raid con nueve etapas, acompañado por el Tte. Cnel. Osean S. Moreira y su mecánico de confianza, don Alcides Luzuriaga. Digamos también que el día 22 de agosto, se puso en funcionamiento nuevamente, con un vuelo de prueba hecho por el Cnel.

Berisso y el mecánico Luzuriaga, el Breguet XIV No. 4 que le había sido obsequiado tiempo atrás por el Estado.

Primer director de la Aeronáutica Civil

A propuesta del Director de Aeronáutica Militar, el día 5 de setiembre es nombrado interinamente para desempeñar las funciones honorarias de Director de la Aeronáutica Civil, el Ingeniero Aeronáutico Luis Felipe Márquez, contratado por decreto de fecha 22 de agosto, como Director Técnico de los talleres de la Aeronáutica Militar. Él fue el primer Director de Aeronáutica Civil, que al igual que el de Director de Aeronáutica Militar, recién se creó el cargo, el 31 de diciembre de 1935.

La actividad aérea y la dotación de aviones

En setiembre la actividad aérea mejoró sensiblemente realizándose un entrenamiento excelente, tanto por parte de los pilotos de escuadrilla como de los alumnos, con tiro real en la zona de Carrasco y fotográfico sobre el campo para los primeros; vuelo nocturno para ambos con material Potez 25 y Tiger Moth en Boiso Lanza y en Pando. Se cumplieron varias misiones al interior. En ese mes se contó con 8 Potez 25,5 Tiger Moth, el Junkers A-50 y el Breguet XIV No. 4 en orden de vuelo; la ambulancia Farman F-190 y el Hanríot H-431 estaban fuera de orden de vuelo por accidente la primera y "panne" el segundo.

Los comienzos del campo de Durazno

Como ya se preveía la creación de la Aeronáutica Militar, con sus nuevas reparticiones, el Director para ir adelantando camino, designó al Cap. Cecilio Bentancur, para correr todos los trámites

1935

referentes a la construcción de otra unidad, fuera del Aeródromo de Boiso Lanza, se trataba de la futura Base Aeronáutica No. 2 que iba a estar situada en el campo que arrendaba la Compañía Air France en Durazno, parte de la estancia de la sucesión de la familia Tajes (descendencia del Presidente Gral. Máximo Tajes), que estaba en trámite de expropiación para campo de aterrizaje. Con tal motivo se gestionó, ante las autoridades militares para que se enviara un destacamento del Batallón de Ingenieros Zapadores No. 1 a ese lugar, con el fin de que se acumulara arena y pedregullo para la construcción de un hangar. El Cap. Bentancur se trasladó en vuelo varias veces a Durazno en los meses de octubre y noviembre a efectos de disponer los trabajos y fiscalizar la tarea para la construcción del futuro hangar de referencia, que había sido proyectado por el Jefe de los Talleres Cap. Asdo. Gerardo Dotti.

La actividad de vuelo, los exámenes, los brevetados y el raid de fin de cursos

En los meses de octubre y noviembre la actividad de vuelo continuó con el mismo ritmo que los meses anteriores, con la mejora del tiempo y la mayor cantidad de horas de luz, se incrementó la instrucción y el entrenamiento en preparación de los exámenes que se realizarían en diciembre. Continuaron los vuelos nocturnos en Boiso Lanza y Pando así como el adiestramiento en tiro y bombardeo.

El 10 de diciembre comenzaron los exámenes de vuelo de los dos cursos de Pilotaje finalizando los mismos el día 12. El 14 de diciembre reciben su Brevet de Pilotos Aviadores los siguientes oficiales:

Brevet de Piloto Aviador	No. 59	Tte. 2do. Ramón Irazábal
" "	No. 60	Alf. Carlos M. Sención

Brevet de Piloto Aviador		No. 61	Alf. Erling Olsen Böje
"	"	No. 62	Tte. 2do. Gustavo Bernadou
"	"	No. 63	Tte. 2do. José B. Escursell
"	"	No. 64	Tte. 2do. Gualberto Trelles
"	"	No. 65	Alf. Horacio Enciso
"	"	No. 66	Tte. 2do. Manuel Rivas Gómez
"	"	No. 67	Tte. 2do. Juan C. Aragón
"	"	No. 68	Alf. Diemo W. Herter

Ese mismo día obtiene su Brevet de Piloto Aviador de Tropa el siguiente personal:

Brevet	de P.A. de Tropa	No. 39	Cbo. Hilario Almandoz
"	"	No. 40	Sgto. 1o. Paulino Risso
"	"	No. 41	Cbo. Juan J. Vonella
"	"	No. 42	Sdo. Carlos Antúnez Castellanos

Como finalización de cursos, en los días 26, 27 y 28 de diciembre se realiza un raid por todo el contorno de la República, con los cinco Tiger Moth tripulados por instructores y alumnos, acompañados por un Potez 25 tripulado por el Cap. Mariano Ríos Gianola y el mecánico Alcides Luzuriaga.

Se crea la Aeronáutica Militar

Con el último día del año, puede decirse que termina una de las etapas más significativas de la Historia de la Aviación Militar, al aprobarse por la Ley Presupuestal No. 9538, la creación de la Aeronáutica Militar como quinta Arma del Ejército, desapareciendo con ella la Escuela Militar de Aviación, Ley por la cual se determina la Organización de la nueva entidad a la cual se le asignaron rubros propios para su desenvolvimiento táctico y técnico. Con ella se crearon los siguientes órganos:

— Dirección de Aeronáutica Militar.

— Escuela Militar de Aeronáutica, que nació de la División Instrucción de la Escuela Militar de Aviación.

1935

— Base Aeronáutica No. 1, que nació del Grupo Mixto.
— Base Aeronáutica No. 2, que nacerá más adelante.
— División Servicios, que nació de la División Técnica y sus sub divisiones de la Escuela Militar de Aviación.

Esta Ley aprobada el 31 de diciembre de 1935, fue presentada el 23 de noviembre de 1935, con un mensaje a la Asamblea General, donde se historiaba y se hacía ver las carencias de una Aeronáutica Militar reducida a un solo campo de Aviación y la inexistencia de un organismo que dirigiera la Aviación Civil, como en todos los países.

Tercera Parte

LA AERONÁUTICA MILITAR

1936-1953

Capítulo Primero

La expansión

1936

La Dirección de la Aeronáutica Civil

1936

Con la creación de la Aeronáutica Militar, se ratificó el nacimiento de la Dirección de Aeronáutica Civil, por la misma Ley No. 9.538, la cual al igual que la Aeronáutica Militar ya había nacido anteriormente y aprobado su Reglamentación Provisoria, el 27 de diciembre de 1935. Su dependencia será de la Dirección de la Aeronáutica Militar hasta el 5 de diciembre de 1940, en que por la Ley No. 9.977 "Fomento de la Aviación Nacional" pasa a depender directamente del Ministerio de Defensa Nacional. A partir del 23 de noviembre de 1936, la Dirección de Aeronáutica Civil, comienza a otorgar los brevets de Piloto Aviador que hasta ese momento lo hacía el Centro Nacional de Aviación. De la misma manera, obliga a matricular a todos los aviones civiles, con el prefijo que corresponde al Uruguay, CX-AAA, un guión y tres letras (esta matrícula perteneció a un AVRO 504 K de motor rotativo).

Nombramientos, actividad, examen y otorgamiento de un Brevet

El 24 de enero, en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional de esa fecha, se confirman y nombran los siguientes cargos en la Aeronáutica Militar:

Como Director de Aeronáutica Militar al Tte. Cnel. Esteban Cristi; como Sub Director e Instructor al May. Glauco Larre Borges; Jefe de la 2 da. Sección (Organización, Operaciones y Aeronáutica Civil) al May. Joaquín S. Costa; Jefe de la 3ra. Sección (Administración y Contralor) al Cap. Mario R. Tassano; Jefe de la 4ta. Sección (Técnica) al Cap. Griseldo S. Roas.

Bases Aeronáuticas: Base No. 1, como Jefe al May. Hernán S. Barú; Base Aeronáutica No. 2 como Jefe al May. Medardo R. Farías (en ese momento en misión de estudios en Italia). Escuela Militar de Aeronáutica, como Director al May. Oscar D. Gestido; División Talleres, Almacenes Generales y Servicios, como Jefe al May. Felipe Gutiérrez.

Asimismo se nombraban pilotos de escuadrilla, alumnos, personal ayudante, etc., en los diferentes destinos, quienes por ahora permanecían todos dentro de la misma organización. Poco a poco se fueron separando con los nuevos órganos creados sobre los antiguos, incluyendo aviones, vehículos, máquinas, etc.

En la parte estrictamente aeronáutica no hubo separación de los aviones hasta el mes de abril. En los tres primeros meses del año 1936 por lo tanto todo siguió de acuerdo a los lineamientos de la época de la Escuela Militar de Aviación. Los vuelos en el mes de enero, fueron de entrenamiento para los pilotos de turno sin licencia, con algunas misiones cumplidas fuera del aeródromo.

Solamente realizó vuelos de instrucción el Alf. Alcides Perdomo, que no pudo dar su examen en diciembre por imposibilidad física. En febrero el panorama fue semejante a enero, cumpliéndose el día 23 un vuelo a El Palomar, Buenos Aires con regreso en el día, en el Potez No. 6, con el Cap. Cecilio Bentancur que condujo al Inspector General del Ejército Argentino, Gral. Camilo Idoate, a Buenos Aires ante el fallecimiento del Ministro de la Guerra de esa nación.

La otra novedad que ocurrió fue el examen del Alf. Alcides Perdomo el día 28 por lo cual se le otorgó el día 15 de marzo su brevet correspondiente, luego de haber ascendido.

Brevet de Piloto Aviador No. 69 Tte. 2do. Alcides Perdomo.

Actividad en el mes de marzo y vuelo hasta Asunción

En marzo comenzó la actividad normal de vuelo, siguiéndose con la instrucción, de los ahora Cursos de Aplicación de oficiales y tropa. Algunos alumnos del futuro Curso de Pilotaje de Tropa que comenzaría más adelante, ingresan y realizan algunos vuelos de adaptación, entre ellos estaban el Sgto. 1ro. Efraín Bacardaz que en los años cuarenta se recibiría de oficial y el Cbo. Nilo A. Zerpa, quien llegaría a completar, por primera vez en el Uruguay, cincuenta años de vuelo, luego de haber sido Jefe de Instructores de PLUNA, Cte. de CAUSA, instructor de vuelo en la Aviación General etc. En este mes se efectuaron por parte de los pilotos de escuadrilla, entrenamiento de "vuelo a ciegas" en "Tiger" y tiro fotográfico en Potez.

Por último el Mayor H. Barú al mando del Potez No. 10, con el mecánico Alf. Asimilado Brígido Albarracín realizan un raid a Asunción del Paraguay entre los días 30 de marzo y 4 de abril, con etapas en Monte Caseros, República. Argentina, para trasladar al Dr. paraguayo Arturo Navarro y medicamentos, en misión sanitaria.

Se reciben dos aviones Stinson americanos

En abril se reciben y arman dos aviones monoplanos de ala alta Stinson Reliant SR-8B, con motor radial Lycoming de 245 HP, cuadriplazas, como aparatos de enlace, a los cuales se les numera

1 y 2. Es el primer material de origen americano que recibe nuestra Aeronáutica. Fueron adjudicados a la División Servicios junto a los demás aviones misceláneos, que ya existían, como el Hanriot y los que en el futuro se adquieran. Los días 23 y 24 de abril, se realizan los primeros vuelos en Uruguay.

La separación de los aviones, accidente fatal con un Stinson

En abril se hace la separación de los aviones en las unidades que en ese momento ya están funcionando, tocándole a la Escuela Militar de Aeronáutica los aviones "Tiger" y dos Potez y a la Base Aeronáutica No. 1 los restantes Potez. A la División Servicios los Stinson como se anota más arriba.

En mayo se efectúan muchos vuelos de entrenamiento de acrobacia en "Tiger" por parte de pilotos de escuadrilla y alumnos de los Cursos de Aplicación.

En el entrenamiento para calificarse en avión Stinson, el día 5 de mayo al aterrizar se produce un accidente con el No. 2 de estos aparatos, falleciendo su piloto el Cap. Raúl P. Gomeza, quedando con heridas el Tte. 1ro. Gualberto F. Trelles y el Tte. 2do. Juan C. Aragón.

El entrenamiento. Misión de estudios en Francia. La instrucción, otro accidente

En junio ya separadas totalmente las tres unidades, comienzan cada una su programa de vuelos para ese año, empezando la Escuela Militar de Aeronáutica la instrucción elemental con los ocho nuevos alumnos del Curso de Pilotaje de Tropa que ingresaron en ese período y, continuando con los Cursos de Aplicación.

Fue designado en misión de estudios en Francia y a la vez Agregado Aeronáutico en ese país, el May. Felipe Gutiérrez, quien

1936

en agosto de 1936 representa a la Aviación Nacional en la XV Exposición de Aeronáutica de París. Durante el cumplimiento de su misión de estudios en abril de 1938 es el Delegado del Uruguay en la Comisión Internacional de Navegación Aérea en París. En octubre de 1938 regresa a nuestro país.

Todavía en esos meses de 1936 y hasta fin de año por lo menos, se intercambiaban los pilotos instructores o de escuadrilla, entre las tres unidades existentes, lo mismo pasaba con los aviones. El hecho de que estuvieran todavía en el mismo aeródromo, hacía que aún no se tomara bien en consideración esa separación con la cual se fundó la Aeronáutica Militar, sobre lo que era y tenía la antigua Escuela Militar de Aviación.

En los meses de julio y agosto, tanto la Escuela Militar de Aeronáutica como la Base Aeronáutica No. 1, continuaron con su muy buen entrenamiento e instrucción tanto con "Tiger" como con Potez aparato con el cual los Cursos de Aplicación comenzaron a ejecutarse, con tiro fotográfico y los pilotos de escuadrilla, tiro real sobre cono remolcado y tiro contra el suelo en la zona de Carrasco.

No se descuidaba tampoco la acrobacia, efectuando este tipo de maniobras con "Tiger". Lamentablemente en un vuelo con esa misión, el 30 de julio con el "Tiger" No. 1 se accidenta al entrar en tirabuzón sin poder recobrarlo el alumno del Curso de Aplicación de Tropa, Cabo Carlos Antúnez Castellanos quien iba acompañado por el Sdo. Italo Scarzi, pereciendo este joven piloto, quedando con heridas su acompañante.

Se reciben cuatro Tiger más. Berisso sigue volando y aparece el primer bimotor

En agosto se arman y prueban en vuelo cuatro aviones D.H. 82 A "Tiger Moth" que se habían adquirido. Se les numeró del 6 al 9, adjudicándoseles a la Escuela Militar de Aeronáutica.

Sus números de fabricante fueron: No. 6 - 3499; No. 7 - 3503; No. 8 - 3504; y No. 9-3505.

Mientras la Aeronáutica Militar volaba sus aviones, el Cnel. Berisso no descuidaba el entrenamiento, ejercitándose y cumpliendo misiones en su avión Breguet XIV No. 4, que era mantenido ahora por la División Servicios. Con él efectuó vuelos a Buenos Aires; en los vuelos locales, casi siempre iba acompañado por su mecánico Alcides Luzuriaga.

En el mes de setiembre es entregado como ambulancia aérea a la Aeronáutica Militar luego de su armado, el avión De Havilland D.H. 89s "Dragon Rapide", biplano, bimotor con dos motores "Gipsy" de 185 HP cada uno, No. de fabricante 6333, siendo este el primer aparato con más de un motor que se vuela en la Aviación Militar. Su matrícula era CX-ABL, pues pertenecía al Ministerio de Salud Pública, estaba asignado a la Aeronáutica Militar; tenía capacidad para piloto, acompañante y cuatro camillas. A partir del día 15 de setiembre, el piloto de la fábrica De Havilland, Sr. Colin F. Abbott impartió doble comando a los Mayores Larre Borges y Gestido, para que estos a su vez hicieran lo propio con los pilotos seleccionados.

Durante ese mes de setiembre se realizaron algunos vuelos de reconocimiento fotográfico en el interior del país en avión Potez, tomándose vistas de Rivera, Tacuarembó, Fray Bentos, Artigas, etc.

Cristi respaldado por el gobierno

La comisión investigadora nombrada por resolución gubernativa el 17 de agosto de 1936, a pedido del Director de Aeronáutica Militar y compuesta por el Gral. Arq. Alfredo R. Campos, al Cnel. Cesáreo L. Berisso y el Cnel. Rogelio Otero, la cual se expidió favorablemente sobre la gestión del Cnel. Esteban Cristi al frente

1936

de la Aeronáutica Militar, motivó que el Presidente de la República Dr. Gabriel Terra hiciera constar que el Cnel. Cristi desempeña ese cargo a entera satisfacción del Gobierno de la Nación, según resolución de fecha 28 de octubre de 1936.

Un dilecto amigo de los aviadores militares y la actividad en 1936

En ese año se dio instrucción de vuelo junto a los alumnos regulares de la Escuela Militar de Aeronáutica, al Sr. Rómulo Borrat Fabini, de la misma forma que se le había dado al Dr. Francisco L Sureda y al Alf. Juan C. Gambarini. El Sr. Borrat Fabini fue Director de Aviación Civil desde junio de 1936 y dilecto amigo de la Aviación Militar.

En los meses de octubre y noviembre la actividad de vuelo, muy buena todo el año, se incrementó con la llegada de la primavera, el buen tiempo y la mayor cantidad de horas de luz. En estos meses los alumnos de los tres cursos que se dictaban en la Escuela Militar de Aeronáutica, se fueron preparando para rendir sus exámenes de vuelo, con ejercicios de acrobacia, formaciones, tiro fotográfico, raids, etc.; los Cursos de Aplicación y el Curso de Pilotaje con ejercicios de vuelo "solo", pasaje a la vertical, aterrizaje sin motor, etc. Todos los cursos y también los pilotos de la Base Aeronáutica No. 1, realizaban por lo menos un cincuenta por ciento de su adiestramiento en el campo de Pando y muy seguido cumplían raids al campo de Durazno.

El 27 de noviembre, el May. Larre Borges acompañado de su alumno, el Sr. Rómulo Borrat Fabini, partieron en el "Tiger" No. 9, en un vuelo hacia El Palomar en Buenos Aires y de ese campo hacia el Aeródromo "Seis de Septiembre" a cinco minutos de vuelo, con el fin de "visitar al material aeronáutico", regresando al día siguiente.

El Gral. Paraguayo Estigarribia visita Boiso Lanza

El día 18 de noviembre, la Aeronáutica Militar, recibió en su Aeródromo "Cap. Boiso Lanza", la visita del ilustre Gral. del Ejército Paraguayo, héroe de Guerra del Chaco José Félix Estigarribia, conductor de su Ejército en esa guerra, quien vino acompañado por el Sr. Inspector Gral. del Ejército Nacional. En su homenaje la Escuela Militar de Aeronáutica y la Base Aeronáutica No. 1, desfilaron con sus aviones "Tiger" y Potez; luego del 2do. pasaje, en el límite Norte del aeródromo cuatro aviones Potez por parejas efectuaron prácticas de combate aéreo durante cinco minutos. Los visitantes ocuparon las tribunas, que en esa época se erigían mirando al campo, y se usaban para estos eventos, ceremonias de fin de cursos, demostraciones, etc.

Con un aperitivo servido en el casino de oficiales, terminó esta importante visita.

Primera comisión para buscar un "aeropuerto nacional"

Para tratar de solucionar el importante problema que representaba la carencia de un "Aeródromo Nacional" ,destinado para aeropuerto de las compañías de aeronavegación nacionales y extranjeras, así como sede de los centros deportivos, se nombró con fecha 23 de noviembre de 1936 una comisión para su estudio, compuesta por el Director de Aeronáutica Civil, Sr. Rómulo Borrat Fabini; un representante de la Dirección de la Aeronáutica Militar, Cap. Raúl A. Amighetti; un representante de la Intendencia de Montevideo, Arq. Juan A. Scasso; un representante del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, Arq. Américo Ricaldoni; un delegado del Instituto Meteorológico, T/N (Av) Washington Marroche; y un representante del Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay), Sr. Ángel S. Adami.

1936

Desfile aéreo sobre el puerto

1936

El 3 de diciembre arribó, en un acorazado de la Armada de su país el Presidente de los EE.UU. de América, Sr. Franklin D. Roosevelt. Con tal motivo la Aeronáutica Militar lo recibió con sus aviones en vuelo, en el momento de su llegada al Puerto de Montevideo, con dos formaciones: una de la Escuela Militar de Aeronáutica, con ocho Tiger» y el Hanriot y otra de la Base Aeronáutica No. 1 con siete Potez.

Primer fin de cursos de la Escuela Militar de Aeronáutica

El día 9 de diciembre comenzaron en la Escuela Militar de Aeronáutica los exámenes correspondientes al año lectivo que terminaba, finalizando todos los cursos el día 17 de ese mes con un acto de clausura, donde intervinieron todos los pilotos que recibían su brevet, y los de las escuadrillas de la Base Aeronáutica No. 1, desfilando en formaciones todos los Tiger", los Potez y el Hanriot. En ese día se hicieron entrega de los brevets, de acuerdo al siguiente orden:

CURSO DE APLICACIÓN DE OFICIALES

Brevet de	P.A.M	No. 32	Tte. 2do. Alcides Perdomo
"	"	No. 33	Tte. 2do. Erling Olsen Böje
"	"	No. 34	Tte. 2do. Gustavo Bernadou
"	"	No. 35	Tte. 2do. Manuel Rivas Gómez
"	"	No. 36	Tte. 2do. José B. Escursell
"	"	No. 37	Alf. Carlos M. Sención
"	"	No. 38	Tte. 2do. Ramón Irazábal
"	"	No. 39	Tte. 2do. Horacio Enciso

CURSO DE APLICACIÓN DE TROPA

Brevet de	P.A.M.	de Tropa	No. 22	Sgto. 1ro. Paulino E. Risso
"	"	"	No. 23	Cbo. Hilario Almandoz
"	"	"	No. 24	Sdo. Dgdo. Juan H. Curbelo
"	"	"	No. 25	Cbo. Juan J. Vonella

CURSO DE PILOTAJE DE TROPA

Brevet	de P.A.	de Tropa	No. 43	Sgto. Pedro A. Ureta
"	"	"	No. 44	Cbo. Nilo A. Zerpa
"	"	"	No. 45	Cbo. Amílcar San Román
"	"	"	No. 46	Sdo. Hermes Pereira
"	"	"	No. 47	Sgto. 1ro. Efraín L. Bacardaz

Las dos expropiaciones más importantes de la institución en toda su historia

El 21 de diciembre de 1936, se aprueba la Ley No. 9.628 por la que se expropia el campo empadronado con el número 14.203, situado en la 7a. Sección Judicial del Departamento de Canelones, con un área de 124 hectáreas, 110 metros cuadrados, que pertenecía a la "Aeroposta Uruguaya Sociedad Anónima", subsidiaria de la Cía. Air France, para futura sede de la Escuela Militar de Aeronáutica. Esta expropiación fue pagada por el Estado el día 29 de setiembre de 1937 en la cantidad de ciento sesenta mil pesos y comprendía el campo en sí y todas las facilidades e infraestructura que allí había levantado primero la Compagnie Générale Aéropostale, desde 1928 y a partir de 1933 la Air France. La correspondiente escritura fue firmada en representación del Estado por el Cnel. Julio A. Roletti y por la Aeroposta Uruguaya S.A. el precursor Ángel S. Adami, que la representaba. En este glorioso campo de aviación, donde tantas veces llegaron y partieron los pilotos de la leyenda, como lo fueron Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry, Gabriel Thomas, Marcel Reine, Léon Antoine, y otros, ya la Aeronáutica Militar, muchas veces había compartido con ellos este campo, pues desde 1930 los primeros vuelos "solos" de los alumnos de la Escuela Militar

1936

de Aviación se efectuaban en Pando, por ser el de Boiso Lanza de reducidas dimensiones para tal fin. A raíz de esto al Sdo. Rómulo Pérez (luego extinto Tte. Cnel. retirado), se le ordenó que se constituyera en Pando, para atender los aviones de la Escuela Militar de Aviación, como lo siguió haciendo por más de 60 años.

El 28 de diciembre de 1936, arriba, al campo que arrendaba la Aeroposta Uruguaya S.A., en las cercanías de la ciudad de Durazno, como aeródromo de alternativa de las líneas aéreas de Air France, el primer destacamento perteneciente a la Aeronáutica Militar. Y es a partir de ese momento que la Aeronáutica Militar toma posesión de ese predio. Este destacamento estaba compuesto por personal de tropa y asimilado de la División Servicios, a cargo de uno o más oficiales, que normalmente se relevaban semanalmente en un avión De Havilland Tiger Moth. Este predio compuesto por los padrones Nros. 606, 607, 4.996 y 7.029, sumaban unas 445 hectáreas, era una antigua estancia del Ex-Presidente Gral. don Máximo Tajes y en esos años perteneciente a sus descendientes. Este personal comenzó a levantar las primeras construcciones militares con la arena, la piedra y el pedregullo que se había empezado a reunir por parte de un destacamento de Ingenieros desde 1935, como se había anotado, que se sumarían a las ya construidas por la Compañía Air France, de carácter totalmente transitorio, como casetas de madera, paja y terrón, donde guardaban el combustible, motor de balizaje, radio, etc. Y como en el de Pando, compartieron con la Air France el Aeródromo hasta el comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Tan es así que dos trimotores Dewoitine de esta Compañía aterrizaron allí en el correr de los años 1938 y 1939, uno por niebla en Buenos Aires y el otro por pérdida del tapón del aceite del motor central.

Capítulo Segundo

La Escuela Militar de Aeronáutica en Pando

1937

Comienzan los cursos de 1937

1937

Con el comienzo del nuevo año 1937, la Escuela Militar de Aeronáutica da principio a los pilotos aviadores militares que finalizaron su curso en diciembre, de un cursillo para instructores de vuelo que tendría una duración de dos meses.

Es la primera vez en la historia de la Aviación Militar que esto ocurre.

Los pilotos Ttes. 1eros. Gualberto F. Trelles y Juan C. Aragón, por haber estado convalecientes varios meses de las heridas recibidas en el accidente del Stinson No. 2, en el cual falleciera el Cap. Raúl P. Gomeza, no pudieron terminar sus Cursos de Aplicación, por lo que continuaron volando en 1937 a partir de enero. De la misma forma en enero comenzó el Curso de Aplicación para los Pilotos de Tropa, que terminaron el de Pilotaje en diciembre.

Comisión para estudiar al avión Ro. 37 bis

A principios de febrero se designa al Sub Director de la Aeronáutica, May. Larre Borges, al May. Hernán S. Barú, Jefe de la Base Aeronáutica No. 1 y al Director de la Escuela Militar de Aeronáutica May. Gestido, para que en comisión estudiaran las características y performances del avión I.M.A.M. (Industrie Meccaniche

Aeronautiche Meridionali) Ro. 37 bis, motor Piaggio de 700 HP de reconocimiento y pequeño bombardeo, ofrecido a la Aeronáutica Militar por el Inspector Comercial de la Casa "Breda" de Italia. Este aparato aunque ya conocido e informado por el Agregado Aeronáutico en ese país, May. Medardo R. Farías, fue exhaustivamente probado en vuelo durante el mes de febrero, marzo y abril, por el May. Larre Borges, con un biplano de este tipo, que vino a Uruguay como demostrador con el piloto italiano Sr. Lana.

Maniobras en los Cerrillos

Desde meses atrás se instalaron en algunos aviones Potez equipos de radio, con los que se fueron realizando vuelos de prueba y adaptación con diferentes pilotos de escuadrilla, en la Base Aeronáutica No. 1, acompañados por técnicos en electrónica.

En los primeros quince días del mes de marzo, se realizan en el Campo Militar de Los Cerrillos, Dpto. de Canelones, maniobras en conjunto de la Aeronáutica Militar con otras armas del Ejército. Intervienen en ellas, las tres unidades que en esa época componían la Aeronáutica Militar, con casi todos los aviones, realizándose diferentes ejercicios de tiro y bombardeo a blancos fijos con panneau, tiro contra blancos en tierra, bombardeo real y de ejercicio, en forma solitaria y en formación, prácticas con equipos de radio a bordo, fotografía aérea, navegación desde Los Cerrillos a diferentes puntos del país, reconocimiento, reglaje de tiro, etc. En esa quincena se voló trece días, siendo controlados muchos de estos ejercicios por el propio Director de Aeronáutica, Cnel. Cristi, quien se trasladaba en vuelo normalmente en el Stinson No. 1 piloteado por el Sub Director May. Larre Borges.

1937

Se recibe un Ro. 37 bis como demostrador y termina accidentado

1937

El 18 de marzo el May. Larre Borges se traslada a El Palomar, Buenos Aires, en el Stinson No. 1 piloteado por el Cap. Oscar M. Sánchez y en ese aeródromo recibe el Ro 37 bis matrícula I-APLA con el cual hizo vuelos durante tres meses, trayéndolo a "Boiso Lanza", donde en días posteriores continúa ejercitándose en él, al igual que el Cap. Conrado A. Sáez quien el día 23 de abril de 1937, en una de las pruebas que le hace a este aparato, capota al aterrizarlo en "Boiso Lanza", produciéndole ingentes daños.

El 1ro. de abril comienzan a volar los nuevos alumnos del Curso de Pilotaje de Oficiales de la Escuela Militar de Aeronáutica que suman once en total, continuando los de Aplicación su curso ya comenzado.

La aviación civil recibe un Breda 79s como donación

A principio de abril, se comienza a efectuar vuelos en un avión Breda 79s con motor Alfa Romeo de 200 HP, donado a la Dirección de Aeronáutica Civil por el Gobierno italiano. Este aparato de ala alta, cuadriplaza, fue bautizado "Leonardo Da Vinci" y posteriormente de ser usado por la Dirección de Aviación Civil fue entregado al "Centro de Aeronáutica del Uruguay". Su matrícula era CX-AAU, con este aparato el Cap. Conrado Artigas Sáez emprende un raid hasta Río de Janeiro y regreso, con motivo de la carrera internacional de automóviles que tuvo lugar en esos días. Partió el 5 de abril acompañado por el mecánico Justo M. Sánchez, el Sr. Bañales y el Sr. Rómulo Borrat Fabini, este último solamente hasta Porto Alegre, adonde habían llegado en el día luego de una etapa en Pelotas. Parten el día 8 de abril arribando a Florianópolis en el día. El 9 llegan a Curitiba y el 10 a Santos,

terminando su vuelo el 11 en Río de Janeiro, donde se quedan cinco días, al cabo de los cuales, el 16 regresan hacia el Sur haciendo escalas en Santos, Florianópolis, Porto Alegre, Treinta y Tres y finalmente arriban el día 17, habiendo cumplido el regreso en dos días de vuelo, sin inconvenientes.

El mayor Glauco Larre Borges director interino de Aeronáutica militar

El 6 de mayo de 1937, se hace cargo interinamente como Director de Aeronáutica Militar, al haber sido designado el Cnel. Esteban Cristi en el Estado Mayor General del Ejército, el May. Glauco Larre Borges, quien hasta ese momento era su Sub Director. En realidad desde el 13 de marzo que se tomó licencia, no concurría el Cnel. Cristi.

Ejercicios de tiro en Los Cerrillos y Carrasco, suspensión del curso de aplicación

A mediados del mes de mayo, la Escuela Militar de Aeronáutica y la Base Aeronáutica No.1 realizan ejercicios en el Campo Militar de Los Cerrillos, esta última con bombardeo y tiro contra objetivos terrestres, repitiendo estos ejercicios en la zona de Carrasco los días 22 y 23 de ese mes.

El Curso de Aplicación de Oficiales que en este año lo realizaban los Ttes. 1eros. Gualberto F. Trelles y Juan C. Aragón, queda suspendido por el año de 1937, recomenzándolos en 1938, junto con los demás alumnos que ahora estaban en el Curso de Pilotaje, no obstante continúan ambos en la Escuela Militar de Aeronáutica y mantienen su entrenamiento volando en "Tiger".

Actividad en el campo de Durazno y el regreso del mayor Farías de Italia

1937

El campo de aviación de Durazno, recientemente ocupado por la Aeronáutica Militar y compartido con la Air France, venía siendo objeto de diversas mejoras y modificaciones para transformarlo en sede de la Base Aeronáutica No. 2. Se habían marcado dos pistas y se había comenzado a levantar un hangar, como ya se había expresado. Ahora se mantenía, permanente, una reserva de nafta y aceites para los aviones que semanalmente concurrían en misión de navegación, o de control, o simplemente como escala técnica, por estar tan bien situado cerca de todas las rutas que llegaban a Montevideo y también a Buenos Aires (que por eso lo usaba la Air France). El día 18 de mayo, para festejar tan señalada efemérides, se colocó la piedra fundamental de las obras con las cuales se comenzaba la construcción de la represa hidroeléctrica en el Río Negro, cerca de Paso de los Toros. Ese día se usó el campo de Durazno para que seis biplanos Tiger" de la Escuela, repostaran combustible y cinco Potez de la Base Aeronáutica No. 1, que también aterrizaron en ese futuro aeródromo, decolaron todos juntos para sobrevolar el lugar de la ceremonia en el Río Negro, regresando para recargar nuevamente los Tiger" a Durazno y de allí a "Boiso Lanza". Los Potez con autonomía suficiente regresaron directamente a Montevideo.

Digamos que, a pesar de la inexistencia práctica de la Base Aeronáutica No. 2 hasta este momento, contaba con Jefe que era el May. Medardo R. Farías, recientemente reintegrado a sus funciones en la Aeronáutica Militar, a su regreso de Italia, donde fue Agregado Aeronáutico, cumpliendo cursos y visitas muy importantes, entre ellas al teatro de la guerra entre este país y Etiopía, allí tuvo oportunidad de volar en la Aviación Colonial Italiana; así como en las aviaciones de caza, bombardeo y asalto en territorio itálico europeo. Como sus funciones al frente de la Jefa-

tura de la Base Aeronáutica No. 2, eran muy pocas, sin perjuicio de este destino, se le nombró encargado de la 2da. Sección (Organización, Operaciones y Aeronáutica Civil) y más tarde Jefe de la Base Aeronáutica No. 1.

Nombramiento

El 31 de mayo, fue encargado de la Sub Dirección de la Aeronáutica Militar, sin perjuicio de su destino como Jefe de la Base Aeronáutica No. 1 al May. Hernán S. Barú.

Oficiales y pilotos de tropa volando en Pluna

Por primera vez, desde que se les designó el 17 de marzo de 1937, comenzaron los días 8 y 9 de junio a realizar prácticas de copilotaje en los aviones de PLUNA, De Havilland "Dragon Fly", piloteados por los comandantes Walter Noak y Emilio Nudelman, oficiales y Sargentos 1eros. (P.A.M.) de la Aeronáutica Militar. En esa época estos aviones en número de dos, se guardaban en los hangares del Aeródromo Boiso Lanza, aunque levantaban el pasaje y la correspondencia en el de Melilla, con regreso del interior a ese campo.

Se toma posesión del campo de Pando

El 10 de junio de 1937, por la orden de la Dirección de Aeronáutica Militar No. 5.876, se toma posesión del Aeródromo de Pando, donde opera la Compañía Air France como futuro campo de la Escuela Militar de Aeronáutica, compartiendo con esta Línea Aérea, todas las instalaciones y facilidades hasta el año 1940, en que esta Compañía desaparece transitoriamente de nuestros cielos, a raíz de la ocupación de Francia en la Segunda Guerra Mundial

por las tropas alemanas. Se encargó al Sub Director de Aeronáutica Militar, May. Hernán S. Barú, la ocupación de inmediato del referido aeródromo, en el cual hizo levantar un inventario de todas las existencias muebles e inmuebles. La mudanza de la Escuela Militar de Aeronáutica a Pando, con sus aviones, personal, vehículos, etc. se hará más adelante.

El centenario de Salto

Con motivo del Centenario del Departamento de Salto, el día 15 de junio parten cinco aviones "Tiger", tres Potez, el Dragon Rapide, el Stinson No. 1 y el día 16 el Breguet XIV No. 4, con el Cnel. Cesáreo L. Berisso. El día 16 se cumplen vuelos en formación sobre la ciudad de Salto de todos los aviones Potez y "Tiger" y el día 17 se realizan vuelos de bautismo en los "Tiger", regresando todos los aviones el 18. En esos días los oficiales de la Aeronáutica Militar encabezados por el Precursor, Cnel. Berisso intervienen en todos los actos y festejos, con que se conmemora el centenario, dando a conocer de esta manera a la nueva Institución, que ya ocupaba un destacado sitio entre las Fuerzas Armadas y la Aviación Nacional, pero poco conocida por el pueblo del interior del país.

La infraestructura de Pando

Los vuelos de la Escuela Militar de Aeronáutica y de las otras dos unidades, se intensificaron en este mes de junio y de aquí en más, hacia, desde y en Pando, aunque generalmente no pernoctaban todavía los aviones en ese aeródromo. Se había comenzado a levantar detrás del "bâtiment T.S.F." (Telegraphie Sans Fils) de la Air France, un alojamiento o cuadra, de carácter transitorio, para la tropa, con el fin de recibir el personal que formaba parte

de la Escuela Militar de Aeronáutica. En ese momento el aeródromo contaba con las siguientes construcciones: un hangar de metal con piso de hormigón y planchada (hoy transformado en gimnasio) con buena capacidad para varios aviones; el "bâtiment" 6 X40", de seis metros por cuarenta de largo, con varias habitaciones y techo de tejas "sacoman"; un chalet habitación de dos plantas, donde vivía el radiotelegrafista Tomás Cantore; el "bâtiment T.S.F."; una construcción más pequeña donde se guardaba el motor de la luz y otros enseres; y dos torres metálicas para telegrafía y faro.

Embajada y desfile en Buenos Aires

Para hacerse presente, en la Conmemoración del 121 Aniversario de la Declaratoria de la Independencia de la República Argentina, se nombró una Embajada Especial, formada por el Embajador de la República en la Argentina, Sr. Eugenio Martínez Thedy como presidente, el Cnel. Cesáreo L. Berísso y el Tte.Cnel. Edgardo U. Genta. Dicha Embajada tenía el especial encargo de llevar el saludo del Gobierno y el pueblo de Uruguay, al Gobierno y al pueblo argentino con motivo de la histórica fecha del 9 de julio. Como adhesión, la Aeronáutica Militar se hizo presente con una escuadrilla de tres Potez, cuyos tripulantes fueron: Potez No. 3, Cap. Isaías F. Sánchez (Comandante de la Escuadrilla) y mecánico Alf. Asdo. Washington Baco; Potez No. 2 Tte.2do. Alcides Perdomo y Tte.2do. Erling Olsen Böje; y Potez No.1 Tte.1ro. Gustavo Bernadou y Alf. Eladio Silvera.

El Cnel. Berisso y el Tte. Cnel. Genta, junto con esta Escuadrilla, partieron el día 8 de julio en el Potez No. 9, aterrizando en El Palomar. El 9 de julio, la Escuadrilla desfiló junto a la Aeronáutica Argentina, sobre Buenos Aires como ya lo habían hecho antes, desde 1920, aviones militares uruguayos tantas veces. La escuadrilla regresó

el día 10 de julio, como estaba dispuesto, el Cnel. Berisso y el Tte. Cnel. Genta en el Potez No. 9, el día 13.

Las Bases Aéreas que se pensaba crear en 1927

Con la creación de la Aeronáutica Militar, estaba previsto además una red aérea nacional, con el número mínimo de cinco Bases, sobre los puntos más aparentes del territorio, comprendiendo una posición central y tres de cobertura, a saber: Base Aérea No. 1, del Comando en Montevideo (Melilla, donde hoy está el Aeropuerto Ángel S. Adami) destinada a la Dirección, Entrenamiento y Servicios Generales; Base Aérea No. 2 de primer orden en Durazno; Base Aérea No. 3 de segundo orden en Salto; Base Aérea No. 4, de segundo orden en Melo; y Base Aérea No. 5, de segundo orden en Tacuarembó. Para todas esas Bases se había empezado a adquirir fracciones de campo, o ya estaban adquiridas, además se había expropiado el aeródromo de la Air France en Pando. Este plan de expansión, era más que ambicioso, quizá impulsado por el movimiento subversivo de enero de 1935; con el tiempo y la transformación del material de vuelo se fue dejando de lado, quedando este proyecto del mes de julio de 1937, solo como curiosidad histórica.

Viajan a Europa el Cnel. Esteban Cristi y el Cap. Cecilio Bentancur

En la fecha 9 de julio de 1937, se designó al Cnel. Esteban Cristi y al Cap. Cecilio Bentancur, para que se trasladaran a Europa, con el cometido especial de observar y estudiar los nuevos métodos y sistemas que regían la aeronáutica en general, y en particular la organización de la aviación militar, el desarrollo de su poder técnico y ofensivo y la cons-

trucción de aeronaves militares, en aquellos países europeos que por su especialización en la materia hubieran alcanzado un grado de superación notable. En el lapso de tiempo en que estuvieron en ese continente, visitaron Francia, donde figuraban como Agregados Militares, Gran Bretaña, Alemania, Italia (donde el May. Bentancur, alcanzó a volar y entrenarse en aviones trimotores de bombardeo y en otros tipos de aviones militares) y España, que en ese momento se encontraba en plena guerra civil, siendo recibidos por el fundador de la aeronáutica española, Gral. Alfredo Kindelán, quien les hizo conocer la situación de la guerra desde el lado de los "nacionales" como se auto denominaban, visitando el frente de Huesca, el Cuartel Gral. en Burgos y también volaron a Marruecos Español en África del Norte. Regresaron al país en junio de 1938.

Viajan técnicos a Italia

Como en este año de 1937 el Gobierno decidió adjudicar a la Aeronáutica Militar, tres partidas de rubros para adquirir aviones de entrenamiento y de guerra, entre los cuales se encontraban aviones IMAM Ro. 37 bis, probados en el mes de febrero a abril por el entonces Sub Director, May. Glauco Larre Borges; también se decidió que técnicos fueran a estudiar y capacitarse en estos aparatos en su país de origen, Italia, por lo que se envió al Tte.1ro. Asdo. Alfredo Pittamiglio, al Alf. Asdo. Leonardo Sivori y al Sgto. Asdo. Serafín Giarda a la ciudad de Nápoles, sede de la fábrica Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali, a partir del mes de agosto y por el término de tres meses.

El desfile del 25 de agosto de 1937

El 25 de agosto de ese año, se realiza, como siempre, un desfile militar, conmemorando la fecha, por la Avda. 18 de Julio de nuestra capital. Pero esta vez tuvo una trascendencia especial para la recientemente creada Aeronáutica Militar.

En ese desfile, por primera vez interviene una Compañía de la Aeronáutica Militar, compuesta por 120 hombres al mando del Cap. Isaías Sánchez, y sobrevuela el mismo todas las "Fuerzas Aéreas" (así describe en el Artículo 3 de la Orden de la Dirección de Aeronáutica Militar No. 5.058 su Director Interino el May. Glauco Larre Borges, a los aviones intervinientes) en la cual participaron 19 aviones al mando del Sub Director de la Aeronáutica Militar May. Hernán S. Barú, quien voló en el Stinson, comandando 9 Potez y 9 Tiger sobre Montevideo, en la más correcta formación, puntualidad y orden. Ese día cumplió también una misión sanitaria la ambulancia Farman al interior piloteada por el Cap. Conrado A. Sáez, que le insumió todo el día, por lo tanto en tierra quedó solamente el Dragon Rapide y el Breguet del Cnel. Berisso, en orden de vuelo y el Potez No. 7 por estar accidentado. Esto nos dice de la excelencia de la División Servicios que mantenía todos los aviones, lo increíble era que con todo lo que se volaba en ese período, en pleno invierno, se pudiera mantener en orden de vuelo esa cantidad de aparatos. El Aeródromo Boiso Lanza ese día quedó solamente con la guardia, el médico de servicio y algún enfermo, pues el que no volaba desfilaba por tierra. Fue un gran día para la naciente Aeronáutica Militar, que llenó de orgullo a todos sus integrantes, como así lo hizo saber el Director en su orden 5.058 del 31 de agosto.

Delegación al Perú

Con motivo de que nuestro país estuviera representado en la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, a realizarse en Lima, Perú, entre el 15 y el 25 de setiembre se nombró una delegación compuesta por el May. Oscar D. Gestido, como Presidente, el Cap. Raúl A. Amighetti, el secretario de la Aeronáutica Civil, Sr. José M. Peña y el Profesor de Derecho Aeronáutico de

la Escuela Militar de Aeronáutica Dr. Alfredo Casal, para tal objeto, partiendo esta delegación en un avión de la Panagra desde el Aeródromo de Melilla. La clausura de esta importante Conferencia fue solemnizada con la inauguración de un monumento al gran aviador peruano, conquistador de Los Alpes en 1910, Jorge Chávez.

Excelente actividad aérea y lamentable accidente en Trinidad

En los meses de setiembre y octubre, el entrenamiento en la Base Aeronáutica No.1, se intensificó, ejercitándose con prácticas de tiro y tiro fotográfico, prácticas de radio telegrafía en aviones Potez, vuelo nocturno con Tiger", vuelo sin visibilidad, etc. Mientras en la Escuela se intensificaba a su vez la instrucción, que se daba prácticamente toda en el campo de Pando, regresando al cabo del día a Boiso Lanza, realizando como fin de la instrucción vuelos de navegación a Durazno y nocturnos en Pando. Como el 24 de octubre se había inaugurado el aeródromo del Aero Club de Trinidad, en las cercanías de esa ciudad, la Escuela hizo que algunos alumnos del Curso de Aplicación de Tropa y de Pilotaje de Oficiales, hicieran los temas de navegación, hacia ese nuevo campo de aviación, lamentablemente el día 26 de octubre el Cabo Piloto Aviador, alumno del Curso de Aplicación, Amílcar San Román y el Sdo. Ángel Peralta que lo acompañaba, se accidentaron luego de haber aterrizado y decolado del nuevo aeródromo con el "Tiger" No. 1, se dirigieron a la ciudad, la cual sobrevolaron, cuando repentinamente el avión se precipitó a tierra, aparentemente por haber entrado en pérdida de velocidad por comandos cruzados, cayendo en plena ciudad de Trinidad e incendiándose en la calle General Flores entre 25 de mayo y Carlos María Ramírez; pereciendo ambos a causa de sus heridas.

1937

El campo de Pando pasa a denominarse "Aeródromo Militar Gral. Artigas"

1937

Se publica en la Orden de la Dirección de la Aeronáutica Militar No. 5.909, del 20 de octubre de 1937, la Resolución del Poder Ejecutivo de fecha 18 de octubre de 1937, por la cual se designa "Aeródromo Militar Gral. Artigas", al campo de aviación de Pando, futura sede de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Exámenes y otorgamiento de Brevets en la Escuela Militar de Aeronáutica

El 4 de noviembre comenzaron los exámenes de vuelo de los cursos de Pilotaje de Oficiales y de Aplicación de Tropa, con navegación, vuelo de altura, tiro fotográfico, etc., recibiendo ambos cursos el día 16 de noviembre sus respectivos, brevets:

Brevet de Piloto Aviador	No. 70	Alf. Mario S. Arenas
" "	No. 71	Alf. Juan C. Jorge
" "	No. 72	Alf. Hugo Torre
" "	No. 73	Alf. Pedro O. Iglesias
" "	No. 74	Alf. Armando Mutter
" "	No. 75	Alf. Diether Herter
" "	No. 76	Alf. Juan N. Carvalho
" "	No. 77	Alf. Rafael Ramagli
" "	No. 78	Alf. Gualberto Etcheverry
" "	No. 79	Alf. Carlos Vidal

Y de Piloto Aviador Militar de Tropa los siguientes alumnos del Curso de Aplicación:

Brevet de P.A.M. de Tropa	No. 26	Cbo. Nilo Zerpa
" " "	No. 27	Cbo. Hermes Pereira
" " "	No. 28	Sgto. Pedro A. Ureta
" " "	No. 29	Sgto. 1ro. Efraín L Bacardaz

Se inaugura el Aeródromo Militar Gral. Artigas. Se reciben nueve Tiger más y seis Ro. 37 bis

El 20 de noviembre de 1937, al cumplirse 21 años de la fundación de la Escuela Militar de Aviación, se inaugura oficialmente el Aeródromo Militar Gral. Artigas en Pando, nueva sede de la Escuela Militar de Aeronáutica, que a partir de esa fecha comienza su mudanza desde el Aeródromo Boiso Lanza. Ese día fue de gran festejo, estando presentes las siguientes personalidades: Ministro de Defensa Nacional Gral. de División Domingo Mendívil, Inspector Gral. del Ejército, Gral. José M. Gomeza, Inspector Gral. de Marina C/A Arturo Juambeltz, Sub. Secretario de Defensa Nacional Cnel. Julio Roletti, Grales. Alfredo Baldomir y José Ma. López Vidaur, Cneles. Cesáreo L. Berisso y Gregorio Alvarez Lezama.

Abrió el acto dando por inaugurado el aeródromo en nombre del Presidente de la República, el Ministro de Defensa Nacional Gral. de División Domingo Mendívil con un importante discurso, siendo contestado por el Director de la Aeronáutica Militar, May. (P.A.M.) Glauco Larre Borges. Más tarde se pasó revista al material de vuelo y pilotos, para enseguida partir tres aviones Tiger" que hicieron una demostración de acrobacia de diez minutos, luego se efectuó una visita al aeródromo, sirviéndose más tarde un lunch. Intervinieron todos los aviones disponibles de la Aeronáutica Militar en ese momento que eran diez y siete Tiger Moth", pues en esos meses se habían recibido nueve de estos aparatos, adquiridos a la fábrica en Gran Bretaña, a los que se matriculó con los números del 10 al 18, los cuales venían con los siguientes números de fabricante No. 10 - 3.612; No. 11-3.613; No. 12-3.614; No. 13-3.615; No. 14-3.616; No. 15-3.617; No. 16 - 3.618; No. 17 - 3.619; y Nº 18-3.620 seis Potez, el Dragon Rapide, el Farman y el Stinson; y además 4 I.M.A.M. Ro. 37 bis, adquiridos recientemente en Italia, de un grupo de seis de estos biplanos biplazas de motor Piaggio de 700 HP; aparatos de reconocimiento y bombardeo liviano, con un

1937

armamento que consistía en dos ametralladoras de capot, sincronizado con la hélice y una de torrecilla en el asiento posterior, con lanzabombas que en número de doce, estaban instalados debajo del fuselaje y en el plano inferior para bombas de 12 o 15 Kgs. A estos seis aviones se les matriculó del 1 al 6.

Los aviones Waco

Acorde al contrato firmado por el Estado con la fábrica de aviones "The Waco Aircraft Company" de Troy, Ohio, por el cual este adquiría en esa fábrica americana seis aviones biplanos "Waco" tipo J.H.D., con motor radial Wrigth de 365 HP, y de acuerdo a su cláusula 7a. de dicho contrato, se designó al Cap. Oscar M. Sánchez para que en la fábrica probara y controlara los detalles especiales de la adquisición de estos aparatos, por lo que se le envió a los EE.UU. de América, como Agregado Aeronáutico, según decreto del 22 de noviembre de 1937.

La escuadrilla acrobática italiana

El 26 de noviembre arribó al Aeródromo Militar "Gral. Artigas" una escuadrilla de caza de la Real Aeronáutica Italiana, presidida por el Gral. y conocido aviador Ulisse Longo, compuesta por diez aviones agrupados en dos secciones de cinco aparatos cada una, denominadas "Campoformido" y "Mirafiori". Esta Escuadrilla se trasladó a América para asistir a la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación y Exposición Internacional que se desarrolló en Lima, Perú, en los meses de setiembre y octubre; emprendiendo luego una gira por países sudamericanos, llegando a Montevideo, después de haber visitado Santiago de Chile y Buenos Aires. El día 3 de diciembre estuvieron en el Aeródromo Boiso Lanza, donde fueron agasajados con un almuerzo. El domingo 28 de noviembre, siguiente a su llegada, realizaron una magnífica demostración de

acrobacia en formación en la zona comprendida entre Trouville y Punta Carretas en Pocitos, siendo esta exhibición presenciada por una multitud, que se emocionó ante las arriesgadas acrobacias de estos aviadores europeos en sus aviones biplanos Fiat C.R.32.

Maniobras, actividad y un nuevo alumno civil

El día 6 de diciembre la Base Aeronáutica No.1, comenzó en Los Cerrillos las maniobras de fin de año, extendiéndose hasta el día 15, en todo tipo de ejercicios en combinación con otras unidades del Ejército.

La Escuela en plena recesión, luego de los exámenes y la fiesta en noviembre, se dedicó a instalarse en su nueva sede, adaptando las instalaciones de la Air France a sus necesidades. Como novedad puede decirse que, desde el mes de noviembre se contaba con un nuevo alumno, el Sr. Julio César Lestido, quien recibió instrucción de vuelo en "Tiger", continuándola en diciembre.

La División Servicios termina este año con sus tareas habituales volando sus aviones misceláneos y probando los de las otras unidades que salían de reparación.

Escuadrilla antillana

El 30 de noviembre de 1937, llegó al Aeródromo Militar "Gral. Artigas" una escuadrilla de cuatro aviones antillanos: tres Stinson cubanos del Ejército y la Armada y, un Curtiss del Ejército de la República Dominicana. Su misión era una gira de confraternidad auspiciada por la Sociedad Colombista Panamericana Pro Faro de Colón, a levantarse en la Rep. Dominicana. Permanecieron varios días en Montevideo. El 29 de diciembre en Colombia se accidentaron los tres aviones cubanos, pereciendo todos sus ocupantes.

Capítulo Tercero

El Cnel. Esteban Cristi nuevamente Director de la Aeronáutica Militar

1938

La tragedia de Itacumbú

1938

El comienzo del año 1938, fue triste y conmocionante. El día 9 de enero en la tarde, ocurrió un grave accidente de aviación en el paraje Itacumbú del Dpto. de Artigas a un avión Lockheed bimotor de la Aeronáutica Argentina, con 4 tripulantes y 5 pasajeros, todos oficiales de alta graduación y el hijo del Presidente de la República Argentina, Gral. de División Agustín P. Justo. El avión volaba de Paso de los Libres a El Palomar en Buenos Aires, cuando entró en una tormenta, accidentándose en ese lugar, pereciendo todos sus ocupantes. En este aciago episodio para las alas argentinas, intervino la Aeronáutica Militar llegando el día 10 al sitio del accidente, el Cap. Conrado A. Sáez acompañado por el Dr. Octavio P. Cravanzola y el Sgto. 1ro. Asdo. Justo M. Sánchez, en un avión Stinson, donde pudieron constatar la magnitud de la tragedia. Ese mismo día se había enviado hacia Salto, la ambulancia "Dragon Rapide" y dos biplanos Potez para ubicar y prestar ayuda a las posibles víctimas. Los cadáveres de los ocupantes del avión argentino fueron llevados a Monte Caseros, en la Provincia de Corrientes el día 11 y de allí a Buenos Aires por vía aérea, escoltados por tres aviones Ro. 37 bis de la Base Aeronáutica No. 1, que ese día volaron hasta esta ciudad argentina y de allí a Buenos Aires. Eran los Ro. 37bis Nos. 3,2 y 4 tripulados respec-

tivamente por el May. Medardo R. Farías y el mecánico Brígido Albarracín, May. Oscar D. Gestido y Sgto. 1ro. Víctor Luciano, Alf. Eladio Silvera y mecánico Washington Baco. El día 13 intervinieron en el desfile aéreo que se realizó durante las exequias y regresaron el 15.

Los destacamentos en Melilla

La Aeronáutica Militar mantenía un destacamento en el aeródromo de Melilla o de Villa Colón (hoy "Ángel S. Adami") desde mayo de 1933, normalmente integrado por un Piloto Aviador Militar de tropa y dos soldados que se relevaban cada dos días; al igual que con lo que acontecía en Durazno, en Melilla también los jefes del destacamento llegaban en un avión "Tiger", regresando el jefe saliente en ese mismo avión a Boiso Lanza.

Comienza la instrucción. Se reciben los aviones Waco y trágico accidente con uno de ellos

Los meses de verano como todos los años fueron de vacaciones pero a partir del 2 de marzo por la orden de la Dirección No. 6.035, se reinició el período de instrucción progresiva de acuerdo a lo dispuesto, aunque todavía la Escuela no comenzó su propio período.

En el mes de marzo se recibieron en la División Servicios los nuevos seis biplanos Waco adquiridos el año anterior en los Estados Unidos.

Se armaron y se probaron en vuelo a partir del día 24, fueron adjudicados a la Base Aeronáutica No. 1, y matriculados: el c/n 4710 No. 1, el c/n 4711 No. 2, el c/n 4712 No. 3, el c/n 4713 No. 4, el c/n 4714 No. 5, y el c/n 4715 No. 6; comenzándose el entrenamiento de los

1938

pilotos de escuadrilla con estos nuevos y modernos aviones en el mes de abril. En uno de los vuelos de demostración el día 9 de abril en un festival en el aeródromo de Melilla, con el Waco No. 1, que era piloteado por el Comandante de la Escuadrilla de Bombardeo Cap. Raúl Aquiles Amighetti, acompañado por el ex Director de la Aeronáutica Civil, y amigo leal de la Aeronáutica Militar, Sr. Rómulo Borrat Fabini, se accidentaron al aterrizar, embistiendo un molino cercano pereciendo ambos instantáneamente, e incendiándose totalmente el aparato.

Devolución de la bandera de guerra de la Aeronáutica Militar por aviadores argentinos

Con motivo de la devolución de la Bandera de Guerra de la Aeronáutica Militar, que cubriera el féretro del Jefe del Regimiento Aéreo No. 1 de la República Argentina, Tte. Cnel. José F. Bergamini que pereciera en el luctuoso accidente de Itacumbú; el día 24 de abril partieron hacia el Aeródromo Militar "Gral. Artigas" desde El Palomar, Buenos Aires, una Escuadrilla de aviones Curtiss y un Junkers de las Fuerzas Aéreas del Ejército Argentino, con el cometido de devolver dicha bandera, en un artístico cofre de madera y cristal, construido a tal efecto por el Arsenal Principal del Ejército Argentino. Ese día esta Escuadrilla fue escoltada desde la barra del Río Santa Lucía hasta su punto de destino en Pando, por un agrupamiento de diez aviones, 5 Ro. 37 bis y 5 Waco. A su llegada, la delegación y el cofre con la bandera se trasladaron al Aeródromo Boiso Lanza, en una caravana de automóviles y allí en una solemne ceremonia, la bandera fue reintegrada a la Dirección de la Aeronáutica Militar de manos del Sr. Agregado Militar de la República Argentina, Cnel. Juan Lucio Cernadas. El cofre pertenece hoy al acervo del Museo Aeronáutico "Cnel. (Av.) Jaime Meregalli".

Nombramiento en la División Talleres, Almacenes Generales y Servicios

Con la fecha del 25 de abril se nombra el primer Jefe de la División Talleres, Almacenes Generales y Servicios, recayendo este nombramiento en el May. Mariano Ríos Gianola. Hasta este día no existía el cargo que abarcara la totalidad de servicios y era dividido en varias jefaturas, posteriormente, en abril de 1942 se transformó en Dirección General.

Comienzan los cursos de la Escuela Militar de Aeronáutica

En mayo realmente comienza el período de instrucción que oficialmente había comenzado el 2 de marzo. El movimiento aéreo en la Base Aeronáutica No. 1 se triplica y en la Escuela dan comienzo los Cursos de Aplicación de Oficiales, de Pilotaje de Oficiales y de Pilotaje de Tropa. El primero con 12 alumnos, entre ellos los Ttes. 1eros. Gualberto F. Trelles y Juan C. Aragón, de cursos anteriores; el 2do. con 17 alumnos oficiales y el 3ro. con 12 clases y soldados.

Desfile de trasmisión de mando presidencial

Como el día 19 de junio, se realizaría un gran desfile militar con motivo de la transmisión del mando presidencial del Dr. Gabriel Terra al Presidente electo, Gral. Arquitecto Alfredo Baldomir, la Aeronáutica Militar representada por la Base Aeronáutica No. 1 y la Escuela Militar de Aeronáutica, comenzaron su entrenamiento con varios días de antelación, para llegar a ese día con buena capacitación sobre todo por la cantidad de aviones que iban a intervenir. Finalmente el 19 de junio sobrevolaron Montevideo 5 Potez al mando del Cap. Conrado A. Sáez, 5 Waco al mando del

1938

Cap. Manuel Rivas Gómez; 6 Ro. 37bis al mando del Sub Director de Aeronáutica Militar, Tte. Cnel. Hernán S. Barú, quien a su vez comandaba todo el desfile; y por último 17 De Havilland "Tiger Moth" al mando del Director de la E.M.A. Tte. Cnel. Oscar D. Gestido. En total 33 aviones, casi todos los aparatos de las dos Unidades, solamente quedaron en tierra los misceláneos de la División Servicios, lo que nos está indicando la bondad del mantenimiento en esa época.

Colisión en el aire de dos Waco

A los pocos días de este gran desfile aéreo, el 25 de junio, en un vuelo de entrenamiento de formaciones de tres aviones Waco chocan en el aire luego de una picada y ascenso pronunciado, los Nos. 2 y 4 que eran tripulados respectivamente, por el Cap. Manuel Rivas Gómez y el Sdo. Osiris Abascal, el primero y el segundo por el Sgto. Hermes Pereira y el Sdo. Julio C. Paganini. Todos estos tripulantes fallecen al caer con sus aparatos por encontrarse muy cerca del suelo y no poder hacer uso de sus paracaídas. De esta manera la Aeronáutica Militar en pocos meses pierde seis vidas y tres máquinas de este tipo, absolutamente nuevas, con bondades que con el tiempo se le irán reconociendo, sobre todo su excelente motor Wright, que casi nunca dio problemas.

Destino de los coroneles Berisso y Otero

Con la fecha 1ro. de julio, se otorgan dos destinos a oficiales superiores de la Aeronáutica. El Cnel Berisso, alejado desde hace algunos años de la Aviación Militar, a la cual fundó, es designado Inspector del Arma de Aeronáutica, en la inspección particular de Armas, Escuelas y Servicios y, Comisión Calificadora de Retiros. El Cnel. Rogelio Otero, del 2do. Curso de la Escuela Militar de Aviación, Sub Jefe del Estado Mayor General del Ejército, cargo

que ocupará solamente unos meses, pues pasa a retiro voluntario con fecha 16 de diciembre. En ese momento el Cnel. Otero era el oficial más antiguo del escalafón de Aeronáutica después del Cnel. Berisso, pues el Cnel. Tydeo Larre Borges no pertenecía a este escalafón.

Los alojamientos de los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica

Con el inicio de los Cursos de Pilotaje y Aplicación en la E.M.A., al problema del alojamiento hubo que darle pronta solución, pues la infraestructura de la Air France era totalmente insuficiente para transformarla en Escuela de Aviación, no obstante con soluciones heroicas se pudo salir del paso, gracias a la ayuda del Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social. A este Ministerio se le solicitó el uso de un galpón de dos plantas que existía en el hogar Artigas, el cual pertenecía al Consejo del Niño, en el Km. 29 de la Ruta 8 (camino a Maldonado), desde el 3 de mayo de 1941 sede del Centro de Investigaciones Veterinarias "Miguel C. Rubino", en ese lugar se instalaron los Cursos de Pilotaje en la planta superior y Aplicación de Oficiales, el primero era interno y el otro solamente asistía a las clases y al entrenamiento e instrucción de vuelo, y al fin de la jornada, tenía libre. En el chalet de dos plantas que existía en el aeródromo, como vivienda del radiotelegrafista de la Air France donde se alojaba don Tomás Cantore, que ocupaba ese cargo, recordado profesor, que alcanzara la jerarquía de Tte. Cnel. (T.E.), era el alojamiento del Curso de Pilotaje de Tropa. Mientras tanto ya se comenzó a levantar el edificio que hoy ocupa la enfermería y que primeramente sirvió de alojamiento, frente al actual edificio del Comando. Esta planta al igual que el hangar que se estaba construyendo en Durazno, fue proyectado

1938 por el entonces May. Asdo. Gerardo Dotti del mismo modo que

años más tarde, diera las primeras indicaciones en 1960, para que se comenzara el edificio del Comando General de la Fuerza Aérea en el Aeródromo Militar "Boiso Lanza", a pedido del Brigadier Conrado A. Sáez.

La instrucción de pilotaje, en la Escuela Militar de Aeronáutica se daba en los "Tiger" y la de Aplicación en este aparato, pasando más adelante a volar el Potez, ejercitándose en este poderoso avión de diseño un poco anticuado pero que reunía buenas condiciones para el aprendizaje, sobre todo en entrenamiento de tiro y bombardeo.

Se instituye el Día de los Mártires de la Aviación Militar

Al cumplirse 20 años de la trágica desaparición del Cap. Juan M. Boiso Lanza en Francia, a iniciativa del Jefe de la Base Aeronáutica No. 1, Mayor Medardo R. Farías, se instituyó el día 10 de agosto como "Día de los Mártires de la Aviación Militar Uruguaya", para que anualmente se evoque en ese día a los aviadores caídos en cumplimiento del deber. Originalmente esta ceremonia se realizaba desde la primera vez en 1938, frente al monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria" del escultor nacional José Belloni, que se hallaba emplazado donde hoy se encuentra la estela dedicada al Cap. Boiso Lanza, frente al Cuartel General de la Brigada Aérea III.

Esa primera evocación como todas las que la siguieron, tuvo un carácter solemne, con formación de tropas, palabras alusivas y sobrevuelo de una formación de cinco aviones Ro. 37bis.

Por mayoría la comisión nombrada en 1936 eligió Carrasco. Se nombró una nueva para que estudiara otras propuestas

La Comisión designada por decreto de fecha 23 de noviembre de 1936 para la adquisición de un campo para "Aeródromo Nacional", aconsejó por mayoría de sus miembros que se adquiriera un campo ubicado en Carrasco, por lo que habiendo disparidad de criterios, el Poder Ejecutivo acordó y decretó, siendo esta una cuestión de gran trascendencia para el fomento y seguridad de la aeronavegación, designar con fecha 10 de agosto una comisión con el cometido de continuar el estudio comenzado para la obtención del emplazamiento del "Aeródromo Nacional", integrada por el Sub Jefe de Estado Mayor, Coronel de Aeronáutica Aviador (SIC) Rogelio Otero como Presidente; Director de Aeronáutica Militar, Tte. Cnel. Aviador Glauco Larre Borges; Jefe Inspector del Servicio Aeronáutico de la Marina C/C Piloto Aviador e Ingeniero Aeronáutico, Julio C. Poussin; Jefe Inspector del Servicio Meteorológico, C/C Fernando J. Fuentes; Jefe Inspector del Servicio de Aerología del Servicio Meteorológico T/N Aviador Washington Marroche; Jefe de Construcciones Militares, Mayor Arq. José Demichelli; Director de Aeronáutica Civil, José Ma. Peña; Ingeniero de la Dirección Técnica de la A.N.P. Alejandro G. Crocco; Jefe del "Trazado de Ciudades" del Ministerio de Obras Públicas, Arq. Raúl Lerena Acevedo; Delegado del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, Arq. Américo Ricaldoni; y de un representante técnico de las Compañías de Aeronavegación interesadas en ese servicio, para que dentro del término de sesenta días de haber sido constituida, informe concretamente al Ministerio de Defensa Nacional, sobre las posibilidades que pueden existir de salvar los inconvenientes notados al campo de Carrasco, por los señores miembros en minoría de la anterior comisión; sobre la de emplazar el "Aeródromo Nacional" con la base del

1938

campo de Melilla, si fuera posible y conveniente su ampliación y ubicación, cuyo cometido alcanza también a presentar cualquier otra solución de emplazamiento que la comisión estime que es más indicada para el fin propuesto. Como se puede inferir de este decreto, existía en el Gobierno un espíritu proclive a salvar este problema lo más rápido posible. De su estudio sacamos en consecuencia que la mayoría de la primera comisión nombrada el 23 de noviembre de 1936, fue la que eligió el campo donde hoy está el Aeropuerto de Carrasco y digamos que el 4 de diciembre de 1936 fue suplantado de la Comisión a su pedido, el May. Glauco Larre Borges, por el Cap. Raúl A. Amighetti; también que el 14 de octubre de 1938, al pasar a retiro el Cnel. Rogelio Otero y el Tte. Cnel. Glauco Larre Borges, fueron nombrados en sus lugares a los Coroneles Cesáreo L. Berisso, y Esteban Cristi.

Se amplía la Comisión para confeccionar un Código Aeronáutico

Organizar la Aeronáutica Nacional, Civil, Militar y Comercial, estaba tomando cuerpo en el ámbito del Poder Ejecutivo y se trataba de sortear todos los escollos, solucionando los problemas rápidamente. El 28 de julio de 1936 se había designado una Comisión para redactar un Código o Cuerpo de Leyes sobre "Legislación de la Aeronáutica Nacional" que regulara las actividades aéreas, a la que posteriormente se amplió su cometido para confeccionar las normas jurídicas en todo lo relativo a servidumbres aeronáuticas. Como esa comisión quedó desintegrada al cesar en su destino el C/N Atilio H. Frigerio, que actuaba en ella como Jefe Inspector del Servicio Aeronáutico de la Marina, se reorganizó con las siguientes personalidades: Inspector del Arma de Aeronáutica, Cnel. Cesáreo L. Berisso como Presidente; Tte. Cnel. José Luis Ibarra; Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, Tte. Cnel.

Oscar D. Gestido; C/F Rivera Travieso; Asesor Letrado del M.D.N. Dr. Agustín de Uturbey; Jefe de la Sección Técnico Legislativa de la Dirección de Aeronáutica Civil, Ing. Aeronáutico Serafín J. Milans (hijo); y Secretario de la Dirección de Aeronáutica Civil, Dr. Alfredo E. Casal. Esta Comisión dio sus frutos en junio de 1942, cuando el Poder Ejecutivo elevó el mensaje de lo que sería el Código de Legislación Aeronáutica; aprobado en diciembre de ese año, verdadero precursor en todo el mundo, pues solamente tres países URSS, Brasil e Italia lo superaron en el tiempo.

Nuevamente es nombardo Director de la Aeronáutica Militar el Cnel. EstebanCristi. El Tte. Cnel. Glauco Larre Borges se retira

Con la fecha 31 de agosto de 1938, se nombró Director de la Aeronáutica Militar nuevamente, al Cnel. Esteban Cristi, quien había cesado su misión en Europa con fecha 27 de junio. Se hizo cargo de su destino a partir, del día 6 de setiembre, pasando el Tte. Cnel. Glauco Larre Borges adscrito al Ministerio de Defensa Nacional, destino en el cual estuvo pocos meses pues con fecha 25 de noviembre pasó a retiro voluntario, abandonando la carrera militar en la cual se había destacado durante toda su vida castrense. Lo que no abandona es la aviación, a la cual se había unido desde el frustrado 2do. curso en 1919 y de lleno en 1921, pues siguió volando en la Aviación General, donde fue instructor de vuelo, dejando un libro como testimonio de su pasaje por ella, para más tarde ingresar como comandante de aeronave de hidroavión Junkers Ju-52 de la Compañía de Hidroaviación Internacional CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.), que fundara su hermano, el Cnel. Tydeo Larre Borges en 1938; su vida dedicada a la Aviación Comercial tuvo grandes momentos, siendo el primer uruguayo en cruzar el Océano Atlántico al mando de un avión con bandera nacional, premiado también como millonario del aire por el Presidente de la República,

1938

don Luis Batlle Berres, finalizó su vida prácticamente en los mandos de su aparato, un Sunderland cuatrimotor, viniendo de Buenos Aires en 1951, al perder el sentido y luego la vida quince días más tarde, teniendo que amerizar su copiloto y amigo don Narciso Moreni.

Se reduce la actividad por falta de combustibles: se dejó de enviar el destacamento a Melilla

Los vuelos en la Base Aeronáutica No. 1 y en la División Servicios, en el mes de setiembre se vieron drásticamente reducidos, al igual que los vuelos de entrenamiento de la E.M.A., los vuelos de instrucción en este Instituto mantuvieron un ritmo normal, la falta de combustibles para los aviones, al irse reduciendo el rubro anual fue el causal de este estado de cosas. A partir de mediados del mes de setiembre se dejó de enviar el destacamento al Aeródromo de Melilla como se venía haciendo desde 1933.

Nombramientos

A su regreso de Europa, el May. Felipe Gutiérrez fue destinado en forma interina, como Jefe de la 2da. Sección (Organización y Operaciones). De la misma forma el May. Cecilio Bentancur, que también se presentó de su viaje a Europa, se le encomendó la Jefatura, mientras durara la licencia del May. Ríos Gianola, de la División Talleres, Almacenes Generales y Servicios (ambos en el mes de Octubre).

Maniobras

En octubre a partir del día 15, la Base Aeronáutica N° 1, interviene en las maniobras que se desarrollan en la zona de Mosquitos o Soca en combinación con el Ejército. Prácticamente todos los aviones de la Base

cumplen diferentes ejercicios como de reglaje de artillería, tiro aéreo y contra objetivos terrestres, fotografía, jalonamiento con infantería, bombardeo, etc. Finalizando el día 24.

Fin de cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica. Entrega de Brevets

En los meses de noviembre y diciembre, como todos los años, en la Escuela Militar de Aeronáutica, se aceleró la instrucción de vuelo en preparación para los exámenes de vuelo, que se cumplieron a partir del día 13 de diciembre, para finalmente el 30 de diciembre, adjudicar los siguientes brevets a los diferentes cursos que se dictaron ese año.

Curso de Pilotaje de Oficiales

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 80	Alf .Alfredo Lamela
"	"	"	No. 81	Alf. Alberto García
"	"	"	No. 82	Alf. Fernando R. Blanco
"	"	"	No. 83	Alf. Mariano Navajas
"	"	"	No. 84	Alf. Juan A. Villanueva
"	"	"	No. 85	Alf .Remo Laporta
"	"	"	No. 86	Alf. Jaime Meregalli
"	"	"	No. 87	Alf. Rivera Arcos
"	"	"	No. 88	Alf. Carlos M. Macció
"	"	"	No. 89	Alf. Victoriano Paolino
"	"	"	No. 90	Alf. Juan H. Alfaro
"	"	"	No. 91	Alf. José L. Suárez
"	"	"	No. 92	Alf. Juan J. Calanchini
"	"	"	No. 93	Alf. Oscar Fernández
"	"	"	No. 94	Alf. Juvenal Rodríguez
"	"	"	No. 95	Alf. Adail Altesor

Ese mismo día también se reciben de Pilotos Aviadores de Tropa los siguientes alumnos:

1938

Brevet de	P.A.	de Tropa	No. 48	Sdo. Walter Alvarado
"	"	"	No. 49	Sdo. Julio López
"	"	"	No. 50	Cbo. Juan A. Borba
"	"	"	No. 51	Sdo. Elio Ventura
"	"	"	No. 52	Sdo. Enrique Díaz
"	"	"	No. 53	Sdo. Saúl Garín
"	"	"	No. 54	Cbo. Albérico Igoa
"	"	"	No. 55	Sdo. Ramón Piñeiro
"	"	"	No. 56	Sdo. Juan Núñez

Así también, reciben ese día su Brevet de P.A.M. los oficiales que terminaron el Curso de Aplicación:

Brevet de	P.A.M.	No. 40	Tte. 2do. Juan C. Jorge
"	"	No. 41	Tte. 1ro. Gualberto F. Trelles
"	"	No. 42	Alf. Pedro O. Iglesias
"	"	No. 43	Tte. 2do. Hugo E. Torre
"	"	No. 44	Alf. Mario S. Arenas
"	"	No. 45	Tte. 2do. Diether Herter
"	"	No. 46	Alf. Armando M. Mutter
"	"	No. 47	Alf. Gualberto Etcheverry
"	"	No. 48	Tte. 1ro. Juan C. Aragón
"	"	No. 49	Tte. 2do. Rafael Ramagli
"	"	No. 50	Alf. Juan N. Carvalho

Capítulo Cuarto

El Tte. Cnel. Oscar D. Gestido, Director Gral. Interino de la Aeronáutica Militar

1939

Nombramientos; inauguración de un monumento en Itacumbú

1939

Con el advenimiento del nuevo año de 1939, se realizaron varios nombramientos en las diferentes jefaturas de las unidades, designándose además al Tte. Cnel. Oscar D. Gestido, Sub Director de Aeronáutica Militar, pasando el Tte. Cnel. Barú al cargo de Asesor técnico en el M.D.N. y Jefe de la Base Aeronáutica No. 2; a su vez en la Escuela Militar de Aeronáutica como Director al May. Medardo R. Farías, quienes se hacen cargo de sus nuevos destinos a partir del día 3 de enero.

Al año exactamente de la tragedia de Itacumbú, el 9 de enero, se inauguró un monumento recordatorio en ese paraje del Dpto. de Artigas, con una ceremonia durante la cual desfiló sobre el mismo, una escuadrilla de 5 aviones Ro. 37 bis, al mando del Cap. Conrado A. Sáez y también se hizo presente en dicha ceremonia el Director de Aeronáutica Militar Cnel. Esteban Cristi, quien había ido en el Dragon Rapide, piloteado por el May. Oscar M. Sánchez y acompañado de una pequeña comitiva.

Dirección General de Aeronáutica Militar

En la nueva organización general del Ejército, de acuerdo al Decreto No. 80 de febrero 17 de 1939, se especifica la composición de la Inspección General del Ejército con sus reparticiones, una de las cuales, la Dirección General de Aeronáutica Militar (nueva

denominación que toma a partir de ahora la Dirección de Aeronáutica Militar) se compone y organiza de la siguiente manera:

DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA MILITAR

Artículo 82o. — A la Dirección General de Aeronáutica Militar corresponde:

a) El mando, la instrucción y la preparación de la Aeronáutica Militar, como también la administración de la misma. La Inspección General del Ejército reglamentará los límites dentro de los cuales la Dirección General de la Aeronáutica Militar ejercerá el mando sobre las unidades de Aviación afectadas a las Regiones Militares.

b) Constituye el órgano técnico, asesor y de ejecución en lo que se refiere a los problemas internos vinculados con la aeronavegación, y es asesor técnico consultivo, en los asuntos exteriores, sobre política del aire, quedando sometido para estas cuestiones y las administrativas, a lo dispuesto en el artículo 91 del presente decreto.

c) Constituye también el órgano movilizador general del Servicio de Aeronáutica con la participación de los establecimientos industriales privados de posible utilización, todo en la forma que estableciesen las leyes.

Artículo 83o. —La Aeronáutica Militar comprende:

a) La Dirección General de Aeronáutica Militar.

b) Las Bases Aeronáuticas Militares con las unidades de Aviación que a ellas se les afecten.

c) La Escuela Militar de Aeronáutica.

d) Los Servicios de Aeronáutica.

e) La Dirección de Aeronáutica Civil.

f) La Aerostación.

Artículo 84o. — Las Bases Aeronáuticas Militares constituyen la sede de las unidades tácticas de empleo militar regional o nacio-

1939

nal, pudiendo ser afectado a las bases el material destinado a los servicios públicos. Compete a las mismas:

a) El estudio táctico del territorio que ocupe la Región Militar correspondiente, dentro del límite de su especialidad.
b) La preparación aeronáutica entre las Regiones Militares incluso la de los comandos y tropas.
c) La instrucción especializada y el entrenamiento táctico personal destacado en cada base.
d) La Policía Aérea Nacional.

Artículo 85o. — La Escuela Militar de Aeronáutica es un Instituto de enseñanza de pilotaje y especialización técnica con la orientación y funciones establecidas en el artículo del decreto del 17 de febrero de 1939.

Artículo 86o. — Los Servicios de la Aeronáutica comprenden los organismos que dentro de ésta tienen por misión satisfacer sus necesidades y también facilitar el cumplimiento de sus cometidos especiales, artículo del decreto del 17 de febrero de 1939.

Artículo 87o. - A la Dirección de Aeronáutica Civil le compete entender en todas las actividades aeronáuticas civiles que se desarrollen dentro del territorio de la República o en el exterior del mismo, bajo pabellón y matrícula nacionales.

Artículo 88o. - Está a cargo de un Director de Aeronáutica Civil nombrado a propuesta del Director General de Aeronáutica Militar, con espècificación de mérito y competencia y desempeña sus funciones con carácter de adjunto, subordinado a la Dirección General de Aeronáutica Militar, con sujeción a los principios que se establecen en los apartados siguientes:

a) La Dirección General de Aeronáutica Militar ejerce superintendencia sobre la Aeronáutica Civil, sin perjuicio de la más amplia autonomía que ésta tiene en el desarrollo de sus actividades. No obstante, la Aeronáu-

tica Militar intervendrá siempre que las actividades de aquella afecten el orden público, los intereses del Estado o las conveniencias de la Aeronáutica nacional.

b) La Dirección General de Aeronáutica Militar entiende en el trámite y resoluciones de todos los asuntos relacionados con la Aeronáutica Civil.

c) La Dirección General de Aeronáutica Militar, mantiene la superintendencia y contralor de todos los materiales de aeronavegación y de los aeródromos nacionales y su defensa.

Los cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica

De los Cursos de Pilotaje de Oficiales y de Tropa de la Escuela Militar de Aeronáutica habían quedado dos alumnos sin dar los exámenes correspondientes en diciembre de 1938, lo que se realizó en marzo de 1939, cuando luego de las pruebas correspondientes el 20 de ese mes reciben sus respectivos brevets:

Brevet de Piloto Aviador No. 96 Alf. Rolando del Río
Brevet de Tropa No. 57 Sdo. Carlos W. Francis

A mediados del mes de marzo comenzaron los Cursos de Aplicación de Oficiales y de Tropa en la Escuela Militar de Aeronáutica, usando el avión Potez como aparato de transición. Los vuelos de la Base Aeronáutica No. 1 continuaban restringidos. En este año no habrá llamado para cursos de pilotaje, por falta de medios para cumplirlo, a pesar de lo cual en octubre, tres oficiales de la Armada comenzarán uno.

Tte. Cnel. Gestido Director Interino de la Aeronáutica Militar

1939

Con la fecha 22 de abril de 1939, es nombrado Director General Interino de Aeronáutica Militar, el Tte. Cnel. Oscar D. Gestido, por haber pasado a retiro voluntario el Cnel. Esteban Cristi, Precursor de la Aeronáutica Argentina y Uruguaya. El Tte. Cnel. Gestido se hace cargo de este destino a partir del día 28 de abril día en que es declarado retirado el Cnel. Cristi.

La Escuela de Aprendices

Por la Orden de la Dirección No. 6.459, del 29 de abril, se ordena formar al Jefe de Personal una compañía especial con los sesenta aprendices que revistan en la Aeronáutica Militar, quedando en las horas de trabajo, bajo el comando del Jefe de la División Servicios, quien hará comenzar las clases de acuerdo a la reglamentación presentada por esa División y ya aprobada. De esta manera, los aprendices que cumplían otras comisiones o tareas, solamente se dedicarán al aprendizaje de la especialidad para la que fueron seleccionados. Este es el origen primario de la futura creación de la Escuela Técnica de Aeronáutica, ya sugerida en la creación de una "Aeronáutica Militar" en el proyecto presentado a las cámaras el 10 de junio de 1924, basado en el estudio hecho por el entonces May. Cesáreo L. Berisso y reiterado en 1928 en "Como puede organizarse la Aeronáutica Militar" del mismo autor. El 29 de mayo se nombraron los diferentes profesores para el "Curso de Aprendices" a propuesta del Jefe de la División Servicios.

Desfile en honor del Gral. José F. Estigarribia

Con motivo de la visita a Montevideo, del Presidente electo de la República del Paraguay, General del Ejército José Félix Estigarribia, héroe de la Guerra del Chaco, quien llegaba por segunda vez a nuestra ciudad, se organizó un importante desfile militar el día 26 de junio en el

cual intervino la Aeronáutica Militar con formaciones de la Escuela Militar de Aeronáutica, que encabezó el desfile con sus quince D. H. "Tiger Moth" y de la Base Aeronáutica No. 1 con ocho Potez y tres Waco. Como cosa curiosa se consigna que el desfile aéreo se comenzó con una señal de humo desde la Isla Libertad, sede de la Base Aeronaval No. 1 de la Armada; el palco con las autoridades se encontraba en el costado sur de la Plaza Independencia.

Distribución de los aviones de la Aeronáutica Militar y nombramiento del Jefe de la Base Aeronáutica Nº 2

De acuerdo con la nueva organización del Ejército, el 28 de junio se hizo la distribución de los aviones de la Aeronáutica Militar de acuerdo a la siguiente manera:

BASE AERONÁUTICA No. 1

Escuadrilla de Información No. 1, 3 aviones Ro. 37 bis

Escuadrilla de Caza No. 2, 3 aviones Waco más un avión estafeta "Tiger"

Grupo de Reserva General

Escuadrilla de Información No. 3, 3 aviones Ro.37 bis

Escuadrilla de Bombardeo No. 4, 3 aviones Potez mas un avión estafeta "Tiger"

BASE AERONÁUTICA No. 2

2 aviones de reconocimiento y pequeño bombardeo Potez 25. 2 aviones estafeta "Tiger Moth".

DIVISIÓN TALLERES. ALMACENES GENERALES Y SERVICIOS

1 avión Farman, 1 avión "Tiger Moth", 1 avión Stinson de la Dirección General de Aeronáutica, a cargo de esta División.

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

12 aviones "Tiger Moth", 4 aviones Potez, 1 avión Hanriot, 1 avión sanitario Dragon Rapide.

1939

Por la misma orden que se distribuyó estos aviones de fecha 28 de junio, se nombró al Capitán Conrado A. Sáez, para que se hiciera cargo de la Base Aeronáutica No. 2, con todo su personal "navegante" ya nombrado y funcionara en forma independiente en el Aeródromo "Boiso Lanza", hasta el traslado definitivo a su aeródromo en Durazno. No obstante recién en el mes de octubre se abrió su correspondiente libro de vuelo.

Primer accidente de aviación en Durazno

Estando encargado del destacamento en el campo de aviación de Durazno, el Tte. 2do. Juan N. Carvalho, el día 10 de julio de 1939, invitó a que lo acompañara en un vuelo local, al telegrafista de la Air France, Américo Méndez, que ese día estaba de servicio en ese campo de aviación ahora de la Aeronáutica Militar, pero todavía compartido con esta compañía francesa de aviación que lo utilizaba como aeródromo de alternativa para sus vuelos entre Porto Alegre y Buenos Aires; en este vuelo local que se realizó en el avión "Tiger" No. 18, que se usaba para relevar al Jefe del destacamento los días sábados, sobreviene un accidente por el cual ambos tripulantes pierden la vida, al precipitarse a tierra e incendiarse el aparato.

La Aeronáutica Militar adquiere un Potez 25 a la Air France en Buenos Aires

Luego de gestiones en Buenos Aires durante mediados de 1939 con la compañía Air France, la Aeronáutica Militar adquirió un Potez 25 T.O.E. de los cinco de esa empresa que eran usados para el cruce de la cordillera.

Se le efectuaron vuelos de prueba por parte del Tte. 1ero. Erling Olsen Boje y el Sgto. Asdo. Juan F. Hernández, quienes lo

trajeron en vuelo desde Pacheco hasta "Boiso Lanza" el 27 de julio. Se trataba del c/n 2035, cuya matrícula francesa era F-AJZR, acá se le asignó primero el No. 11, luego el 7 y posteriormente 401.

Durazno se denomina Aeródromo Militar Tte. 2do. Mario W. Parallada; se asigna personal a la Base Aeronáutica Nº 2

Se hallaba en su etapa final la terminación del hangar en el campo de aviación de Durazno, al cual se le agregarían dos cuerpos laterales adosados y un pabellón de servicio con sus respectivas obras sanitarias, a partir de la licitación que se aceptaría en setiembre 8 de ese año. Por lo cual el 1ro. de agosto se designó a este campo, Aeródromo Militar "Tte. 2do. Mario Walter Parallada", como homenaje a la memoria de este oficial hijo de la ciudad de Durazno, muerto en un accidente de aviación en 1925.

Pocos días mas tarde, el 14 de agosto, se nombraron para prestar servicios en la Base Aeronáutica No. 2, 8 técnicos asimilados y 38 de personal de tropa; asignándole además el cuerpo No. 3 del hangar No. 5 del Aeródromo de "Boiso Lanza", hasta que se produzca la mudanza a Durazno.

Se crea el Estado Mayor de la Aeronáutica Militar

El día 9 de agosto es nombrado Jefe del Estado Mayor de la Aeronáutica Militar, al May. Aníbal Gaye, quien procedente de la Región Militar No. 3, el 7 de julio pasó a prestar servicios en esta Dirección General. De esta manera se creaba este órgano, por la Orden del Director General No. 6.559 y su función fue estudiar

la organización, funcionamiento y puesta en marcha del mismo. Se trató de un importante paso para esta Arma, que difería de las otras cuatro con su visible cabeza en la Dirección General, siendo la única con este tipo de organización.

Oficiales de la Armada realizan cursos de pilotaje en la Escuela Militar de Aeronáutica

Con el fin de realizar instrucción práctica de vuelo, para conseguir el brevet civil de vuelo, categoría "A", fueron autorizados a pasar en comisión a la Aeronáutica Militar, el A/N Fernando Fabbri y los G/M Omar F. Aguirre y Luis A. Lluveras, con la fecha 14 de julio. Anteriormente el 9 de junio ya había sido autorizado con el mismo fin el G/M Miguel A. Cabrera. Recién en el mes de octubre comenzaron estos oficiales de la Armada a volar en la Escuela Militar de Aeronáutica, no habiendo comenzado el curso de pilotaje el A/N Fabbri. El Servicio Aeronáutico de la Armada estimaba conveniente que los futuros aviadores navales, siguieran un curso práctico de vuelo antes de pasar a los hidroaviones, curso que podría seguirse en la Aeronáutica Militar o Civil, ingresando luego en la Aviación Naval, con un brevet mínimo que permite su especialización teórica y práctica.

Este brevet mínimo que se exigiría, era el civil categoría "A", conseguido con instrucción práctica en la Escuela Militar de Aeronáutica y el curso teórico en el Servicio Aeronáutico de la Armada.

Accidente y colisión en el aire

En el mes de octubre con pocos días de diferencia, se produjeron dos accidentes de aviación que enlutaron la Aeronáutica Militar al perder en ellos dos vidas jóvenes. En el primero ocurrido el

día 3, en un vuelo de práctica de navegación en formación de cinco "Tiger" de regreso de la ciudad de Treinta y Tres a la Escuela Militar de Aeronáutica, el "Tiger" No. 7 que venía piloteado por el Alf. Rolando A. Del Río, alumno del Curso de Aplicación, acompañado por el telegrafista Tte. 2do. Asdo. Juan Carlos Ferreira, en el paraje Costas de Solís, departamento de Lavalleja, se precipitó a tierra, durante un vuelo bajo en esa zona. El avión se incendió y el Alf. Del Río pereció carbonizado, su acompañante fue socorrido por el propietario del establecimiento cercano al accidente, quedando con quemaduras de importancia.

En el segundo que fue el día 14, en un vuelo de entrenamiento de caza con aviones "Tiger", el aparato No. 10 piloteado por el Alf. Oscar N. Fernández que seguía a otro el No. 14 piloteado por el Alf. Juan H. Alfaro, entró en colisión con este último, perdiendo prácticamente las alas de babor, por lo que entró en un vertiginoso tirabuzón. Fernández saltó para hacer uso de su paracaídas, pero este se abrió muy cerca del suelo, por lo que pereció casi instantáneamente, luego del terrible golpe. El Alf. Alfaro pudo dominar su aparato, pese a tener las alas de estribor con averías, logrando aterrizar. Este era el tercer accidente en lo que iba del año 1939, con pérdida de cuatro vidas y de tres aviones en perfectas condiciones, se acrecentaba así en un encadenamiento doloroso el número de víctimas de la Aviación Militar.

La actividad aérea

A pesar de las restricciones para los vuelos que no fueran de instrucción, las Bases Aeronáuticas cumplen con un buen programa de entrenamiento, adiestrando a sus pilotos de escuadrilla en tiro y bombardeo, durante el mes de noviembre con aviones Waco para lo primero y Potez para lo segundo. Los aviones Ro. 37bis,

habían dejado de volar en el mes de abril, recién el No. 3 de estos biplanos se le comenzó a probar en noviembre y diciembre, los otros aviones de este tipo se fueron dejando en orden de vuelo en la División Servicios.

Fin de cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica y entrega de Bevets

Mientras tanto en la Escuela se daba fin a los Cursos de Aplicación y se comenzaba el período de exámenes en los primeros días de diciembre finalizando estos antes del día 20 de ese mes, día en que se hizo entrega de los brevets correspondientes, en una ceremonia con demostraciones aéreas y con formaciones de aviones de la Escuela y de la Base Aeronáutica No. 1.

CURSO DE APLICACIÓN DE OFICIALES

Brevet de	P.A.M.	No. 51	Alf. Alfredo Lamela
"	"	No. 52	Tte. 2o. Alberto L. García
"	"	No. 53	Tte. 2o. Mariano Navajas
"	"	No. 54	Alf. Juan A. Villanueva
"	"	No. 55	Alf. Jaime Meregalli
"	"	No. 56	Alf. Remo Laporta
"	"	No. 57	Alf. Rivera Arcos González
"	"	No. 58	Alf. Juan H. Alfaro
"	"	No. 59	Alf. Victoriano Paolino
"	"	No. 60	Alf. Fernando R. Blanco
"	"	No. 61	Alf. Carlos M. Macció
"	"	No. 62	Alf. Juvenal Rodríguez
"	"	No. 63	Alf. Adail Altesor
"	"	No. 64	Alf. José L. Suárez

CURSO DE APLICACIÓN DE TROPA

Brevet de	P.A.M.	de Tropa	No. 30	Sdo. Walter Alvarado
"	"	"	No. 31	Sdo. Julio D. López
"	"	"	No. 32	Cbo. Juan A. Borba

Brevet de	P.A.M.	de Tropa	No. 33	Sdo. Saúl R. Garín
"	"	"	No. 34	Sdo. Elio Ventura
"	"	"	No. 35	Sdo. Enrique F. Díaz
"	"	"	No. 36	Apuntador Ramón I. Piñeiro

El episodio del Graf Spee

A tres meses de haber estallado la Segunda Guerra Mundial, nuestro país se vio involucrado inopinadamente en un episodio en sus aguas territoriales, cuando el 13 de diciembre de 1939 se produce a la vista de Punta del Este, el combate naval entre el acorazado "Admiral Graf Spee" de la Armada alemana y los cruceros livianos ingleses "Ajax" y "Exeter" y el de la Real Armada neozelandesa "Achilles". Por causa de este combate naval, el acorazado alemán entra en el puerto de Montevideo, con averías serias, siendo autorizado a permanecer en el mismo por 72 horas, donde desembarca heridos y muertos, tratando de reparar algunas de sus importantes averías en este lapso que nuestro gobierno de la época, impuso a esta potente nave que representaba el poderoso y creciente "Tercer Reich" alemán, en pleno ejercicio de su soberanía y sin dejarse amilanar por las presiones de ambos bandos, uno que exigía una estadía de 24 horas y el otro de 15 días.

La actuación de la Aviación Militar en esa instancia, de acuerdo a las ordenes del Sr. Inspector General del Ejército, General Julio A. Roletti, quien a su vez las había recibido verbalmente del Sr. Ministro de Defensa Nacional, General de División Arquitecto Alfredo R. Campos, fue la siguiente de acuerdo a los documentos consultados: "se mantuvo lista la aviación perteneciente a la Base Aeronáutica No. 1, a la que se hizo completar de munición de que normalmente dispone..." con el fin de coadyuvar a las misiones de vigilancia de nuestra neutralidad en las aguas de jurisdicción nacional. El Gral. Roletti, ex Director de la Escuela Militar de Aviación, por tanto conocedor de la que era

1939

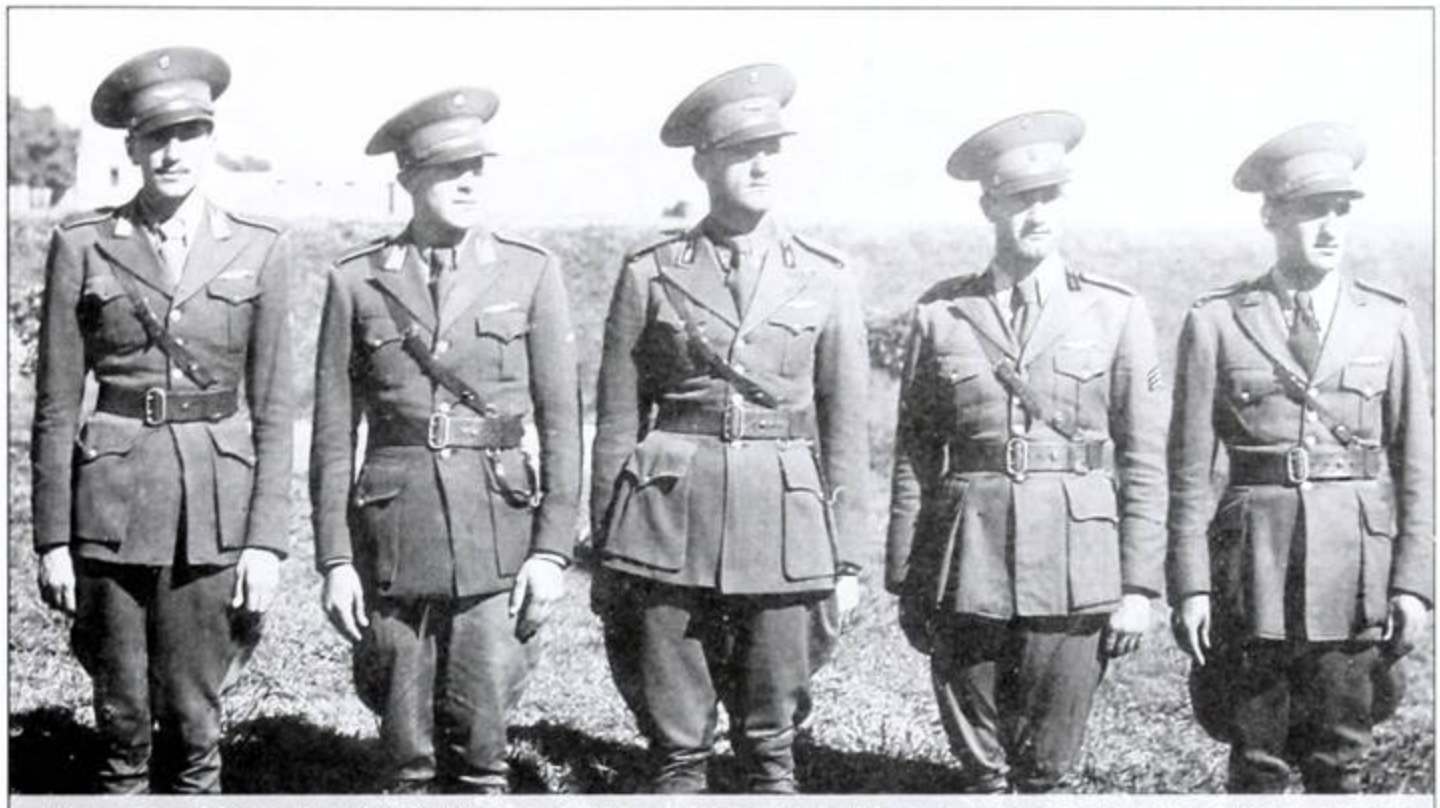
nuestra Aeronáutica, había mandado llamar a su domicilio particular de la calle Gabriel A. Pereyra, al Director General de la Aeronáutica Militar, Tte. Cnel. Oscar D. Gestido, quién ante sus requerimientos y las respuestas firmes del Director General le dio las órdenes más arriba especificadas, siendo sus últimas palabras ..."prepárese y cuando reciba órdenes ejecútelas"... En esos días la Base Aeronáutica No. 1, contaba con 3 biplanos Potez y tres Waco, los que podían cargar las bombas de guerra en existencia "Brandt de 15 y 80 Kgs. Todo lo que felizmente no fue necesario usar, al cumplir tanto el acorazado alemán como los cruceros ingleses, con las resoluciones del Gobierno Nacional, el día 17 de diciembre, día en que finalizaba el plazo y que abandonó el puerto de Montevideo el buque alemán, terminando de esta manera, nuestra actuación en este episodio.

Como es sabido, los tripulantes del buque alemán luego que este abandonara nuestras aguas jurisdiccionales, lo evacuaron, y hundieron mediante explosivos. Su comandante el C/N Hans Langsdorff tomó la determinación de quitarse la vida en Buenos Aires.

Relevo de Destacamento en el Campo de Durazno 1935. Avión de Havilland "Tiger Moth"

May. Glauco Larre Borges, Sr. Rómulo Borrat Fabini y Mayor Oscar D. Gestido, Circa 1936. Avión D.H. "Tiger Moth" con el cual el May. Larre Borges daba instrucción de vuelo a su alumno Borrat Fabini en "Boiso Lanza"

Stinson Reliant SR-8B fotografiado en Boiso Lanza. CIRCA. 1936



16 de noviembre de 1937. De Izq. a Der.: Amílcar San Román, Hermes Pereira, Nilo A. Zerpa, Efraín L. Bacardaz y Pedro Ureta. Ultimo curso de Pilotaje de Tropa de la Escuela Militar de Aeronáutica que se realizó en "Boiso Lanza"; la E.M.A. el 20 de noviembre de 1937 se mudó al Aeródromo Militar "Gral. Artigas"

Aeródromo Militar "Cap. Juan Manuel Boiso Lanza", 25 de agosto de 1937. Línea de aviones Potez 25

Avión Waco Nº 6 en vuelo, circa 1938

Marzo de 1938, se reciben 6 aviones WACO, con motor Wright de 365 HP.

24 de Abril de 1938, el abanderado de la Escuela Militar Aeronáutica y su escolta, Alf. Mario S. Arenas, en la ceremonia de la devolución de la bandera nacional que cubrió los féretros de los oficiales argentinos que perecieron en el accidente aéreo de Itacumbú, Dpto. de Artigas. Aeródromo Militar "Cap. J. M. Boiso Lanza"

AERÓDROMO MILITAR "CAP. JUAN MANUEL BOISO LANZA", 24 de abril de 1938 May. Oscar D. Gestido, Tte. Cnel Glauco Larre Borges, May. (Aer. Argentina) Claudio Mejía y May. Hernán S. Barú. Ceremonia de devolución de bandera nacional que cubrió los féretros de los oficiales argentinos que perecieron el accidente aéreo de Itacumbú

1938 EN EL HOGAR ARTIGAS. Parados: Alf. Juan H. Alfaro, Alf. José L. Suárez, Alf. Fernando R. Blanco, Alf. Rivera Arcos, Alf Juvenal Rodríguez, Alf. Victoriano Paolino, Alf. Alberto García y Alf. Adail Altesor. Sentados: Alf. Juan J. Calanchini, Alf. Carlos M. Macció, Alf. Mariano Navajas, Alf. Rolando Del Río, Alf. Alfredo Lamela y Alf. Oscar Fernández. Sentados en el suelo: Alf. Jaime Meregalli, Alf. Juan A. Villanueva y Alf. Remo Laporta

INAUGURACIÓN DE INSTALACIONES EN PANDO. (1938). Izquierda a derecha: General de División A. R. Campos, Tte. Cnel. (Av.) O.D. Gestido, Cap. J. E. Klein

Línea de Ro. 37 bis. 1939

Diciembre de 1939. Escuela Militar de Aeronáutica en Pando, Aeródromo Militar Gral. Artigas; con las primeras construcciones que se agregaron al viejo campo de la Air France

Capítulo Quinto

La Base Aeronáutica Nº 2 en Durazno

1940

La actividad al comienzo de 1940

1940

El comienzo del año 1940, no difiere de los otros, en cuanto al movimiento en los primeros meses, en los cuales el entrenamiento se cumple de acuerdo a las misiones de vuelo que tenga que realizar cada unidad, sin que se comience el normal plan de adiestramiento anual, que generalmente principia en el mes de abril.

La División Talleres, Almacenes Generales y Servicios, es la Unidad en la cual su movimiento aéreo se asemeja a los meses normales, por su misma función a pesar de que, al igual que las otras, su personal hace uso de la licencia anual en estos meses. A los aparatos que le corresponde, por la distribución de los aviones a cada Unidad, la División Servicios (como se le llamaba) también usufructuaba los aviones de las otras Unidades que se encontraban en ella por reparaciones, inspecciones, controles, etc. y no se entregaban hasta tanto no se les realizaran todos los chequeos en tierra y en vuelo necesarios. Este fue el caso de los aviones Ro. 37 bis que por problemas en su delicado motor, se fueron entregando a su Unidad de origen, la Base Aeronáutica No. 1, luego de conseguidos los repuestos necesarios y de las consiguientes pruebas en vuelo, en esos primeros meses. También en esta División muchas veces se reparaban y probaban aviones civiles o de la Dirección de Aviación Civil, como el caso del Breda

79s que por meses estaba estacionado en Boiso Lanza y era volado para la Dirección de Aviación Civil por pilotos militares, normalmente Sgtos. 1eros. (P.A.M.) y entre ellos el Sgto. 1ro. Atahualpa García Montejo, personaje legendario de aquella época, sobre el cual se tejían infinidad de anécdotas, que hoy forman parte de la historia seria y humorística de la Fuerza Aérea.

Primeras jornadas aeronáuticas sudamericanas, se accidentan dos aviones

Para ese año se organizaron en Montevideo entre los días 24 y 28 de febrero de 1940, las Primeras Jornadas Aeronáuticas Sudamericanas. Este evento que tuvo su principal lucimiento el día 25 de febrero, durante un festival aéreo en el aeródromo de Melilla, hoy Aeropuerto "Ángel S. Adami", contó con la presencia de aviones argentinos, brasileños, chilenos y paraguayos. Entre los aviones argentinos, arribaron al Aeródromo Militar "Gral. Artigas" de Pando dos escuadrillas: una de bombardeo compuesta por cinco aviones bimotores Glenn Martin 139 WAA y una de caza con cinco aviones Curtiss "Hawk" 75-O, todos al mando del Tte. Cnel. Alfredo Paladino.

Ese domingo 25 de febrero comenzó el festival con un desfile aéreo sobre el campo de Melilla en el cual intervino: primero formaciones de aviones de la Aeronáutica Militar con 9 D.H. "Tiger Moth", 3 Ro.37 bis, 3 Waco y 3 Potez; y segundo las dos escuadrillas argentinas estacionadas en Pando. Inmediatamente del pasaje de los aviones militares uruguayos, que aterrizaron en el campo de Melilla como forma de exhibición, trató de aterrizar el Comandante del desfile que lo era el Tte. Cnel. Medardo R. Farías en el Tiger Moth" No. 16, cuando su aparato tuvo una panne súbita, entrando en pérdida pocos metros antes del campo de aviación cayendo entre el enorme público que marginaba el

1940

aeródromo, lastimando a tres mujeres, sin consecuencias para el piloto y poco para la máquina, que prontamente fue reparada en la División Servicios.

Al finalizar este exitoso festival aeronáutico, retornaron los aviones militares a sus bases; junto a ellos también había intervenido el Breda 79s, CX-AAU que vino desde Boiso Lanza al mando del Sgto. 1ro. Atahualpa García Montejo, con el Alf. Juvenal Rodríguez y el Sdo. mecánico Ricardo Soria. Inmediatamente de su partida de regreso a Boiso Lanza, comenzó a fallar el motor con una fuerte trepidación, perdiendo altura y velocidad por lo que el Sgto. 1ro. Montejo trató de aterrizar en un campo cercano al aeródromo, no logrando sobrepasar una casa, cayendo sobre sus techos; la tripulación salió algo magullada, sin mayores consecuencias y el avión se recuperó.

Nueva distribución de aviones y componentes de los cursos de pilotaje

Ante la inminencia de la mudanza de la Base Aeronáutica No. 2, a su aeródromo en Durazno, Tte. 2do. Mario W. Parallada" se realizó otra distribución de los aviones en existencia en la Aeronáutica Militar, por la Orden de la Dirección General No. 6.698 de la siguiente manera:

— Base Aeronáutica No. 1, una Escuadrilla de Información compuesta por tres aviones Ro. 37 bis Nos. 1,4 y 6; una Escuadrilla de Caza, con tres aviones Waco Nos. 3, 5 y 6; un avión Hanriot fotográfico y de enlace, y un avión D.H. "Tiger Moth", No. 15.

—Grupo de Reserva General, compuesto por dos Escuadrillas de tres aviones Potez 25, Nos. 2,4,5,6,7 y 9, de Bombardero y de Información, más un avión D.H. "Tiger Moth", No. 4, de estafeta.

— Base Aeronáutica No. 2, una Escuadrilla de Información compuesta por tres aviones Ro. 37 bis, Nos. 2,3 y 5; dos aviones Potez 25 Nos. 1 y 10; y dos aviones D.H.Tiger Moth", Nos. 16 y 17.
— Escuela Militar de Aeronáutica, nueve aviones D.H. Tiger Moth", de Instrucción, Nos. 2, 5, 6, 8, 9,11,12,13 y 14; dos aviones Potez 25 Nos. 3 y 8 y el avión ambulancia D.H. Dragón Rapide.
— División Talleres, Almacenes Generales y Servicios, un avión ambulancia Farman; un avión Stinson; y un avión D.H. «Tiger Moth», el No. 3, como estafeta.

También por esta Orden de la Dirección, se sugería a los jefes de unidades, dispusieran que el adiestramiento de las escuadrillas fuera completo y polifacético, por ejemplo que los pilotos de la Escuadrilla de Información, a la vez desarrollaran su entrenamiento en bombardeo y de la misma manera la de caza, con sus aparatos adecuados a cualquier misión, se ejercitarán en todas las especialidades.

Superadas algunas carencias y por el hecho de no haber en el año 1940, Cursos de Aplicación, se autorizó en el mes de abril a realizarse un llamado a oficiales, para un nuevo Curso de Pilotaje de Oficiales en la Escuela Militar de Aeronáutica a los que se sumaron tres oficiales de la Armada, que harían también un curso de pilotaje, para obtener el brevet civil categoría "A". Comenzaron este curso diez oficiales del Ejército en el mismo mes de abril y los Guardias Marina, Carlos Mari, Jorge Canfield y Gastón Larrañaga en el mes de setiembre.

La Base Aeronáutica Nº 2 en su sede

Aunque solamente estuviera el hangar todavía sin su piso y plan-
1940 chada para los aviones, en el Aeródromo Militar "Tte. 2do. Mario

Walter Parallada" de Durazno, y únicamente existiendo además de este hangar, una construcción precaria, (un poco hacia el Norte, donde hoy está el casino de oficiales) denominada pabellón de los servicios, como posibles únicos alojamientos, el Jefe Interino de la Base Aeronáutica No. 2, Cap. Conrado A. Sáez, no veía el día en poder mudarse desde Boiso Lanza hacia Durazno, para independizar totalmente su Unidad y además de esta manera impulsar su pronto acondicionamiento con este hecho consumado; las circunstancias no le eran propicias y los días pasaban sin tomar esta resolución casi heroica de trasladar máquinas y hombres a un lugar prácticamente sin infraestructura. Finalmente ese día llegó y fue el 10 de julio de 1940. En esa jornada arribaron a Parallada para quedarse y establecerse, seis aviones con sus tripulaciones más el "Tiger" No. 16 que ya estaba allí, fueron los siguientes. Tiger" No. 3 con el Cap. Ramón Irazábal y el Sdo. Mansilla; el Potez No. 10 con el Tte. 2do. Remo Laporta y el Sgto. 1ro. Asdo. Pedro Bracamonte; el Potez No 1 con el Tte. 2do. Adail Altesor y el Tte. 2do. José L. Suárez; el Ro. 37 bis No. 2 con el Cap. Conrado A. Sáez y el Sdo. Martínez; el Ro. 37 bis No. 5 con el Sgto. Nilo A. Zerpa y el Cbo. Juan A. Borba; y por último el "Tiger" No. 17 con el Tte. 2do. Alberto L. García y el Sdo. López.

El personal navegante usó como alojamientos, ese pabellón de los servicios. El Jefe de la Base instaló su comando en la construcción anexa al hangar, del lado norte, usándolo también como alojamiento.

Cuando se produce la mudanza de la Base Aeronáutica No. 2 a Durazno, paralelamente se paraliza la compañía Air France, a causa de la invasión de Francia por las tropas alemanas, todavía en esa época este aeródromo era "Terrain de Secours" (campo de alternativa) para los aviones que hacían la línea entre Porto Alegre y Buenos Aires (por dos veces aterrizaron de emergencia trimotores Dewoitine-33) y se mantenía una pequeña infraestruc-

tura para estas eventualidades, con telegrafista de guardia que daba además, el sondeo aerológico a pedido de los pilotos de la compañía. En ese período actuaban como telegrafistas el Ing. Agrónomo César Piacenza que fuera por varios años Director General de Aeronáutica Civil y el Sr. Juan Antonio Alonso (quien sustituyó a Américo Méndez, luego del accidente de aviación en que pereciera con el Tte. 2do. Juan M. Carvalho, exactamente un año atrás); además completaba el plantel de funcionarios de Air France, el Sr. Rómulo Pomi como mecánico, él fue quien preparó este campo en 1935 y en 1928 con su padre, que era arrendatario, el de Pando, más adelante transformado en conocido hombre de negocios de Durazno y Aviador Civil, siempre unido a la gente de la base por diferentes lazos de familia y amistad.

Hoy que la Base Aérea "Parallada" luce tan completa, utilitaria y cómoda, con sus pistas, sus ayudas electrónicas, su estupenda infraestructura, su barrio adjunto, etc. era impensable para aquellos aviadores y técnicos que llegaron ese 10 de julio a establecerse allí casi como pioneros, que tendría este desenvolvimiento y fuera un auténtico aeropuerto de alternativa, como lo es ahora.

Misión de estudios en la República Argentina y ley de Fomento de la Aviación Nacional

Veinticinco años más tarde de la llegada de Berisso y Cristi a Buenos Aires, para estudiar aviación militar, es ofrecido a las Aeronáuticas Militar y Naval, por el Gobierno argentino, becas para que oficiales aviadores realicen cursos de especialización en los institutos aeronáuticos afines del Ejército y la Armada, con un programa esencialmente práctico. Fueron nombrados para seguir estos cursos, el Mayor Oscar M. Sánchez, Jefe de la Base Aeronáutica No. 1, el Mayor. Isaias F. Sánchez, Sub Director de la

1940

E.M.A, el Cap. Conrado A. Sáez, Jefe Interino de la Base Aeronáutica No. 2 y los oficiales del Servicio Aeronáutico de la Armada, Tenientes de Navío Carlos A. Curbelo y Horacio del P. Bogarín. La capacitación de los pilotos militares, fue buena en vuelo por instrumentos, volcando lo que aprendieron en sus unidades, a pesar de la precariedad de medios con que se contaba todavía en aquella época, como así lo hizo ver el Presidente de la República Gral. Arq. Alfredo Baldomir en su mensaje ampliatorio a la Asamblea General de fecha 7 de agosto de 1940, presentando el Proyecto de Ley, para la mejora de la Aviación Nacional, cuando dice, entre otras cosas, que no existen gabinetes para la instrucción y entrenamiento del "vuelo a ciegas".

En este Proyecto de Ley se creaba un rubro anual de $ 150.000 para "Gastos y Adquisiciones de la Aeronáutica Militar", inclusive para repuestos de motores y aviones, materiales de toda especie destinados a los talleres, implementos y laboratorios de instrucción, así como el establecimiento de Bases Aéreas debidamente dotadas y equipadas.

También se creaba un rubro anual denominado "Gastos y Adquisiciones para la Aeronáutica Naval", destinado al Servicio Aeronáutico de la Armada con la cantidad de $ 50.000.

Se aumentaba de la misma manera en la Ley de Presupuesto General de Gastos en el ítem 3.16 "Personal del Ejército", por un total de $ 62.884.40, para la Aeronáutica Militar.

De esta manera se estaba tomando conciencia de la importancia de la Aviación tanto en la guerra como en la paz, pues también se extendían los beneficios a la Aviación Civil con esta misma Ley. Es que la Segunda Guerra Mundial había alertado a todo el mundo, de que no había país por lejano que estuviera del teatro de operaciones, que quedara ajeno a la conflagración, que por ahora se reducía a Europa, como justamente nos había pasado a nosotros, con el caso del acorazado "Admiral Graf

Spee". El crecimiento de la Aviación era algo impostergable, que cambiaría la mentalidad de toda nuestra gente. Es que ya se avecinaban "los grandes cambios" en la Aeronáutica Militar y en toda la Aviación Nacional.

Viaje a los EE.UU. de América del Director General Interino de la Aeronáutica Militar

En el mes de setiembre fue invitado a los EE.UU. de América, el Inspector Gral. del Ejército, Gral. Marcelino Bergalli, quien concurrió acompañado por al Director General Interino de la Aeronáutica Militar, Tte. Cnel. Oscar D. Gestido como ayudante. Esta visita de carácter eminentemente profesional, fue preparando el terreno para lo que ya era inminente, el cambio de la fuente de provisión de material, que hasta ahora provenía en su gran mayoría de Europa, sobre todo de la Aviación, en cuanto a material de vuelo en sí, como en becas de perfeccionamiento y estudio. Este viaje estaba ligado y serviría a la "Comisión de Adquisición de Materiales para el Arma de Aeronáutica" designada por Decreto No. 719 de fecha 10 de julio de 1940, de la cual formaba parte Gestido y era presidida por el Cnel. Cesáreo L. Berisso e integrada además por los Ttes. Cneles. Hernán S. Barú y Medardo R. Farías. Mientras Gestido viajaba por los EE.UU. quedó encargado del Despacho de la Dirección General de la Aeronáutica Militar, el Tte. Cnel. Medardo R. Farías, reintegrándose aquel en noviembre 12 de ese año.

Se decide expropiar el campo donde se encuentra el actual aeropuerto de Carrasco

Con la fecha del 18 de setiembre de 1940, se declara urgente la expropiación y ocupación de una superficie de terreno de hasta 400 hectáreas, tomadas de las diferentes propiedades ubicadas en

la 7a. Sección Judicial del Departamento de Canelones, distrito de Carrasco, para destinar dicha fracción de campo a las instalaciones del Aeropuerto Nacional, con todos los servicios que este requiera para su mejor funcionamiento y para sede de una Base de Aviación Militar. Este campo elegido entre tres, uno en el camino de Melilla y el otro en el camino a Santiago Vázquez, fue el que había seleccionado por mayoría el 23 de noviembre de 1937 la comisión original, nombrada el 23 de noviembre de 1936 para que propusieran un campo en Montevideo o en las cercanías, para establecer en él, el Aeródromo Nacional. Más adelante en enero de 1941, se publicará la exposición de motivos, que indujo al Poder Ejecutivo a elegir este campo por lo que se analizará ahí, esta decisión fundamental en el desarrollo de la Aviación Nacional.

Escuela de Aprendices. Antecesora de la Escuela Técnica de Aeronáutica

También el 18 de setiembre, se aprueba el Proyecto de Reglamento, presentado por la Dirección General de la Aeronáutica Militar publicado el 26 de noviembre de 1940 sobre condiciones de ingreso, funcionamiento y programa de los cursos, correspondiente a la Escuela de Aprendices de la Aeronáutica Militar, dependiente de la División Talleres, Almacenes Generales y Servicios, que ya había empezado a funcionar el año anterior y que daría origen a la Escuela Técnica de Aeronáutica. En 1941, reclutados jóvenes de las Escuelas Industriales, Escuelas Educacionales y voluntarios por concurso, se comienzan a dictar cursos de mecánicos, carpinteros mecánicos, fotógrafos, radiotelegrafistas y meteorologistas. Al reglamentar todo lo concerniente a esta Escuela se estaba creando el espíritu de conciencia profesional del soldado obrero, como la habían tenido los técnicos precursores en su momento,

piedra fundamental para el nacimiento y desarrollo de la Aviación.

La actividad aérea y accidente de aviación que cobra dos vidas

El entrenamiento en las Bases Aéreas y la Instrucción de vuelo de los alumnos en la Escuela Militar de Aeronáutica se desarrollaba en muy buena forma, tanto en el invierno como en la primavera ya bastante avanzada, cuando al realizar un vuelo de entrenamiento en el Tiger" No. 11, el día 26 de octubre, los alumnos Alf. Omar R. Soto y Walter R. Altesor, se accidentan, al entrar su aparato en tirabuzón durante una maniobra acrobática no programada, en los "aterrizajes al punto con motor" que estaban ejecutando. El avión cayó unos 800 mts. al Este del Aeródromo "Gral. Artigas", falleciendo el Alf. Soto a causa de sus heridas, quedando gravemente herido el Alf. Altesor, quién falleció el día 30 de noviembre en el Hospital Militar.

Se aprueba la ley de "Fomento de la Aviación Nacional"

El 5 de diciembre de 1940, se puso el cúmplase a la Ley No. 9.977 de "Fomento de la Aviación Nacional" presentada el 7 de agosto de 1940. Esta ley daba subvenciones, recursos y franquicias para la Aviación Nacional, dotaba de aumentos de rubros a la Aviación Civil, aumentaba la prima kilométrica de las compañías aéreas nacionales, subvencionaba a los aeroclubes o centros de aviación y se les dotaba de aparatos, etc. etc. En su artículo 10o. decía: La Dirección de Aeronáutica Civil dependerá directamente del Ministerio de Defensa Nacional. Será el órgano de dirección, controlador y fomento de la Aeronáutica Civil, tanto en el aspecto

1940

comercial como en el deportivo o de entrenamiento. De esta manera dejaba de ser una repartición de la Aeronáutica Militar, luego de más de cinco años en que dependiera de esta, desde su nacimiento en 1935.

También la Ley 9.977 favorecía a la Aviación Militar y Naval con partidas anuales para "Gastos y Adquisiciones" de $150.000, para la primera y $ 50.000, para la segunda, y otras mejoras ya explicitadas anteriormente.

Con motivo de la separación de la Aviación Civil, el Sr. José Ma. Peña, Director en esa época de esta entidad, dirige al Director General Interino de la Aeronáutica Militar, con fecha 17 de diciembre, una conceptuosa carta de reconocimiento por la cooperación moral, técnica y material que prestara esa Dirección General a la Aviación Civil en el lapso de tiempo en que ambas Direcciones transitaran juntas, con dependencia de la segunda para la Aeronáutica Militar.

Exámenes y entrega de Brevets en la Escuela Militar de Aeronáutica

En los primeros días del mes de diciembre, comenzaron las pruebas para los exámenes de fin de Cursos de Pilotaje de Oficiales en la Escuela Militar de Aeronáutica, recibiendo el 21 de diciembre el Brevet de Piloto Aviador los siguientes oficiales:

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 97	Alf. Danilo E. Sena
"	"	"	No. 98	Alf. José Pérez Caldas
"	"	"	No. 99	Alf. Luis Casto Alfaro
"	"	"	No. 100	Alf. Omar Sosa
"	"	"	No. 101	Alf. Manuel Vilar
"	"	"	No. 102	Alf. Alcides Rovira
"	"	"	No. 103	Alf. Tabaré de León
"	"	"	No. 104	Alf. Rodolfo Zubía

Mientras tanto los oficiales de la Armada que habían comenzado a volar en 1939 y en setiembre de 1940, continuaban recibiendo instrucción de vuelo, contando los primeros con un total promedial de 85 horas y los segundos de 35 horas.

Los ex funcionarios de Air France en la Aeronáutica Militar

El año 1941, comienza con la puesta en funcionamiento, de la Ley que incorpora a las planillas del Ministerio de Defensa Nacional, al personal declarado cesante de la Compañía "Air France". El 2 de enero este personal es nombrado en la Aeronáutica Militar en los siguientes cargos: en la Base Aeronáutica No. 1, el radiotelegrafista, como Tte. 1ro. Asdo. César A. Piacenza, Ingeniero Agrónomo, quien años más tarde fuera Director General de Aeronáutica Civil; como Sgto. 1ro. Asdo. en personal obrero y de pista, Eufronio Acosta; en la Base Aeronáutica No. 2, telegrafista y meteorólogo, como Alf. Asdo. Tomás Cantore; como Sgto. 1ro. Asdo. Juan A. Alonso; personal operario, como Sgto. Asdo. Juan Campagna. En la Aeronáutica Civil, también se incorporan a tres ex funcionarios de la Air France.

Capítulo Sexto

Nace el Aeropuerto Nacional de Carrasco

1941-1942

El Aeropuerto Nacional de Carrasco

1941

El 8 de enero en el Boletín No. 858, del Ministerio de Defensa Nacional, se publica la exposición de motivos que indujeron al Poder Ejecutivo, a elegir el emplazamiento del Aeropuerto de Carrasco en ese lugar, 7a. Sección Judicial del Dpto. de Canelones (Carrasco), según la Resolución de Gobierno No. 2.635 de fecha 26 de diciembre de 1940.

En esta exposición de motivos, se da a conocer la composición de la Comisión designada el 23 de noviembre de 1936, que estaba integrada por el Sr. Rómulo Borrat Fabini, como Director de Aeronáutica Civil, Capitán Raúl A. Amighetti, en representación de la Dirección de Aeronáutica Militar, Arquitecto Juan A. Scasso, representando al Municipio de Montevideo, Arquitecto Américo Ricaldoni, en representación del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, T/N Washington Marroche, delegado del Instituto Meteorológico y Ángel S. Adami, como representante del Centro Nacional de Aviación. Quienes por mayoría con el voto favorable de los señores Rómulo Borrat Fabini, Cap. Raúl A. Amighetti, T/N Washington Marroche y Ángel S. Adami, propusieron con fecha 23 de noviembre de 1937 que la ubicación fuera en el lugar de su actual emplazamiento. El 9 de agosto de 1938 el Ministerio de Defensa Nacional, juzgando sin duda, conveniente hacer un nuevo y más completo estudio de la

cuestión, designó una nueva Comisión integrada por los Sres. Cnel. Cesáreo L. Berisso, Inspector de Aeronáutica de la Inspección General del Ejército, como Presidente; Tte. Cnel. Glauco Larre Borges (que actuó solo un corto período por su pase a retiro) Director de Aeronáutica Militar; C/C Ing. de Máquinas, Piloto Aviador e Ingeniero Aeronáutico Julio C. Poussin, Jefe Inspector del Servicio Aeronáutico de la Armada; C/F Fernando J. Fuentes, Jefe Inspector del Servicio Meteorológico; T/N Aviador Washington Marroche; May. Arq. José Demicheli, Jefe de Construcciones Militares (Servicio de Arquitectura Militar); José Ma. Peña, Director de Aeronáutica Civil; Ing. Alejandro G. Crocco, Dirección Nacional de Puertos; Arq. Raúl Lerena Acevedo, Ministerio de Obras Públicas; Arq. Américo Ricaldoni, Delegado del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Director de la Oficina del Plan Regulador de la Municipalidad de Montevideo; y un representante técnico de las compañías de aeronavegación interesadas en ese servicio, a fin de informar sobre el mismo tema.

Esta amplia comisión se expidió con fecha 2 de octubre de 1939 indicando cuatro soluciones. Con este informe el Ministerio de Defensa Nacional, se decidió nuevamente por el campo de Carrasco, basado en 16 causales todas expuestas en este boletín, algunas con mayor peso que otras. De ellas se extracta la número 15 que dice lo siguiente: 15. Porque consultado el Inspector de Aeronáutica, Piloto Aviador Coronel Berisso, as de la Aviación Americana, señaló como mejor solución la adoptada por el Poder Ejecutivo. Igual opinión manifestaron el señor Director de la Aeronáutica Militar, Tte. Cnel. Gestido y los demás brillantes veteranos de nuestra Aviación Militar, que fueron previamente consultados por el Sr. Ministro de Defensa Nacional (que era el Gral. de División y Agrimensor Julio A. Roletti, ex Director de la Escuela Militar de Aviación, y ex Director de la Aeronáutica Militar). Este reconocimiento a los méritos del Cnel. Berisso y a

1941

los otros veteranos, tiene su fundamento en lo relacionado a la elección de este campo, por lo siguiente: En la década de los años veinte, cuando se empezó en la Escuela Militar de Aviación el entrenamiento de tiro aéreo con cono remolcado y contra objetivos terrestres, el Director, que era el Tte. Cnel. Berisso, buscó un lugar, lo suficientemente cercano, plano y que estuviera poco habitado, para realizar estos entrenamientos de tiro real con los aviones de la época, AVRO 504 K, Nieuport, Breguet XIV y SPAD. Normalmente esta parte del adiestramiento militar, se hacia en los meses de octubre, noviembre, diciembre, marzo y abril; aterrizando en el campo que se eligió para esos fines y allí cambiar tripulaciones, cargar o armar las ametralladoras, controlar los conos, etc. En ese lugar se montaba un campamento con los vehículos de la Escuela Militar de Aviación. El campo elegido no era mas que el actual Aeropuerto de Carrasco que lleva el ilustre nombre de "Gral. Cesáreo L. Berisso" y que en esas épocas eran tambos. Normalmente se aterrizaba cerca del bañado y al paraje en forma jocosa se le había bautizado "la masacre" entre los jóvenes aviadores de esos años (quizá por la muerte de alguna vaca u otro apacible cuadrúpedo, que desprevenidamente, se puso en la línea de fuego de alguna ametralladora). En una de las visitas que el autor realizó al Sr. C/N Don Washington Marroche, único miembro supérstite en el año 1991 de la Comisión nombrada el 23 de noviembre de 1936, le inquirió a éste sobre el porqué propusieron ese campo por mayoría el 23 de noviembre de 1937, a lo que amablemente, nos hizo el relato anterior.

También en el año 1937, el entonces Director de la Aeronáutica Militar, Tte. Cnel. Esteban Cristi, había sugerido al Cnel. Arq. Alfredo Baldomir, que era Ministro de Defensa Nacional, la posibilidad de usar los campos de Carrasco para instalar allí el Aeropuerto Integral (porque en los bañados cabía la posibilidad de inundarlos para el amerizaje de hidroaviones) como así lo

estableció más adelante, el 20 de diciembre de 1938 en el oficio No. 1219/38.

Paralelamente a lo expuesto anteriormente los ingenieros Alejandro G. Crocco y Santiago Michelini de la Administración Nacional de Puertos, en el No. 3 de la Revista de Ingeniería de marzo de 1936, hacen una contribución al estudio de un aeropuerto para Montevideo, donde realizan un análisis de las posibles soluciones para un aeropuerto "integral", en el cual presentan cinco posibles lugares, en las inmediaciones de la ciudad de Montevideo, donde se podría instalar un aeropuerto, y de las cuales la última y sin mucha chance, solución E, sería el "Aeropuerto Integral en los Bañados de Carrasco", canalizando el arroyo y formando por dragado un espejo de agua adecuado. Es decir que a pesar de estar en último término y ser tan antieconómico, se pensó en Carrasco como una alternativa, posiblemente conociendo que en ese sitio aterrizaban los aviones de la Escuela Militar de Aviación.

Como se puede ver había opiniones coincidentes en cuanto a elegir la zona de Carrasco, como sede del Aeropuerto Nacional en los años treinta, lo que felizmente, para mejor desarrollo de la ciudad de Montevideo y el tráfico aéreo, se solucionó de esa manera.

Para la Aeronáutica Militar, era de suma importancia la pronta solución de este problema pues en el predio del Aeropuerto Nacional, se instalaría la Base Aeronáutica No. 1, como ocurrió en 1947, con su moderno material de vuelo (sobre el cual ya se especulaba, dada la rápida evolución de la Aviación, en esos años de guerra).

El 26 de diciembre de 1940, como corolario de todo esto, se había nombrado la Comisión encargada de proyectar, dirigir y administrar las obras del Aeropuerto Nacional de Carrasco y Base Aeronáutica No. 1, que quedó constituida su organismo Director de la siguiente

1941

manera: el General de División y Arquitecto Alfredo R. Campos, como Presidente; el Director de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, Ing. Nicolás Rodríguez Luis; y el Jefe del Servicio de Ingeniería y Arquitectura Militar, Mayor y Arquitecto José Demicheli; actuando como Secretario el Tte. Cnel. Hernán S. Barú. Más tarde se incorporaron el C/F Ing. Aeronáutico y Aviador Julio C. Poussin primero y luego el Cnel. Cesáreo L. Berisso, y se alejaron, el Ing. Rodríguez Luis y el Tte. Cnel. Barú; poniéndose en marcha en 1941, esta gran obra de infraestructura aeronáutica, que vino a solucionar un problema acuciante del país.

La nueva organización de la Base Aeronáutica Nº 1

El año 1941 fue de grandes cambios y desarrollo para la Aeronáutica Militar, que acompasaba su organización de acuerdo a las transformaciones que le imponían las circunstancias del momento.

Uno de estos primeros cambios, fue la modificación de la organización de la Base Aeronáutica No. 1, que se había dispuesto por la Orden de la Dirección General No. 6.698 del 13 de mayo de 1940, por la siguiente, que está incluida en la Orden No. 6.849:

a) Comando

Comprende Jefe de la Base con el Grupo de Comando y su Plana Mayor.

b) Unidades Aéreas

1 Escuadrilla de Bombardeo, que corresponde al Grupo de Reserva General, dotada de cinco aviones Potez 25 (efectivo normal).

1 Escuadrilla de Información que corresponde a la Base, dotada de tres aviones Ro. 37 bis y dos aviones Waco (efectivo normal).

c) Sección de Entrenamiento y Aviones Estafeta.

Esta sección está dotada de un avión Waco, 2 aviones Tiger Moth" y un avión Hanriot.

a) Sección de Aeronáutica, personal de servicio y seguridad.

b) Servicios
   — de radio, comunicaciones, balizamientos y electricidad; de aerofotografía y dibujo.
   — meteorológico
   — de sanidad
   — de transportes
   — de intendencia

f) Parque, que comprende: comando, armamento y munición, depósito de materiales diversos y talleres.

El personal de servicios, parque y plana mayor estarán encuadrados administrativamente en una sección dependiente de la Sección Aeronáutica y bajo el mando del Jefe de la misma.

Los hangares para las bases

En enero se resuelve aprobar el temperamento propuesto para la construcción de hangares en las Bases Aeronáuticas No. 1 y 2 y en la Escuela Militar de Aeronáutica. Para esto se iban a enviar al exterior varías misiones, para que estudiaran "in situ", la mejor disposición y forma de estos hangares, pues era de orden ir pensando y prever la forma de evitar inconvenientes y perjuicios técnicos, en las futuras adquisiciones aeronáuticas, que se esperaban realizar prontamente. Lo único en que todavía había confusión era en el lugar en que iba a estar situada la Base Aeronáutica No. 1, pues anteriormente a la resolución del lugar del Aeropuerto Nacional, se había pensado en el aeródromo de Melilla en Colón y aún en esos meses se mantenía ese criterio, pues el

1941

6 de marzo, cuando la Escribanía de Gobierno y Hacienda hace saber que se encuentra en condiciones de autorizar la escritura de expropiación, del inmueble ubicado en la 9a. Sección Judicial del Dpto. de Montevideo, empadronado con el No. 43.683 (el hoy Aeropuerto "Ángel S. Adami"), era para asiento de la Base Aeronáutica No. 1, como así consta en la Resolución No. 2.871 de esa fecha. Por lo tanto los hangares que se comenzarán a levantar son los de la Escuela Militar de Aeronáutica y de la Base Aeronáutica N° 2.

El estado de la instrucción de vuelo en la Escuela Militar de Aeronáutica y su futuro

Durante ese mes de enero y hasta setiembre continúan recibiendo instrucción de vuelo en la E.M.A. los tres Guardias Marina que habían comenzado a volar en 1940, de ellos en mayo el G/M Gastón Larrañaga, lo abandona al ser designado en misión de estudios en la República Argentina, y los otros, ya aviadores, se entrenan en aviones Potez hasta el mes de mayo, que regresan al Servicio Aeronáutico de la Armada. En ese año iban a haber cambios sustanciales en la Escuela Militar de Aeronáutica, aunque todavía no se habían tomado todas las decisiones, se postergó el llamado para el Curso de Pilotaje de Oficiales y Tropa a la espera de un Decreto que autorizara la inclusión en el Curso Profesional de la Escuela Militar del Arma de Aeronáutica, pues la idea era que esos cursos fueran realizados por cadetes. En realidad fue así, como se verá; y ese año no hubo llamado ni para oficiales ni para tropa.

Dos nuevos pilotos aviadores y el comienzo del curso de aplicación

En febrero dan los exámenes del Curso de Pilotaje en la Escuela Militar de Aeronáutica dos alumnos, que por falta de horas y

entrenamiento no pudieron hacerlo en diciembre de 1940. El día 15 de marzo de 1941, reciben su brevet de Piloto Aviador de acuerdo a este orden:

Brevet de Piloto Aviador	No. 105	Tte. 2do. Adriano Osimani
" "	No. 106	Alf. Francisco Otero

En el mes de marzo, con todos los alumnos del Curso de Pilotaje brevetados, comienzan el Curso de Aplicación con diez aspirantes al título de Piloto Aviador Militar.

En ese mes regresan de la Argentina los tres Pilotos Aviadores Militares que habían ido a estudiar y perfeccionarse, sobre todo en vuelo por instrumentos, o como le decían "vuelo a ciegas", quienes volcarán sus conocimientos en las diferentes unidades de la Aeronáutica Militar, que comandaban y en este Curso de Aplicación que comenzaba.

El Curso de Aeronáutica de la Escuela Militar

Como se esperaba, el 27 de marzo de 1941, se incluye en el Curso Profesional de la Escuela Militar, por Decreto No. 992, el Arma de Aeronáutica, formándose el Curso de Aeronáutica de la misma manera que existían los de Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros. Este Curso nace con el Segundo y Primer año de cadetes de diferentes Armas que pasaron al Curso de Aeronáutica, que de esta manera se creaba con veinte alumnos de los dos años. Comienzan a volar en abril de 1941 por lo menos en ese mes realizan un vuelo de adaptación, empezando a recibir instrucción de vuelo en mayo. Para esto tenían que trasladarse de la Escuela Militar en la Avenida Garibaldi No. 2313 a Pando, unas dos veces por semana, según las circunstancias y dependiendo del tiempo, para que en la Escuela Militar de Aeronáutica los instructores,

les dieran la consabida instrucción de vuelo. El primer Jefe de este curso fue el Cap. José B. Escursell, quien acompañaba a los cadetes hasta Pando en cada viaje.

La rápida evolución de la aviación nacional

Este desarrollo que comenzaba a tomar la Aeronáutica, estaba comprendida en el esquema que se había planteado al Gobierno, en cuanto a los cambios de las Fuerzas Armadas, en los cuales incluía también a la Aviación Civil y Comercial, como reserva de la Aeronáutica Militar. Se subvencionaban los Aeroclubs, los que comenzaron a nacer como hongos, con la Ley de Fomento de la Aviación, en todo el territorio de la República. Se protegía a las dos compañías aéreas que existían, PLUNA y CAUSA, con ayuda de todo tipo. La infraestructura aeronáutica, en plena evolución, con su red de aeródromos y los dos aeropuertos que estaban programados, Carrasco y Laguna del Sauce, completaban este panorama de crecimiento de la Aviación Nacional.

Primeras misiones a los EE.UU. de América

Dada la necesidad imperiosa de renovar el material de vuelo para las Aeronáuticas Militar y Naval a la brevedad posible y a su vez que un determinado número de aviadores militares recibieran los conocimientos adecuados, por medio de estudios y prácticas de entrenamiento en ese nuevo material que se va adquirir, es que se designa una misión a los EE.UU. de América, único país que en ese momento dispone de todo lo adecuado para esta renovación y su estudio, pues aún se mantenía neutral en la guerra mundial que había comenzado en 1939.

Con el cometido especial de estudiar e informar sobre el material aeronáutico, militar y naval, que era necesario y con-

veniente adquirir para la Defensa Nacional, se designó una comisión el 14 de abril, presidida por el Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, Tte. Cnel. Medardo R. Farías y los Sres. Jefe Inspector del Servicio Aeronáutico de la Armada, C/F Aviador Naval e Ingeniero Aeronáutico Julio C. Poussin y el Cap. Gualberto F. Trelles. Para realizar estudios y prácticas de entrenamiento en las Escuelas de Randolph Field y de Chanute Field, como oficiales de mantenimiento al Tte. 1ero. Erling Olsen Böje y a los Ttes. 2dos. Alberto L. García y Fernando R. Blanco. Desde que el Cap. Cesáreo L. Berisso regresó en 1919 de realizar cursos en los EE.UU. de América esta es la primera vez que van a estudiar nuevamente a este país oficiales de la Aviación.

Distribución de los Ro. 37 bis e insólito accidente

El 25 de mayo se distribuyen definitivamente los aviones IMAM Ro. 37bis de la siguiente manera: Base Aeronáutica No. 1 con los Nos. 1, 4 y 6; Base Aeronáutica No. 2, con los números 2 y 5; quedando el No. 3 en la División Servicios hasta su total reparación. Como los oficiales del Curso de Aplicación tenían que volar en estos aviones, la Base N° 1 pone a disposición de la Escuela Militar de Aeronáutica el total de ellos con su equipo, un día completo por semana. Con el No. 2, pocas semanas más tarde, el día 17 de julio se suscita un confuso episodio, digno de figurar en el anecdotario de hechos insólitos de la Fuerza Aérea. Ese día efectuaban un vuelo de práctica de radio navegación en dicho aparato, el Tte.2do. José Luis Suárez, como piloto y el Tte.2do. Rivera Arcos González como observador; en las proximidades de la localidad de Ombúes de Oribe, Dpto. de Durazno, el piloto Tte.2do. Suárez fue despedido del avión (no estaba atado) o se arrojó voluntariamente, por fallas del motor (nunca se pudo

1941

determinar bien), llegando sano y salvo a tierra, gracias al paracaídas "Salvator", con que se contaba para este tipo de máquina. Su observador en el asiento trasero, sin palanca de comando, que se había quitado para poder girar el asiento hacia la cola y así permitir trabajar con el equipo "Marconi" de telegrafía, no tuvo más remedio que arrojarse al vacío, llegando también sano y salvo a tierra, por medio de su paracaídas. Esta aventura extraña terminó con una sanción rigurosa para el piloto y un susto regular para los protagonistas. Fue la segunda vez que se usó el paracaídas en nuestro país, como medio de salvamento. Por supuesto hubo que dar de baja al Ro. 37bis No. 2.

Sargentos aviadores, Instructores de los aeroclubes y copilotos de Pluna

Desde el año 1940, varios Sargentos (P.A.M.) de la Aeronáutica Militar, fueron comisionados a varios aeroclubes del interior, como instructores de vuelo, cumpliendo todos ellos una labor proficua y muchas veces abnegada, en misiones de servicio a la comunidad en vuelos sanitarios y de otro tipo, además del específico de preparar pilotos aviadores aptos como lo necesitaba el país en esos años. Un ejemplo claro de ellos fueron los Sgtos. Juan J. Vonella, Pedro A. Ureta y Juan H. Curbelo, que actuaron en Salto, Mercedes y Trinidad, respectivamente.

Mientras tanto, otros Pilotos Aviadores Militares de Tropa, continuaban prestando su invalorable ayuda a la compañía PLUNA, como copilotos de los "De Havilland", "Dragón Fly" bimotores y "Express" cuadrimotores, aviones que eran hangarados en Boiso Lanza, de donde partían para Melilla y de allí cumplían su itinerario por el interior del país, con los Comandantes de ese período, Nudelman, Delfín Díaz Cibils, Marcos Diana, y otros. A veces algún oficial también prestaba su concurso, para copilotear los D.H. "Express".

Desfile aéreo

El 25 de agosto se realizó un gran desfile militar, actuando la Aeronáutica Militar con sus aviones en el desfile aéreo, así como una escuadrilla de aviones brasileños, que vino de visita a Montevideo.

El vuelo por instrumentos

Como se adelantó más arriba, con el regreso de los oficiales que habían ido a estudiar a la Argentina, se incrementó sensiblemente en las Bases Aeronáuticas y en la Escuela Militar de Aeronáutica, el entrenamiento de vuelo por instrumentos de los oficiales y pilotos de tropa, los que a su vez prepararían a otros pilotos , incluyendo en el Curso de Aplicación de la Escuela Militar de Aeronáutica este tipo de instrucción. El adiestramiento era con algún instrumento giroscópico que poseían los aviones de la época o en su defecto se usaba el indicador de viraje e inclinación (aguja y bolita), el altímetro y la brújula; no existían aviones con radio compás u otros aparatos electrónicos. A pesar de haberse acentuado el vuelo por instrumentos, no se descuidó en las Bases el entrenamiento de tiro aéreo y bombardeo y el vuelo nocturno en todas las unidades, por supuesto la División Servicios quedaba fuera de este tipo de instrucción, dedicándose como siempre a las pruebas de avión, vuelos sanitarios, traslados, etc.

El cambio de la matriculación de los aviones

A partir del 11 de setiembre de 1941, por la Orden General de la Aeronáutica Militar No. 6.981, se cambió la matriculación de los aviones de la Aeronáutica Militar. En lugar de un sólo número, como se identificaban los diferentes tipos de aviones y por su fabricante, se le agregan dos más, criterio que todavía hoy se aplica y se los divide entre tipos de avión por la misión que

1941

cumplen, sin tener en cuenta su fabricante. Además antes de la matrícula o número del avión irá la característica que identificará a la Unidad a la que pertenece el aparato. Será de la misma medida que los números y estará separada de ellos por un guión. Estas características serán las siguientes:

Escuela Militar de Aeronáutica	E
División Talleres Almacenes Generales y Servicios	S
Base Aeronáutica No. 1	B 1
Base Aeronáutica No. 2	B 2

Las matrículas se distribuyeron de la siguiente manera:

Los aviones de bombardeo como el caso de los I.M.A.M. Ro. 37 bis, comenzaban con el número 100 en adelante, luego estos números los tomaron los T-11 y más tarde los B-25.

Los aviones de caza, llevaron los números 200 en adelante, en realidad no había ningún aparato con las características de avión de caza, pero se reservó esa matrícula para más tarde. Al siguiente año se recibieron los Curtiss SNC-1, a los que se matriculó del 200 en adelante.

Los aviones de ataque, llevaron los números 300 en adelante como los Waco que en esa época quedaban tres, y se les adjudicó el 300, 301, y 302. Al siguiente año cuando se recibieron los AT-6 se matricularon del 333 en adelante.

Los aviones de información como los aviones Potez 25, llevaron los números 400 en adelante.

Los aviones de Transporte como el Stinson, luego fueron los C-47, llevaron los números 500 en adelante.

Los aviones de Instrucción como los Tiger Moth y luego los PT-19, llevaron los números 600 en adelante.

También por esta Orden General, se reglamentó el distintivo que ya portaban los aviones desde los tempranos años de 1917,

es decir la bandera de Artigas en el timón de dirección y la escarapela de Artigas en las alas arriba y abajo. Si los aviones eran biplanos, en la parte superior de los planos superiores y en la parte inferior de los planos inferiores; siendo las dimensiones del diámetro de la escarapela, los 4/5 del ancho del plano.

Cambios en la infraestructura de los nuevos aeródromos

A mediados del año 1941, la Base Aeronáutica No. 2, alquiló una casa de tres dormitorios en la calle Ibiray de la ciudad de Durazno, con el fin de que sirviera de alojamiento a los oficiales de la Base, hasta que se terminaran los pabellones que ya se habían empezado a construir.

En la Escuela Militar de Aeronáutica, se habían terminado los dos pabellones de los cuales hoy uno es la enfermería, y el otro forma parte de la bedelía. El hangar nuevo estaba casi finalizado, se comenzaba el edificio del Comando y el alojamiento de tropa. Ya se había hecho una cancha de tenis y una de basquetbol. Todavía se mantenían en pie el chalet y el local de la telegrafía.

En ese año se preparaba la Base Aeronáutica No. 2, la Escuela Militar de Aeronáutica y se comenzaban los trabajos de nivelación y movimientos de tierras en Carrasco, todo a la vez.

Fin de año 1941

A principio de noviembre comienzan los exámenes prácticos de vuelo del Curso de Aplicación de Oficiales; la Escuela Militar de Aeronáutica, a su finalización adjudica los brevets correspondientes el día 17 de noviembre, de acuerdo a este orden:

Brevet de Piloto Aviador Militar	No. 65	Alf. Danilo E. Sena
" " " "	No. 66	Tte. 2do. Adriano Osimani

1941

Brevet de	Piloto	Aviador	Militar	No. 67	Alf. José Pérez Caldas	**1941**
"	"	"	"	No. 68	Alf. Francisco A. Otero	
"	"	"	"	No. 69	Tte. 2do. Alcides Rovira	
"	"	"	"	No. 70	Alf. Manuel V. Vilar	
"	"	"	"	No. 71	Alf. Tabaré de León.	

En ese año de 1941, un Sgto. 1o. (PAM) de la Aeronáutica Militar, termina su Curso de Pasaje de Grado en la Escuela Militar y el día 23 de diciembre recibe su despacho de Alférez.

Alf. (PAM) Efraín Lucas Bacardaz

Esta década de los años cuarenta, que comienza con la Segunda Guerra Mundial trajo aparejado para la Aviación en general grandes cambios, los conceptos variaron rápidamente, la tecnificación avanza a grandes pasos. Nuestro país no escapa a estos cambios y la fuente tradicional de recursos de material aéreo que siempre fue Europa, se va a ver desplazada por la Guerra y serán los Estados Unidos de América, nuestros futuros proveedores, así como el lugar donde se enviarán en adelante los oficiales y al personal, a efectuar los cursos de perfeccionamiento.

Y nada mejor como ejemplo de lo expuesto, que el año 1942 que va a comenzar, durante el cual se van a recibir varias partidas de aviones modernos y se van a enviar mas oficiales a estudiar a los Estados Unidos.

1942

El comienzo del año lectivo 1942 en la Escuela Militar a Aeronáutica

La Aeronáutica Militar comienza este nuevo año de 1942 en las dos Bases Aeronáuticas, con plena actividad del entrenamiento de los Pilotos Aviadores Militares recién egresados, continuándose la instrucción de vuelo por instrumentos, nocturno, y en otros aviones, con el fin de que estuvieren en condiciones de comandar los Ro. 37 bis, tomar fotografías aéreas, etc. En la Escuela Militar

de Aeronáutica, los cadetes de segundo y primer año, del Curso de Aeronáutica de la Escuela Militar, que ahora ya pasaron a tercero y segundo respectivamente, continuaron su instrucción de vuelo, habiendo hecho en el año 1941 unas treinta horas de promedio los primeros y veinte horas los segundos.

Para cumplir con el programa de instrucción de vuelo, en el año 1942, que como se verá, tendrá un número muy alto de alumnos de instrucción primaria, se dispone el pase de aviones "Tiger" de las otras unidades a la E.M.A., quedando este Instituto con doce aviones de este tipo y las Bases Aeronáuticas con uno cada una.

En el mes de febrero comienzan a volar en la Escuela Militar de Aeronáutica, su Curso de Pilotos Aviadores, nueve cadetes de primer año del Curso de Aeronáutica de la Escuela Militar, siendo ahora estos alumnos del Curso de Aeronáutica de los tres años, veintisiete cadetes en total.

En marzo también comienzan su Curso de Pilotaje de Oficiales un Tte. 2do. y catorce Alféreces de diferentes Armas, siendo este el último que se realizará en la E.M.A. para oficiales, pues en el futuro solamente cadetes serán los alumnos de estos cursos, quedando hasta 1951 los de Aplicación que van a ser realizados por oficiales. Asimismo comienzan un curso de Pasaje de Grado a Capitán, tres Tenientes 1eros.

Nuevo jefe de Estado Mayor de Aeronáutica

Por el Decreto No. 1.438 de fecha 26 de marzo de 1942, se nombra al May. Mariano Ríos Gianola, Diplomado en Estado Mayor, Jefe del Estado Mayor de Aeronáutica. De esta manera el May. Ríos es el primer oficial del Arma de Aeronáutica que ocupa este cargo. En esa época el Estado Mayor estaba formado por una Oficina

Central, cuatro secciones (1ra. Organización, 2da. Servicios, 3era. Informaciones y 4ta. Operaciones) y Contabilidad (compuesta por: Contaduría, Tesorería y Habilitación). El Jefe del Estado Mayor era el asesor técnico y colaborador inmediato del Director General de la Aeronáutica. Aseguraba la realización de todos los estudios y trabajos que correspondían a la Aeronáutica Militar. Dirigía y coordinaba el funcionamiento de las secciones del Estado Mayor, conforme a las directivas del Director General. Aseguraba el cumplimiento de las decisiones del Director General y por último elevaba a examen del Director General, todas las cuestiones relativas a organización, instrucción, movilización y concentración de la Aeronáutica Militar.

Capítulo Séptimo

Llegan los aviones americanos

1942-1943

Se reciben los primeros AT-6

1942

En el mes de abril se ponen en vuelo, luego de su armado en la División Talleres, Almacenes Generales y Servicios, cuatro aviones North American AT- 6B-NT monoplanos de ala baja, metálicos, de tren retráctil (primeros de estas características que vuelan en el Uruguay, como aviones nacionales) modernísimo material de vuelo puesto en servicio en los EE.UU. de América, su país de origen, en el año 1940, con un motor radial Pratt y Whitney de 600 HP, R-1340-AN-1; constituyeron una verdadera revolución, su arribo marcó el inicio de una nueva era en la Aeronáutica Militar, caracterizado por un vuelo más tecnificado y cuidadoso, y un mantenimiento con otra tecnología. Poseían una ametralladora de capot, sincronizada con la hélice, una en el ala derecha y otra de torrecilla en la cabina trasera de quita y pon, todas de calibre .30, además estaba equipado con portabombas debajo de las alas.

Estos aviones de entrenamiento avanzado vinieron en barco y con ellos también vino una pequeña misión técnica de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los EE.UU. de América, compuesta por el May. William Duncan, el Tte. 1o. Fructuoso Barreda, el Tte.2do. L.H. Myers, todos pilotos y los mecánicos: Rowe, Snyder, Philips y Sgto. Crusse, quienes dieron instrucción de vuelo a los Pilotos Aviadores Militares de las diferentes unidades, en estos aparatos que fueron matriculados con los Nos. 333,334,335 y 336.

Estos aviones y los que se recibirán en meses posteriores, Curtiss, Fairchild e hidroaviones Sikorsky (para el Servicio Aeronáutico de la Armada) fueron adquiridos de conformidad a la "Ley de Préstamos y Arriendos" de los EE.UU. de América. El número de serie del No. 333 era 41-17037, 334 era 41-17035,335 era 41-17036, 336 era 41-17038. Este fue el inicio del cambio de la proveduría de la Aeronáutica Militar, en su material de vuelo que siempre fue europeo, aunque años antes en 1936 se había adquirido algún tipo de avión americano como los dos Stinson y los seis Waco.

La "División Servicios", se transforma en Dirección General y aumentan las plazas de Aeronáutica Militar

En el mes de abril de 1942, la División Talleres, Almacenes Generales y Servicios se transforma en Dirección General, tomando el título de Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, aunque por mucho tiempo se seguirá llamando "División Servicios" o más tarde nada más que con la sigla D.S.A. También en el mes de abril, se aumenta a doscientos veinte plazas los efectivos de tropa de la Aeronáutica Militar, para cubrir las necesidades propias de la defensa terrestre, de sus elementos constitutivos. Siendo su distribución en todas las unidades de la siguiente manera: un Sgto. 1ero., ocho Sargentos, veinte Cabos, ocho Tambores y Cornetas, y ciento ochenta y tres Soldados; correspondiéndole a cada unidad cuarenta soldados y quince a la Dirección General. Esto nos da una idea de la pequeñez de la Aeronáutica Militar, equivalente en su totalidad a un batallón de Infantería de la época. Por supuesto que también existían los mecánicos, carpinteros, torneros y otros artesanos además de los alumnos de la Escuela de Aprendices, los que junto a sus oficiales técnicos y a los Pilotos

1942

Aviadores Militares Oficiales y de Tropa, más los oficiales de otras armas que ocupaban cargos administrativos y que no eran pocos, conformaban todo el personal de la Aeronáutica Militar.

El Cnel. Gestido, Director Gral. de la Aeronáutica Militar

Al ascender al grado de Coronel de Aeronáutica, el Tte.Cnel. Oscar D. Gestido es nombrado Director General de Aeronáutica Militar, con fecha 21 de abril de 1942.

Becas en los EE.UU. de América

Es designado en el mes de mayo en misión de estudio, en los Estados Unidos de América, el Tte. 1ero. Alfredo Lamela, con el propósito que dicho oficial realice en ese país los cursos de Ingeniero Aeronáutico en el Massachusetts Institute of Tecnology, dado que el Tte. Lamela había terminado los estudios de preparatorios de ingeniería en Montevideo, ostentando además el brevet de Piloto Aviador Militar, resultando en los dos Cursos, de Pilotaje y Aplicación, en el primer puesto.

Ante ofrecimientos de la Embajada de los EE.UU. de América, en nombre de su gobierno, son becados en ese país por el término de un año, para que cumplan una misión de estudios, los Tte. 1eros. Juan Carlos Jorge y Juan A.P. Villanueva y el Tte. 2do. Armando M. Mutter. Mas tarde también, ante invitación de la Oficina Sanitaria Panamericana de Washington, EE.UU., es enviado a ese lugar el Dr. Francisco L. Sureda, médico encargado del laboratorio sico-físico de la Aeronáutica Militar, para que realice cursos de medicina de aviación, en general.

Estas misiones de estudio y la llegada del nuevo material de vuelo, nos está indicando la clara influencia que ha tomado

en la Aviación Militar, nuestros nuevos proveedores, los EE.UU. de América que por muchos años mantendrán esa primacía.

9 de julio en Buenos Aires

Como fue tradición años atrás, en 1942 se vuelve a estar presente en Buenos Aires, para el día de la Independencia de la República Argentina, cuando parten el día 8 de julio del Aeródromo "Boiso Lanza", una formación de tres flamantes NA AT-6B, los números: 334, tripulado por el Tte. 1o. Gualberto C. Etcheverry y el Tte. 2do. Armando M. Mutter, 335 tripulado por el Tte. 1o. Juan C. Jorge y el Tte. 1o. Hugo Torre, y el 336 tripulado por el May. Oscar M. Sánchez, Jefe de la formación y el Cap. Alcides Perdomo. Regresaron el día 11, luego de haber representado a la Aeronáutica Militar en la fecha patria del hermano país.

El entrenamiento de vuelo y accidente de aviación

La Base Aeronáutica No. 1, intensificó su entrenamiento de vuelo nocturno, en material "Tiger", Waco y en N.A. AT-6B, desde el Aeródromo "Gral. Artigas" en Pando, haciendo vuelos sobre la ciudad de Montevideo, que algunos días hizo oscurecimientos parciales, los que eran observados desde el Palacio Municipal por los encargados de la Defensa Civil.

De la misma manera ocurría en la Base Aeronáutica No. 2, enfatizando así mismo, los ejercicios de tiro y bombardeo en Waco y Potez.

Mientras tanto en la Escuela Militar de Aeronáutica, los alumnos del Curso de Pilotaje de Oficiales y los cadetes de tercer año, comenzaron a realizar vuelos al interior. Los primeros tomaron como punto de aterrizaje en los triángulos de navegación,

1942

o simplemente en los raids de ida y vuelta, el campo auxiliar que usaba en otra época la compañía "Air France" (sobre todo en el período de la Compagnie Générale Aéropostale, a principios de la década de los años 30) en las cercanías de la Laguna de Rocha y a unos 41 Kms. de la ciudad del mismo nombre, en los campos del Sr. Juan P. Aguiar. Para controlar esos vuelos y dar la salida de los aviones, se enviaba un oficial experimentado. El día 29 de agosto fue enviado el Tte. 1ero. Adail Altesor a quien acompañó el Alf. Asdo. Washington Baco en el "Tiger" No. 610. Parece que había lanares en el campo y para alejarlos de la zona de aterrizaje, Altesor hizo un pasaje bajo, con la mala fortuna de que al final, cuando levantó el avión, este entró en una pérdida de velocidad, cerca del suelo, destrozándose e incendiándose inmediatamente, por lo que ambos murieron carbonizados.

Se reciben los Curtiss SNC-1

En el mes de setiembre, luego de armados se empezaron a entregar los aviones adquiridos últimamente, Curtiss SNC-1 "Falcon" con motor radial Wright Whirlwind R-975-E3 de 450 HP. Era un aparato de ala baja, metálico, biplaza, de tren retráctil, con características semejantes al AT-6 en cuanto a su uso y performances. Se adquirieron nueve aviones los cuales se numeraron a partir del 200. Uno de ellos el No. de fabricante 4128, se accidentó el 7 de setiembre en los vuelos de prueba, yendo de piloto George N. Strode y el Alf. Efraín L. Bacardaz, de observador, recuperándose recién en mayo de 1945, y fue el que llevó el No. 208 último de su serie. Estos aviones fueron distribuidos en su mayoría a la Base Aeronáutica No. 2, quedando dos en la E.M.A., se consideraron como aviones de entrenamiento de caza, estaban armados con una ametralladora de capot sincronizada con la hélice de 7.7 mm.

Para entrenar a los pilotos vinieron dos aviadores americanos el Sr. George N. Strode y el Lt. Commander Edward J. Lanigan. Los números de fabricante de algunos de estos aparatos fueron del 4127 al 4130.

Nuevos pilotos aviadores

Durante el mes de octubre se realizaron los exámenes del Curso de Pilotaje de Oficiales y de cadetes de tercer año, entregándose a los oficiales el día 30 de octubre sus respectivos brevets de acuerdo a este orden:

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 107	Alf. Guillermo Laulhé
"	"	"	No. 108	Tte. 2do. Oscar B. Sena
"	"	"	No. 109	Alf. Víctor Mañé
"	"	"	No. 110	Alf. Dante Paladini
"	"	"	No. 111	Alf. Odegar Borba
"	"	"	No. 112	Alf. Raúl Bendahan
"	"	"	No. 113	Alf. Carlos Alonso
"	"	"	No. 114	Alf. Julio C. Urbín
"	"	"	No. 115	Alf. Hermes Cabrera
"	"	"	No. 116	Alf. Justino González
"	"	"	No. 117	Alf. Luciano Pritsch
"	"	"	No. 118	Alf. José P. Jaume

Se reciben los Fairchild PT-19A y B

En diciembre de 1942, se recibieron y armaron los aviones Fairchild PT-19A y B de motor Ranger de 175 HP, monoplanos, de instrucción primaria que vinieron a sustituir a los interminables D.H. Tiger Moth", que tantos servicios prestaron y prestarían todavía por algunos años más. Primeramente se armaron doce PT- 19 A, su numeración comenzaba en el 620, de ahí en adelante, luego el 2 de febrero de 1944 se dieron de alta nueve PT-19B, de los Nos. 632 al 640. Todos estos aviones fueron adquiridos, de conformidad a la "Ley de Préstamos y Arrien-

1942

dos" y fueron adjudicados a la Escuela Militar de Aeronáutica, menos cuatro que se entregaron en febrero de 1944, uno a la Base Aeronáutica No. 1, otro a la Base Aeronáutica No. 2 y los restantes a la D.G.T.A.G y S.

Se gradúan los primeros cadetes del arma de aeronáutica

El 19 de diciembre de 1942, recibieron sus despachos de Alféreces del Arma de Aeronáutica, la primera promoción en graduarse en la Escuela Militar de nuestra Arma. Estaba compuesta por los siguientes alumnos de la Promoción "Confraternidad Americana".

Brevet de	Piloto	Aviador	Alf. Ulpiano	Benito Sánchez Leiton
"	"	"	No. 119	Alf. Humberto R. Bía
"	"	"	No. 120	Alf. Atilio Bonelli
"	"	"	No. 121	Alf. Hiram Regazzoni
"	"	"	No. 122	Alf. Carlos R. Gómez
"	"	"	No. 123	Alf. Eduardo Allo
"	"	"	No. 124	Alf. Luis A. Baró
"	"	"	No. 125	Alf. Beethoven Montagne
"	"	"	No. 126	Alf. José M. Mazzetti
"	"	"	No. 127	Alf. Galaor Etcheverry

El Alférez Ulpiano Benito Sánchez Leiton, no recibió brevet por la siguiente causa: en los años 1930 y 1931 efectuó el Curso de Piloto Aviador de Tropa en la Escuela Militar de Aviación habiendo volado en total 29 horas con 56 minutos, sin haber terminado este curso, por lo tanto no recibió brevet en nuestro país. En el año 1932 se dirigió a la República del Paraguay e ingresó en la Escuela Militar de Aviación de ese país hermano como alumno el 7 de diciembre de 1932, de donde egresó como Tte.2do. "Honoris Causa" Piloto Aviador Militar, el día 18 de

noviembre de 1933, en plena Guerra del Chaco, entre los países hermanos de Bolivia y Paraguay. Prestó servicios en el frente, volando los aviones Potez 25 A 2 y TOE, similares a los que existían en nuestro país, cumpliendo varias misiones e interviniendo en cuatro combates. En uno de ellos acaecido el día 23 de mayo de 1934, resultó herido mientras cumplía una misión voluntaria en Cañada Esperanza (Strongest), por lo que se le confirió el Grado de Tte. 1ro. "Honoris Causa", su avión el Potez No. 12 resultó prácticamente cribado por más de 200 impactos, y el paracaídas resultó con 14 más. Por haber perdido mucha sangre se desvaneció al aterrizar y fue ayudado por su observador el Tte. 1ro. de Reserva Job von Sastrow, quien lo pudo sacar del avión. Al regreso al Uruguay en 1936, ingresó en la Aeronáutica Militar con el grado de Sgto. 1ro. (PAM), luego de un examen teórico y de vuelo, revalidándosele el brevet de P.A.M.. En el año 1941 ingresó en el Curso de Pasaje de Grado para Sgtos. 1ros. en la Escuela Militar, egresando como Alférez de la Aeronáutica Militar.

Es de hacer destacar que en ese año, salieron dos promociones de Oficiales de la Escuela Militar, al acelerarse esta última su pasaje por la misma, por causa de la Segunda Guerra Mundial, por lo cual también se recibieron dos grupos de Pilotos Aviadores en la Escuela Militar de Aeronáutica.

Pabellón de guerra de la Base Aeronáutica No. 2

El día 19 de diciembre, se realiza una emotiva ceremonia en la Base Aeronáutica No. 2, al recibir el Pabellón de Guerra de la Unidad donado por la población de la ciudad de Durazno. Ese día que contó con la presencia del Director General de Aeronáutica Militar, Cnel. Gestido,

1942

1942

fue de fiesta, se efectuó un desfile militar y demostraciones gimnásticas por parte del personal. Los pilotos volaron los aviones de la Unidad y desfilaron con los cuatro NA AT-6B de la Base Aeronáutica No. 1, que habían arribado ese día de "Boiso Lanza", ante la asistencia de la totalidad del Comité que prestigió dicho evento y de numeroso público que se hizo presente.

A pesar de sus carencias en cuanto a infraestructura, la organización, despliegue y entrenamiento de la Base Aeronáutica N° 2 marchaba al ritmo casi normal de una veterana Unidad.

1943

Comienzo de la actividad de vuelo

Al igual que en 1942 la Aeronáutica Militar principia el nuevo año de 1943, con actividad plena. En primer lugar la Escuela Militar de Aeronáutica entrena a sus instructores en los nuevos aviones Fairchild PT-19 de instrucción primaria, para los cursos que principian en ese mismo mes de enero, el de Aplicación de los oficiales, el de Pilotaje de cadetes que ya lo habían comenzado el año anterior y uno especial para dos oficiales de la Armada, los Guardia Màrinas Oscar Tagle y Enrique Falco, a fin de obtener el brevet "A" civil.

Con fecha 30 de enero recibe su despacho de Alférez de Aeronáutica y el respectivo brevet, un alumno de la Escuela Militar.

Brevet de Piloto Aviador No. 127 Alf. Walter Gianarelli

integrándose inmediatamente al Curso de Aplicación.

Relevamiento aerofotogramétrico de Montevideo

En ese mes de enero se declara de carácter urgente y de interés militar, la ejecución del relevamiento aerofotogramétrico del Departamento de Montevideo, por medio del contrato con la firma Fairchild Surveys Inc. de los EE.UU. de América. Financiado en colaboración y para uso común por el Ministerio de Defensa Nacional y el Municipio de Montevideo. Para fiscalizar y certificar ante el Municipio de Montevideo, el cumplimiento total de los términos del contrato suscrito con la firma antedicha, el Ministro de Defensa Nacional, nombró en representación de la Aeronáutica Militar al Mayor Tomás R. Mega (que prestaba servicios en ella) y al Cap. Asdo. y técnico de fotografía, Juan C. Gambarini.

La actividad en las bases y copilotaje en aviones de CAUSA

En la Base Aeronáutica No. 1, se continúa el entrenamiento de vuelo en los diversos tipos de aparatos con que cuenta la Unidad, ahora aumentada la dotación de "Tiger" que se recibieron de la E.M.A.. Desde meses atrás vienen entrenándose en la Base los Alféreces de Navio Carlos Mari y Jorge Canfield.

Algunos oficiales y pilotos de tropa en los meses de verano, hicieron copilotaje en los hidroaviones de CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.) Junkers JU 52/3m, entre el Puerto de Montevideo y Punta del Este solamente, pues la D.A.C. argentina no autorizaba los vuelos a Buenos Aires de copilotos sin brevet. También en la Base Aeronáutica No. 2 se continúa el entrenamiento incentivándose el vuelo por instrumentos en Curtiss y en "Tiger", ahora que también aumentó su dotación con los aviones que la E.M.A. entregó a las unidades, al recibir los nuevos PT-19.

1943

Becas en Brasil

1943

En febrero se aceptaron cinco becas que puso a disposición de nuestro gobierno la Escuela de Aeronáutica de Campo dos Afonsos de Brasil, destinadas a oficiales para el curso del año 1943. También para tres mecánicos que comenzarían un curso técnico en el mes de marzo.

Es de hacer notar que desde 1920 no se hacían cursos de aviación en esa Escuela. Se nombraron a los siguientes oficiales que harían su Curso de Aplicación en ese país: Alféreces Guillermo Laulhé; Víctor B. Mañé; Raúl J. Bendahan; Humberto R. Bía y Walter Gianarelli, nombrándose a los siguientes técnicos: Sgto. 1ro. Asdo. Rómulo Pérez, Sgto. 1ro. Asdo. Lirio Cairo y Sdo. Ernesto Zurdo.

Cursos en la E.M.A.

En febrero comenzaron el Curso de Pilotaje, once cadetes de primer año de la Escuela Militar, que se sumaban a los de segundo y tercer año. Este curso se realizará exclusivamente en aviones Fairchild PT-19.

Desfile aéreo del 1º de marzo

El 1ro. de marzo se realizó la transmisión del mando presidencial, entregando el poder el Gral. Alfredo Baldomir al Presidente electo Dr. Juan J. de Amézaga, por lo que hubo un gran desfile militar en el cual intervino la Aeronáutica Militar con formaciones aéreas compuestas por: once monoplanos PT-19, nueve biplanos D.H. «Tiger Moth», cuatro monoplanos NA AT-6B, tres biplanos Waco, tres biplanos Ro. 37 bis y tres monoplanos Curtiss SNC-1.

Accidente en Ro. 37 bis sin consecuencias, con pérdida del avión

Cumpliendo el programa anual de adiestramiento y trabajo de la Escuadrilla de Información de la Base Aeronáutica No. 1, según el plan de instrucción de esa Unidad, partió de Boiso Lanza en la mañana del 14 de abril, el biplano Ro. 37bis No. 101, tripulado por el Tte. 1ro. José Luis Suárez como piloto y el A/N Carlos Mari como observador, con el fin de efectuar un vuelo de reconocimiento en patrulla (en formación) con otros aviones similares, sobre el itinerario Base 1 ("Boiso Lanza") - Trinidad -El Carmen (Durazno) - Base 1. A los pocos minutos de la partida, sobrevolando el aeródromo, mientras esperaba el despegue de los otros aparatos, el piloto sintió y vio en su cabina una gran pérdida de nafta, que lo llevó a cortar el motor inmediatamente, ante el temor que se produjera un incendio, tratando de aterrizar lo más pronto posible; sin embargo, a pesar de la cercanía del campo, no logró llegar a la pista al chocar unos árboles en pérdida de velocidad, cayendo al terreno donde se incendió totalmente, sus tripulantes solo sufrieron ligeras lesiones. Como se recordará este fue el segundo accidente en Ro.37bis, con pérdida total de los aparatos, que sufrió el Tte. Suárez en poco menos de dos años.

Actividad en la Escuela Militar de Aeronáutica y entrega de Brevets por parte del Presidente de la República

En marzo, comenzaron en la E.M.A. el Curso de Pasaje de Grado para Capitanes, cinco Tenientes 1 eros., como se venían realizando desde varios años atrás.

Por problemas de la vista dejó de volar en la E.M.A., el G/M Oscar Tagle, quien había comenzado un Curso de Pilotaje

1943

para obtener el brevet "A" civil, continuando entrenándose solamente su compañero Enrique Falco.

A principios de junio comienzan los exámenes del Curso de Aplicación de la E.M.A. como se había previsto a fines de 1942. Estos exámenes consistieron en vuelos nocturnos con PT-19 y Tiger"; fotografía en Potez; acrobacia, formaciones, aterrizajes al punto, raids, etc., en PT-19. El día 17 de julio se realiza la clausura del período de exámenes, con una ceremonia en la cual se hace presente el Sr. Presidente de la República Dr. Juan José de Amézaga, su esposa y altas autoridades militares. El Presidente de la República hace entrega de los brevets correspondientes a los alumnos del Curso de Aplicación en el nuevo hangar recientemente terminado en la Escuela Militar de Aeronáutica. Asimismo hace una visita a la Escuela donde puede apreciar las construcciones del alojamiento para la tropa, que por muchos años serán usados por los cadetes a partir de 1948, y del edificio de Comando. Como parte de la ceremonia sobrevuelan formaciones de cinco biplanos "Tiger", tres monoplanos Curtiss SNC-1 y doce monoplanos Fairchild PT-19. Los brevets se entregan en el siguiente orden:

Brevet de	P.A.M.	No. 72	Tte. 1ro. Oscar Sena
"	"	No. 73	Alf. Beethoven Montagne
"	"	No. 74	Alf. Luis A. Baró
"	"	No. 75	Alf. José P. Jaume
"	"	No. 76	Alf. Atilio Bonelli
"	"	No, 77	Alf. Carlos Alonso
"	"	No. 78	Alf. José M. Mazzetti
"	"	No. 79	Alf. Julio C. Urbín
"	"	No. 80	Alf. Hiram Regazzoni
"	"	No. 81	Alf. Dante Paladini
"	"	No. 82	Alf. Carlos R. Gómez
"	"	No. 83	Alf. Eduardo Allo
"	"	No. 84	Alf. Luciano W. Pritsch
"	"	No. 85	Alf. Galaor Etcheverry
"	"	No. 86	Alf. Odegar Borba

Oficiales alumnos de la Armada en la E.M.A.

Inmediatamente de la finalización del Curso de Aplicación, comienzan a volar en la E.M.A. cinco oficiales de la Armada para poder acceder al brevet civil categoría "A", son los G/M Julio Rico, Julio Güimil, Adhemar Torres, Carlos Fernández y Matías Scherchener, continuando sus vuelos el G/M Enrique Falco.

Nueva sede de la Dirección General de Aeronáutica

Al crearse la Dirección de la Aeronáutica Militar, luego transformada en Dirección General, su sede fue desde ese 31 de diciembre de 1935 el Aeródromo "Cap. Boiso Lanza", junto con las demás Unidades, creadas ese día. El 26 de julio de 1943, la Aeronáutica Militar arrienda una hermosa residencia en el Prado, Avda. Agraciada No. 3546 esq. Buschental como nueva sede de las oficinas de la Dirección General, Estado Mayor, etc. Esta casa posteriormente fue demolida y en ese predio se encuentra actualmente la plazoleta Gral. Félix Ma. Olmedo.

Curso de Pilotaje de Tropa y agregado en los EE.UU.

En setiembre se presentan los aspirantes al Curso de Pilotaje de Tropa en la E.M.A. que habían sido convocados en el mes de junio. Este Curso comenzará en diciembre los vuelos de adaptación y el 11 de enero de 1944 las clases teóricas.

En el mes de setiembre es enviado a los EE.UU. de América, como agregado adjunto a la Embajada Uruguaya en Washington, el Cap. Erling Olsen Böje, quien aprovechará su estadía en este país para realizar cursos de especialización aeronáutica, al igual que los otros oficiales de la Aeronáutica Militar que ya se encontraban allí.

Actividad aérea de las Unidades

1943

La Base Aeronáutica No. 1, mantiene durante todo el año 1943 un buen entrenamiento en los nuevos aviones AT-6, tanto de vuelo nocturno, como de instrumentos, tiro y bombardeo. Con los Waco de fácil mantenimiento, también se realizan ejercicios de tiro y bombardeo, dejando los Ro. 37 bis para otro tipo de misiones. Generalmente los ejercicios se realizaban en Carrasco con "panneau" y muy seguido en el Campo Militar de Los Cerrillos, aunque también en ese año se hizo bombardeo simulado y real en la zona de Santa Clara de Olimar, en combinación con maniobras del Ejército con AT-6, Waco y Ro. 37bis.

En el mes de julio como otros años, la Aeronáutica Militar fue representada en Buenos Aires, con los cuatro aviones AT-6B con que contaba, entre los días 8 y 11 en las fiestas de la independencia de la República Argentina.

La Base Aeronáutica No. 2, mantuvo el entrenamiento de sus pilotos en buena forma. En ese año prestaban servicios en esa Unidad doce oficiales y sub oficiales aviadores y su dotación de aviones en orden de vuelo era de cinco Curtiss SNC-1, tres D.H. Tiger Moth", dos Potez 25, y el D.H. "Dragon Rapide" del Ministerio de Salud Pública, que ahora estaba asignado a esta Unidad; esto nos dice de que por cada piloto casi existía un avión. Los Curtiss cumplían cualquier tipo de misión, ya fuera vuelo por instrumentos, tiro, bombardeo, vuelo nocturno, formaciones, raids, etc. completando con los Potez y los "Tiger" otro tipo de misiones como: fotográficas, de reconocimiento, evacuación, etc., la razón de que el "Dragon Rapide" se adjudicara a Durazno, fue su mayor cercanía a los lugares que tenía que evacuar los enfermos; este aparato no prestó los servicios esperados de él, por sus performances y en realidad no cumplió muchas misiones sanitarias, si lo comparamos con la ambulancia Farman, que resultó un excelente avión para la época. Mientras tanto se continuaban las obras de infraestructura, con el levantamiento de los edificios del comando, aloja-

miento de la tropa, guardias, hangar semejante al que se inauguró en la Escuela Militar de Aeronáutica y otras pequeñas obras.

La Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, tuvo una ardua tarea ese año de 1943, con la finalización del armado de los Curtiss, la puesta en funcionamiento de los Fairchild y el mantenimiento general de tantos aviones, sobre todo con mayor complejidad, con equipos de radio, de tren retráctil, flaps, armamento, etc. A mediados de año le fue adjudicado el Potez 25 No. 404 que pertenecía a la E.M.A., su función principal era, además de las requeridas por el mando, para que el Inspector del Arma, Coronel Berisso, realizara con él las misiones que tenía que cumplir y también mantuviera su entrenamiento.

Nuevos oficiales aviadores

En noviembre comenzaron sus exámenes de vuelo los cadetes de tercer año del Curso de Aeronáutica de la Escuela Militar y el 23 de diciembre ya finalizados los requisitos reciben su brevet y despachos de Oficiales dentro de la Promoción "33 Orientales" de acuerdo a este orden:

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 130	Alf. José D. Cardozo
"	"	"	No. 131	Alf. Washington Perdomo
"	"	"	No. 132	Alf. Rubens Camps
"	"	"	No. 133	Alf. José Fedrigotti
"	"	"	No. 134	Alf. Nery Batello
"	"	"	No. 135	Alf. Redelise Turcatti
"	"	"	No. 122	Alf. Rudemar Pereyra Paolillo

(quien recibió este Brevet el 23 de diciembre de 1942, junto con la promoción "Confraternidad Americana").

Capítulo Octavo

Los primeros aterrizajes en Carrasco

1944-1946

Actividad en la Escuela Militar de Aeronáutica

1944

Con el nuevo año de 1944, en la Escuela Militar de Aeronáutica se comienza el Curso de Pilotaje de Tropa y el de Aplicación de Oficiales, formado con los Oficiales recién recibidos. Este último se interrumpe el día 13 de enero, todos sus alumnos son designados en Misión Oficial en los EE.UU. del Brasil, donde realizarán un curso completo de aviación en la Escuela de Aeronáutica de Campo dos Afonsos, cerca de Río de Janeiro, el cual comienza en el mes de febrero.

En marzo se reinicia el Curso de Pilotaje con los alumnos de la Escuela Militar, al que se le suman doce cadetes de primer año.

Los cinco Oficiales de la Armada, que habían comenzado a volar en 1943, continúan en la Escuela Militar de Aeronáutica hasta el mes de julio.

El Cnel. Cesáreo L. Berisso asciende a General

Con fecha 1°. de febrero de 1944 asciende al grado de General, el Coronel Cesáreo L. Berisso, fundador de la Aviación Militar, conservando su cargo de Inspector del Arma de Aeronáutica. Es el primer aviador que asciende a Oficial General, culminando una carrera ejemplar dentro de las Fuerzas Armadas. Unido a la

Aviación desde su origen mismo en el país, destacándose desde esos primeros momentos, nítidamente entre todos los pioneros.

Los aviones en 1944

En el mes de marzo se terminan de armar y se entregan a las Unidades seis aviones NA. AT-6D-1-NT, a los que se numeró del 337 al 342, recibidos en barco de los EE.UU. de América y adquiridos por la ley de ese país de "Préstamos y Arriendos".

Con la llegada de estos nuevos aparatos se aprovechó a realizar una nueva distribución total de los aviones de la Aeronáutica Militar de la siguiente manera:

BASE AERONÁUTICA No. 1

Escuadrilla de Bombardero:

3 aviones Ro. 37 bis Nos. 100, 102, 103

3 aviones NA.AT-6B Nos. 334, 335, 336

1 avión D.H. Tiger Moth" No. 609

Escuadrilla de Información:

1 avión NA AT-6B No. 333

3 aviones Waco D-6 Nos. 300, 301, 302

1 avión Fairchild PT-19B No. 637

1 avión D.H. Tiger Moth" No. 613

Escuadrilla de Ataque:

3 aviones NA AT-6D Nos. 337,338,339

1 avión D.H. "Tiger Moth" No. 605

BASE AERONÁUTICA No. 2

Escuadrilla de Caza:

4 aviones Curtiss SNC-1 Nos. 201, 203, 204, 207

Escuadrilla de Ataque:

1944 3 aviones NA AT-6D Nos. 340, 341, 342

Escuadrilla de Información:

2 aviones Potez 25 Nos. 401, 402

Aviones Estafetas:

3 aviones D. H. Tiger Moth" Nos. 600, 602, 611

1 avión Fairchild PT-19B No. 638

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

Aviones de Instrucción:

11 aviones Fairchild PT-19A Nos. 621,622,623,624, 625, 626, 627, 628, 629, 630 y 631.

5 aviones Fairchild PT-19B Nos. 632, 633,634,635 y 636.

6 aviones D. H. Tiger Moth» Nos. 601, 603, 604,606,607 y 608.

Aviones de Transición:

4 aviones Curtiss SNC-1 Nos. 200, 202, 205, 206

Aviones de Información:

1 avión Potez 25 No. 405

DIRECCIÓN GENERAL DE TALLERES, ALMACENES GENERALES Y SERVICIOS AVIONES DE INSTRUCCIÓN

1 avión Fairchild PT-19A No. 620

1 avión Fairchild PT-19B No. 639

1 avión Fairchild PT-19B No. 640 (Reserva)

1 avión Potez 25 No. 404

Aviones de Comando:

1 avión Stinson No. 500

Aviones Sanitarios:

1 avión D.H. "Dragón Rapide"

En ese año por lo tanto la Aeronáutica Militar contaba con 63 aviones en orden de vuelo, aunque a fines de junio se dieron de baja los aviones Potez por absoluta falta de repuestos. Sin embargo meses más tarde, usando partes de los otros, se pudo mantener el No. 404 hasta el año 1948, siendo siempre volado por el General Berisso y formó parte del acervo del Museo Aeronáutico hasta su incendio.

La infraestructura en 1944

En abril se aprobó el Plan General de Construcciones, confeccionado por la Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco, para las obras del Aeropuerto y de la Base Aeronáutica No. 1 que se va a instalar en ese predio, por lo que se autorizó el llamado a licitación pública, para la ejecución de la parte correspondiente a los edificios de dicha Base. De esta manera se iban a comenzar los trabajos de la que sería por muchos años nuestra principal Base Aérea y la primera con pistas de hormigón.

Durante ese año se terminaron y habilitaron en la Base Aeronáutica No. 2, de Durazno, las instalaciones que iban a permitir que la misma pudiera funcionar con toda comodidad para las necesidades de la época. En esa instancia se inaugura el hangar principal, al estilo de los que se estaban haciendo en Carrasco, Isla Libertad, Laguna del Sauce y ya se había levantado en la Escuela Militar de Aeronáutica de acuerdo a los cálculos del Ing. Walter Hill. También se inauguraron la torre de control, el edificio del comando, sobre la avenida de entrada y la sala de esgrima. Además de todas estas obras, se hizo el cuerpo de guardia con la entrada del Aeródromo, y a continuación el laboratorio fotográfico, alojamiento de clases pilotos aviadores, enfermería y salón de armamento; frente a este cuerpo edilicio se levantó el alojamiento del personal, cerrando todo este grupo de edificaciones, se construyó el casino, comedor y cocina de tropa. También las pistas estaban balizadas, existían dos de césped, 09-27 sobre la que hoy está hecha la pista bituminizada y afirmada, y 18-36 pista corta cuya cabecera norte estaba muy próxima a los edificios, hoy desaparecida por el nuevo trazado del aeropuerto de alternativa.

También en la Escuela Militar de Aeronáutica en ese año de 1944, hubo grandes cambios en su infraestructura. Se habilitaron la mayor parte de las nuevas Construcciones que se habían

comenzado a levantar en 1941: el hangar, semejante a los construidos en Base Aeronáutica N° 2, Carrasco y Laguna del Sauce; la actual enfermería, que originalmente fue alojamiento para el Curso de Pilotaje de Oficiales, luego de Pilotaje de Tropa y más tarde sede de la Compañía de Tropa; el edificio de dos plantas al sureste del edificio del comando, el cual a partir de 1948 y hasta 1976, serviría como dormitorio, enfermería, casino y comedor del Cuerpo de Cadetes; el edificio de comando con la torre de control; los cuerpos de guardia y el arco de la entrada donde dice en su parte superior "Escuela Militar de Aeronáutica", del cual partía un camino hacia una fuente circular, equidistante del hangar y del edificio de comando, la cual fue demolida en 1950, para dejar lugar a la Plaza de Armas.

En esos años de 1944 y 1945 se demolieron algunas construcciones que quedaban de la vieja "Air France" como la casa que había sido hecha para el radio telegrafista, la cual quedaba frente a la ruta y detrás de la actual enfermería, y se usaba como oficinas de la Dirección. También se demolió el "Bátiment TSF", donde estaba la radio, para dejar lugar a las construcciones que en forma de herradura se levantaron a continuación de la cancha de tenis por un lado y de la actual enfermería del otro, que serían los futuros salones de clase, bedelía, anfiteatro, casino de oficiales, etc.

Accidente y reválidas de Brevets del Brasil

Ya a la finalización de los Cursos de Aviación que estaban realizando en el Campo dos Afonsos en Río de Janeiro, el primer grupo de oficiales, que lo había comenzado en marzo de 1943, en un vuelo nocturno en N.A. AT-6 desaparece el día 13 de junio entre Río de Janeiro y la ciudad de Macaé, el Alférez Víctor B. Mañé, resultando infructuosa su búsqueda.

Los restantes oficiales terminan estos Cursos, siendo revalidados por el de Aplicación que se impartía en nuestro país, con fecha 12 de agosto de 1944, según esta relación:

Brevet de P.A.M. No. 87 Alf. Guillermo Laulhé
Brevet de P.A.M. No. 88 Alf. Raúl J. Bendahan
Brevet de P.A.M. No. 89 Alf. Walter Gianarelli
Brevet de P.A.M. No. 90 Alf. Humberto R. Bía

Nuevos aviones estafeta

En el mes de julio de 1944, se recibió el avión Beechcraff "Staggerwing" UC- 43, biplano, tren retráctil, cuadriplaza con motor Pratt and Whitney de 450 HP, matriculado con el No. 501, bello avión que prestó servicios durante muchos años en la antigua Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios. Y en setiembre se recibieron cuatro aviones Piper 100 AE-1, como estafetas y ambulancias, (se abría la parte superior del fuselaje detrás de la cabina y se podía colocar una camilla) numerados 502, 503, 504 y 505. Los tres primeros se adjudicaron a la D.G.T.A.G y S. y el último No. 505 a la Base Aeronáutica No. 2.

Inauguración en la Base Aeronáutica Nº 2 y primer aterrizaje en Carrasco

El 17 de setiembre, se inauguran en la Base Aeronáutica No. 2, todas las nuevas instalaciones, que se terminaron recientemente, haciéndose presente el Presidente de la República Dr. Juan José de Amézaga, autoridades militares y de la Aeronáutica Militar. El Presidente de la República pasa revista a todo el personal, acompañado por el Jefe de la Base, Tte. Cnel. Oscar M. Sánchez, al igual que a todo el material de vuelo, que se hallaba expuesto

frente a la nueva torre de control, con sus pilotos y mecánicos delante de cada aparato. Más tarde, se realizó un desfile aéreo en su honor, con escuadrillas compuestas por ocho Curtiss SNC-1 y tres NA. AT-6.

Las pistas Norte-Sur y Este-Oeste del Aeropuerto Nacional de Carrasco en 1944, prácticamente estaban terminadas. El primer aterrizaje de un avión, en el nuevo aeropuerto fue realizado por el Gral. Cesáreo L. Berisso acompañado por el mecánico Alf. Alcides Luzuriaga, el día 19 de setiembre de 1944, en el PT-19A No. 620.

Nuevos pilotos de tropa

El 7 de noviembre comenzaron los exámenes del Curso de Pilotaje de Tropa, quedando habilitados para recibir su brevet de Piloto Aviador veintiún alumnos, quienes se hicieron acreedores de sus distintivos correspondientes el día 15 de noviembre, de acuerdo a esta relación:

Brevet de	P.A.	de Tropa	No. 58	Sdo. Washington Galarza
"	"	"	No. 59	Sdo. Carlos Ferraro
"	"	"	No. 60	Sdo. Aníbal Rabellino
"	"	"	No. 61	Cbo. Edgardo Aramburú
"	"	"	No. 62	Sdo. Félix Arroqui
"	"	"	No. 63	Sdo. Amado Ramos
"	"	"	No. 64	Sdo. Elso Acerenza
"	"	"	No. 65	Sdo. Carlos Díaz
"	"	"	No. 66	Sdo. Wilson Lorda
"	"	"	No. 67	Sdo. Dgdo. César Viera
"	"	"	No. 68	Sdo. Gilberto Céspedes
"	"	"	No. 69	Sdo. Roberto Magnoni
"	"	"	No. 70	Sdo. Antonio Legnani

Brevet de	P.A.	de Tropa	No. 71	Sdo. Júpiter Pérez
"	"	"	No. 72	Sdo. Omar García
"	"	"	No. 73	Sdo. Roberto López
"	"	"	No. 74	Sdo. Dgdo. Tabaré Gálvez
"	"	"	No. 75	Sdo. Marcelino García
"	"	"	No. 76	Cbo. Ruben Jackson
"	"	"	No. 77	Sdo. Lino Marquizo
"	"	"	No. 78	Sdo. Juan Etchepare

Maniobras en Estancia Monzón Heber

El 18 de noviembre da comienzo al período de maniobras con tropas del Ejército y reservistas, en la zona de los alrededores de la Estación Jackson, en los campos de la Sra. Elena Gallinal de Sáenz. La Aeronáutica Militar intervino con aviones Curtiss SNC-1, AT-6, "Tiger Moth", Ro. 37 bis, Fairchild, PT-19 y como estafetas Piper, Beechcraft "Staggerwing" UC-43; además el Gral. Berisso fue en inspección en el Potez No. 404. Las maniobras integradas con personal y aviones de todas las unidades estuvieron bajo el comando en la parte de la Aviación, del Director Gral. de la Aeronáutica Militar, Cnel. Oscar D. Gestido, se extendieron hasta el día 11 de diciembre. En estas importantes maniobras se realizaron todo tipo de ejercicios como tiro, bombardeo, ataque en picada a objetivos terrestres, intercepción, reglaje de artillería, reconocimiento, fotografía (se tomó todo el mosaico de las dos estancias que componen estos campos, "Monzón Heber" y "Santa Elena"), etc.

El Presidente de la República, Dr. Juan J. de Amézaga acompañado de sus ministros visitaron la zona de maniobras, siendo recibidos por la Flia. Sáenz - Gallinal y los Comandantes de las Tropas.

La Base Aeronáutica No. 1, normalmente realizaba su entrenamiento de tiro y bombardeo en el Campo Militar de Los Cerrillos, pues en la zona del Aeropuerto Nacional de Carrasco

1944

culminaban los trabajos de la construcción de las pistas. Ese mismo entrenamiento lo efectuaba la Base Aeronáutica No. 2 en un campo de pastoreo del Regimiento de Caballería No. 2, situado al este de la ciudad de Durazno. **1944**

Nuevos oficiales aviadores

El 21 de diciembre de 1944, se reciben de Alféreces de Aeronáutica, los siguientes oficiales de la Promoción "Por la Tradición":

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 136	Alf. Carlos Mercader
"	"	"	No. 137	Alf. Ademar Prego
"	"	"	No. 138	Alf. Saúl Da Silveira
"	"	"	No. 139	Alf. Artigas Pedecert
"	"	"	No. 140	Alf. Ariel Cabrera
"	"	"	No. 141	Alf. Washington Suárez
"	"	"	No. 142	Alf. Ángel Arriera
"	"	"	No. 143	Alf. Huxley Lay Costa
"	"	"	No. 144	Alf. Enrique Mazzoni

1945

Comienzo del año 1945. Aterrizaje en Carrasco de un B-17

El año 1945 comienza como era normal desde años atrás, es decir con el acostumbrado período de vacaciones en todas las unidades de la Aeronáutica Militar, solamente perturbado por el desarrollo de las construcciones que todavía no se habían terminado y el cumplimiento de las misiones aéreas y de otros tipos, que por orden superior se tenían que realizar.

En la segunda semana de febrero aterriza en las pistas, todavía no habilitadas del Aeropuerto Nacional de Carrasco, el primer avión de porte importante, se trataba de una "Fortaleza Volante" Boeing B-17 cuadrimotor de la Fuerzas Aéreas del Ejército de los EE.UU. de América, que vino piloteada por el Cnel. Tibbels y trayendo a bordo al Mayor Gral. Ralph H. Wooten, Jefe del Comando Sur Aéreo de ese país.

Nuevo piloto de tropa y comienzo de cursos en la E.M.A.

Luego de rendir los exámenes correspondientes, por no haberlos podido cumplir en el mes de noviembre, un alumno del Curso de Pilotaje de Tropa recibe su distintivo y brevet correspondiente el día 21 de febrero de 1945.

Brevet de P.A. de Tropa No. 79 Cabo Julio M. Larrosa

En febrero comienzan en la E.M.A. los Cursos de Aplicación de Oficiales y de Tropa. En el primero el número de oficiales que lo realizarán se ve incrementado con tres alumnos mas, que son los que por diferentes motivos no pudieron terminar el curso de Aviación que realizaban en Campo dos Afonsos, la Escuela de Aeronáutica brasileña, por lo tanto ese curso tendrá ahora doce alumnos. El Curso de Aplicación de Tropa contará con veintiún aspirantes, pues el Sdo. Amado Ramos ingresó en la Escuela Militar como Aspirante en el Cuerpo de Alumnos.

En marzo se comienzan los Cursos de Pasaje de Grado para Ttes. 1eros. con cinco alumnos y los de Pilotaje del Curso de Aeronáutica de la Escuela Militar, con nueve alumnos nuevos del primer año de cadetes.

Uruguay entra en la Segunda Guerra Mundial

1945

A pesar de que no hubo ningún cambio sustancial en la conducción de la Aeronáutica Militar y en general en el resto de las Fuerzas Armadas, salvo claro está, en la Armada Nacional y en la Marina Mercante con bandera uruguaya, es dable consignar que a partir del día 22 de febrero de 1945, el Presidente de la República en Consejo de Ministros acuerda y declara el estado de guerra con Alemania y el Japón, interviniendo de esta manera, prácticamente al final de la Segunda Guerra Mundial, en esta conflagración que había comenzado en setiembre de 1939.

Se organiza la Sección Operaciones de Base Aérea

A mediados de año, luego que se expidiera una comisión de estudios, se organizan en todas las unidades de la Aeronáutica Militar la "Sección Operaciones de Base Aérea" y se ponen en vigencia, incluida la que corresponde a la D.G.T.A.G. y S., la cual se pondrá en marcha cuando la Base Aeronáutica No. 1 se mude a su propia sede.

También por esta época, se comienza a confeccionar en todas las unidades la carta del tiempo, con datos del Servicio Meteorológico del Uruguay, que recibe por telegrafía la D.G.T.A.G. y S.

Cnel. Farías. Nuevo Jefe de Estado Mayor

En setiembre regresa de los Estados Unidos de América el Cnel. Medardo R. Farías donde cumplió varias importantes misiones, entre ellas, a partir del 1ro. de noviembre de 1944, Delegado de la República en la Conferencia Internacional de Aviación Civil que se realizara en la ciudad de Chicago y en la cual se sentaron las

bases de la creación de la OACI. El 4 de octubre es designado Jefe del Estado Mayor de la Aeronáutica Militar.

Nuevos pilotos aviadores militares y oficiales de Aeronáutica

El día 18 de octubre, luego de los exámenes de vuelo y teóricos correspondientes, se dan por finalizados los Cursos de Aplicación de Oficiales y Tropa, otorgándoseles a los primeros los brevets de acuerdo a este orden:

Brevet de	P.A.M	No. 91	Alf. Saúl Da Silveira
"	"	No. 92	Alf. Carlos Mercader
"	"	No. 93	Alf. Ariel Cabrera
"	"	No. 94	Alf. Washington Suárez
"	"	No. 95	Alf. Enrique Mazzoni
"	"	No. 96	Alf. Huxley Lay Costa
"	"	No. 97	Alf. Artigas Pedecert
"	"	No. 98	Alf. Rudemar Pereyra
"	"	No. 99	Alf. Ángel Arriera

Al Curso de Aplicación de Tropa además se le otorga la jerarquía de Cabo Piloto Aviador Militar, por la Orden de la Dirección Gral. de la Aeronáutica Militar No. 7.520 en el siguiente orden:

Brevet de	P.A.M.	de Tropa	No. 37	Cbo. Washington Galarza
"	"	"	No. 38	Cbo. Aníbal Rabellino
"	"	"	No. 39	Cbo. Carlos A. Díaz
"	"	"	No. 40	Cbo. César Viera
"	"	"	No. 41	Cbo. Wilson Lorda
"	"	"	No. 42	Cbo. Carlos A. Ferraro

1945

1945

Brevet de	P.A.M.	de Tropa	No. 43	Cbo. Elso Acerenza
"	"	"	No. 44	Cbo. Edgardo Aramburú
"	"	"	No. 45	Cbo. Júpiter Pérez
"	"	"	No. 46	Cbo. Roberto Magnoni
"	"	"	No. 47	Cbo. Gilberto Céspedes
"	"	"	No. 48	Cbo. Félix Arroqui
"	"	"	No. 49	Cbo. Antonio Legnani
"	"	"	No. 50	Cbo. Tabaré Gálvez
"	"	"	No. 51	Cbo. Roberto A. López
"	"	"	No. 52	Cbo. Omar García
"	"	"	No. 53	Cbo. Marcelino García
"	"	"	No. 54	Cbo. Julio M. Larrosa
"	"	"	No. 55	Cbo. Ruben Jackson
"	"	"	No. 56	Cbo. Lino Marquizo

El 20 de diciembre, reciben su despacho de Alféreces del Arma de Aeronáutica y sus respectivos brevets, los alumnos del Curso de Aeronáutica de la Escuela Militar, de la promoción "Disciplina en la Libertad" de acuerdo a este orden:

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 145	Alf. Pedro R. Rivero
"	"	"	No. 146	Alf. Juan M. de León
"	"	"	No. 147	Alf. Francisco A. Rivas
"	"	"	No. 148	Alf. Manuel E. Buadas
"	"	"	No. 149	Alf. Jorge A. Borad
"	"	"	No. 150	Alf. Federico G. Ortiz
"	"	"	No. 151	Alf. Roberto H. Mascaró

1946

Comienzo del año 1946 y reválidas de Piloto Aviador Militar

En enero de 1946 se presentaron y comenzaron su entrenamiento como Pilotos Aviadores Militares en la Base Aeronáutica No. 1

y No. 2, los cabos que habían terminado su Curso de Aplicación en octubre de 1945, a razón de diez integrantes en cada una de estas unidades, los demás pilotos por mitades y como en todos los años, contaron con el período de vacaciones.

Con fecha 30 de enero de 1946 se concedieron, como reválidas cuatro brevets de P.A.M. a oficiales que habían cursado en Brasil, estudios prácticos y teóricos de aviación, según este orden:

Brevet de	P.A.M.	No. 100	Alf. José D. Cardozo
"	"	No. 101	Alf. Rubén Camps
"	"	No. 102	Alf. Washington Perdomo
"	"	No. 103	Alf. Nery Batello

y dos brevets a oficiales que terminaron el Curso de Aplicación:

Brevet de	P.A.M.	No. 104	Alf. José Ma. Fedrigotti
"	"	" No. 105	Alf. Redelise Turcatti.

Primer avión bimotor de la Aeronáutica militar

En febrero de 1946, el Estado adquiere por un precio simbólico el avión Beechcraft UC-45 bimotor, con motores Pratt and Whitney de 450 HP, que perteneciera a la Misión Aérea y Agregaduría Aérea de los Estados Unidos de América en nuestro país. Se le adjudica la matrícula 506, tenía pintado el nombre de " El Berraco", que era como se le nombraba normalmente, a partir de ese momento al UC-43 matrícula 501, se le comenzó a llamar" Berraco Chico" (posiblemente porque también era Beechcraft y de transporte).

Su primer vuelo con la matrícula de la Aeronáutica Militar lo efectuó el 17 de mayo de 1946. Fue afectado al uso de la Dirección General. En primera instancia, recibieron instrucción de vuelo de manos del Agregado Aéreo americano Tte. Cnel. Emmet Cassady, tres oficiales de la Aeronáutica Militar.

1946

Comienza la actividad aeronáutica, grave accidente en un Waco

1946

En el mes de marzo comienzan todos los cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica, con siete alumnos del Curso de Aplicación de Oficiales, diez cadetes de primer año de la Escuela Militar que se suman a los de segundo y tercer año también del Curso de Aeronáutica de esa Escuela, y finalmente, dos Ttes. 1ros. del Curso de Pasaje de Grado.

En las unidades de la Aeronáutica Militar, se comenzó el entrenamiento de acuerdo al programa anual de cada una de ellas, para lo cual se contaba con diferentes tipos de aviones, de acuerdo a la última distribución de marzo de 1944. De la Escuadrilla de Información de la Base Aeronáutica No. 1, formada por aviones Waco, el día 22 de marzo de 1946, despega uno de ellos, el N° 300, del Aeródromo "Boiso Lanza" que todavía era sede de esta Unidad, para un vuelo de entrenamiento, con el Tte. 2do. Carlos A. Alonso como piloto, acompañado por el Alf. Nery Batello, como observador; al fallar el motor inmediatamente del decolaje, por no recibir el flujo adecuado de combustible (la llave de paso del mismo, no estaba debidamente abierta), el piloto decide virar 180 grados para retomar la pista, entrando en pérdida de velocidad en el mismo campo de aterrizaje, por lo que el aparato se accidenta, pereciendo sus dos tripulantes, de resultas de este siniestro.

Grupo de Instrucción de la Base Nº 1 se muda la Dirección General

Dada las exiguas dimensiones del Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", sobre todo para la instrucción y el entrenamiento de los aviones N.A. AT-6, y la imposibilidad de usar el Aeródromo Militar "Gral. Artigas", por la saturación de vuelos de instrucción de la Escuela, se optó por crear en la Base N° 1, un "Grupo de Instrucción" que funcionaría en la Base N°. 2 de Durazno, hasta

tanto no se mudaran a la nueva sede de Carrasco. Este "Grupo" era comandado alternadamente por el Jefe o 2do. Jefe de la Base Aeronáutica N° 1, mientras estuvieron en Durazno, teniendo que estar uno de ellos presente en esa Base.

A partir del día 13 de abril se comenzó el traslado de la sede de la Dirección General de la Aeronáutica Militar a una mansión que se arrendó, también en el Prado, calle Lucas Obes N°. 897, donde se montaron todas sus oficinas y despachos. Hoy en esa hermosa casona funciona la Casa de la Cultura de la Intendencia Municipal de Montevideo.

La primera Posta Aérea Militar

Por inspiración del Doctor Luis Gálvez Chipoco, abogado peruano, presidente de la Confederación Sudamericana de Atletismo y del Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Chilena, General del Aire, Manuel Tovarías Arroyo, se organizó hacia Santiago de Chile, sede del Campeonato Sudamericano de Atletismo, denominado en forma extraordinaria "Barón Pierre de Coubertin", la primera Posta Aérea Militar. Este primer evento deportivo-aeronáutico, por el cual se trasladaría a Santiago de Chile la antorcha olímpica, tendría en líneas generales la realización de tres postas aéreas de diferentes lugares de América que convergerían el día 26 de abril de 1946 en Santiago de Chile. Estas tres postas serían: la de la Victoria, que integrada por los EE.UU. de América, Bolivia y Brasil, partía de ese primer país; la Bolivariana que partiendo de Caracas, estaba integrada por Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Chile; y finalmente la de San Martín integrada por Uruguay, Argentina y Chile. El Uruguay representado por la Aeronáutica Militar, intervino con un avión N.A. AT-6D N° 339 de la Base Aeronáutica N° 1, tripulado por el Cap. Mariano Navajas y el Tte. 2do. Walter Gianarelli, quienes partieron del

1946

Aeródromo "Boiso Lanza" el 24 de abril, para aterrizar sucesivamente en "El Palomar", Buenos Aires, donde fue entregada la Posta, de allí a Villa Mercedes y El Plumerillo en Mendoza, para arribar a Santiago el día 26, como estaba previsto.

Esta primera Posta Aérea Militar de las Américas, realizada exitosamente, dio cabida a que nuestro país interviniera en las próximas que se efectuaron en los diferentes países incluido Uruguay, coincidiendo siempre con el inicio del Campeonato Sudamericano de Atletismo. A partir de ésta se organizaron once Postas Aéreas Militares , todas cumplidas con aviones multimotores a los siguientes países: II abril de 1947 a Río de Janeiro, Brasil; III abril de 1949 a Lima, Perú; IV abril de 1952 a Buenos Aires, República Argentina; V abril de 1954 a San Pablo, Brasil; VI abril de 1956 a Santiago de Chile; VII abril de 1958 a Montevideo, en nuestro país; VIII junio de 1960 a Buenos Aires, República Argentina; IX mayo de 1961 a Lima, Perú; X junio de 1963 a Cali, Colombia; XI octubre de 1965 a Caracas, Venezuela; y finalmente en 1971, invitado nuestro país por la Fuerza Aérea del Perú, para que intervenga en el Congreso de la XII Posta Aérea de las Américas, designó al Cnel. (P.A.M.) Raúl Bendahan y al Cap. (P.A.M.) Erich Buhl para que concurran a Lima a representar a Uruguay, ya que por diversas razones se hacía imposible enviar un avión. Esta manifestación deportiva aeronáutica quedó trunca en 1971, por lo menos para Uruguay, pues esta fue su última intervención.

Desfile sobre Buenos Aires

Con motivo de la transmisión del mando presidencial en la República Argentina, por el cual accedió a la presidencia, el Gral. Juan D. Perón, se decidió por parte del Gobierno Nacional, enviar una delegación a este evento y una Escuadrilla de cinco aviones AT-6, compuesta por 3 aparatos de la Base Aeronáutica No. 2 y

dos de la Base No. 1, todos al mando del 2do. Jefe de la Base No. 2 May. Erling Olsen Böje e integrada por el Cap. Pedro O. Iglesias, Tte. 1 ro. Juvenal Rodríguez, Tte. 2do. Carlos R. Gómez, Tte. 2do. José Ma. Mazzetti y Tte. 2do. Asdo. Serafín Giarda, de la Base No. 2; y Tte. 1ro. Juan H. Alfaro, Tte. 2do. Odegar Borba, Tte. 2do. Luis A. Baró y Alf. Ángel Arriera, de la Base No. 1 . Los aviones partieron de "Boiso Lanza" el día 2 de junio, hacia "El Palomar" en Buenos Aires.

El día 4 de junio, día de la transmisión del mando, desfilaron sobre Buenos Aires, regresando a Montevideo el día 9 de junio, de donde al día siguiente los tres aviones de la Base Aeronáutica No. 2, Nos. 341, 342 y 346, volaron a Durazno.

Mobiliario para la base de Carrasco

Ante la ocupación de los nuevos edificios, que tendrían lugar en el correr de los próximos semestres, por parte de la Base Aeronáutica No. 1, en su nueva sede de Carrasco, se acordó solicitar la construcción del mobiliario necesario en el mes de julio al Servicio de Material y Armamento. Prácticamente casi todo su alajamiento sería nuevo, pues en "Boiso Lanza" esta Base Aeronáutica compartía con la D.G.T.A.G. y S. y anteriormente con la Dirección General de Aeronáutica Militar, los mismos edificios y muebles desde la época de la Escuela Militar de Aviación.

Capítulo Noveno

El Gral. Berisso Director General de la Aeronáutica Militar

1946-1947

Organización de la Aeronáutica Militar

1946

Aparece en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional N° 2.010 del 1ro. de agosto de 1946 y en su anexo, las modificaciones y actualizaciones de la Ley N° 10.050 Orgánica Militar, en la cual en su Capítulo VI, del título II, se refiere a la Dirección General de Aeronáutica Militar, que le corresponde:

a) El mando, la instrucción y la preparación de la Aeronáutica Militar, como también su administración;

b) Las funciones de asesoramiento en lo relativo a aeronavegación;

c) y la función de órgano movilizador general del Servicio de Aeronáutica con la participación de los establecimientos industriales privados de posible utilización, todo en la forma que establecieran las leyes.

El Poder Ejecutivo fijará los límites dentro de los cuales la Dirección General de Aeronáutica Militar ejercerá el mando, sobre las unidades de aviación afectadas a las Regiones Militares.

En el siguiente artículo se delimita lo que comprende la Aeronáutica Militar:

a) La Dirección General;

b) Las Bases Aeronáuticas Militares con las unidades de Aviación que se les afecten;

c) La Escuela Militar de Aeronáutica

d) El Servicio Aeronáutico

e) La Aerostación.

Seguidamente se refiere a las Bases Aeronáuticas Militares que constituyen la sede de las unidades tácticas de empleo militar regional o nacional, pudiendo ser afectado a las bases el material destinado a los servicios públicos.

Y le compete a las mismas:

a) El estudio táctico del territorio que ocupe la Región Militar correspondiente, dentro del límite de su especialidad;

b) La preparación aeronáutica entre las Regiones Militares incluso la de los comandos y tropas;

c) La instrucción especializada y el entrenamiento táctico del personal destacado en cada Base; y

d) La Policía Aérea Nacional. Sigue con la Escuela Militar de Aeronáutica, que es un Instituto de enseñanza de pilotaje y especialización técnica con la orientación y funciones delimitadas por otro artículo, donde dice que el ciclo de instrucción que deben cumplir los oficiales comprende además de los cursos que el Ministerio de Defensa Nacional estime necesario establecer, los oficiales de carrera y de reserva, realizarán cursos de piloto aviador y de especialista. Será además una Escuela de Formación de profesores, instructores y de personal obrero especializado para las industrias aeronáuticas.

Por último se refiere a los servicios de la Aeronáutica, que comprenden las reparticiones que tienen por misión satisfacer sus necesidades y también facilitar el cumplimiento de sus cometidos especiales. Comprende este servicio, una Oficina Central y la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, organizada en cuatro divisiones: Talleres Generales, Personal, Servicios Auxiliares y, Seguridad y Vigilancia.

1946

Todo esto en términos generales, más lo que le corresponde por la organización de las tropas del Ejército Permanente, en la cual se especifica en la organización de las armas combatientes, que la Aeronáutica en tiempo de paz, comprende dos Bases por lo menos, para asiento de un Grupo que comprenda escuadrillas de una o más especialidades con efectivos reducidos.

La Aeronáutica Militar iba tomando cuerpo en el Ejército, no solo como una nueva Arma, sino como algo diferente .A pesar de las Regiones Militares en las que estaban enquistadas las Bases Aeronáuticas; ya existía una conciencia por la cual había un sentido nacional, o mejor dicho una proyección nacional de la Aeronáutica por medio de su Dirección General, la cual gozaba de una cierta independencia dentro de la organización del Ejército, dada su especial constitución.

Accidentes fatales

El 23 de agosto, se suscita un lamentable accidente de aviación en la Base Aeronáutica N° 2, al entrar en colisión dos aviones N.A. AT-6 del "Grupo de Instrucción" de la Base Aeronáutica N° 1, se trataba de los aviones matriculados 338, con el Cbo. (P.A.M.) Carlos A. Díaz y el Alf. (P.A.M.) Huxley Lay Costa y el 339 con el Cbo. (P.A.M.) Antonio Legnani y el Sdo. Luis P. Melchor Delgado; quienes perecen de resultas de las heridas recibidas.

Pocos días más tarde, el 11 de setiembre, a su vez se accidentan y pierden la vida, el Tte. 2do. Benito Sánchez Leyton y el Sgto. Asdo. César E. Bianchi, en las cercanías de la Estación Quebracho, en el Departamento de Paysandú, tripulantes de un avión Curtiss SNC-1 No. 208, perteneciente a la D.G.T.A.G.y S Este aparato se había accidentado en el primer vuelo de prueba y fue recuperado por los talleres de la D.G.T.A.G.y S.

El Coronel Gestido presidente interino de PLUNA

Con fecha 2 de setiembre de 1946, y hasta tanto su Presidente el C/F Julio C. Poussin no regrese de los Estados Unidos, donde había sido enviado, es designado Presidente Interino del Directorio de la Sociedad de Economía Mixta "P.L.U.N.A.", el Director General de la Aeronáutica Militar, Cnel. Oscar Diego Gestido y pocos días más tarde el 6 de setiembre, se le adscribió al Ministerio de Defensa Nacional, con el cometido de llenar funciones de Asesor Aeronáutico del Ministro de Defensa Nacional.

Es de hacer notar, que en esos días, el Poder Ejecutivo toma la decisión, de acuerdo a lo que lo aconsejan sus representantes en la compañía P.L.U.N.A., de adquirir todo el capital accionario privado de esta compañía, por el valor nominal de las acciones respectivas, hecho que se produce el día 9 de setiembre por decreto que aparece en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional No. 2.031 del 17 de setiembre de 1946. Solamente quedó en suspenso esto, hasta tanto la Asamblea General no proveyera los recursos necesarios que demande esta decisión.

Al ser nombrado en estos cargos, el Cnel. Gestido presenta renuncia al de Director General de la Aeronáutica Militar, siendo aceptada por Decreto No. 6.563 de fecha 5 de setiembre de 1946, quedando en su lugar en forma interina el Jefe del Estado Mayor de Aeronáutica, Cnel. Medardo R. Farías.

El fin de los aviones Waco

Como solamente quedaron en existencia dos aviones Waco, luego del accidente ocurrido en marzo de 1946 al matriculado con el No. 300, se destinó uno de ellos, el No. 302, a la Base Aeronáutica No. 2, quedando el No. 301 en la Base Aeronáutica No. 1, ambos en la función de aviones estafetas y pudiendo volarlos solamente pilotos experimentados y familiarizados con este tipo de máquina.

El Gral. Berisso Director Gral. de Aeronáutica Militar

1946

Con la fecha 19 de setiembre de 1946, se nombra Director Gral. de Aeronáutica Militar al Gral. Cesáreo L. Berisso y con esa misma fecha en su lugar, se nombra al Cnel. Oscar D. Gestido Inspector del Arma de Aeronáutica y Miembro de la Comisión Calificadora de Servicios Militares . De esta manera, tanto el fundador de la Aeronáutica Militar, Gral. Berísso, como su alumno de los primeros cursos de la Escuela Militar de Aviación, el Cnel. Gestido, continúan ininterrumpidamante al servicio de su primer amor, La Aviación, por la cual dieron lo mejor de sus vidas y como contrapartida fueron sus más destacados exponentes.

Aumento sustancial de rubros en las aeronáuticas Militar y Naval

Tanto la Aeronáutica Militar, como la Aeronáutica Naval, sufrían en esos años, las carencias de rubros suficientes para mantener en vuelo sus aviones por lo limitado de las partidas de "combustibles y lubricantes", los que desde 1939 habían quedado congelados en $70.000, para la Aeronáutica Militar y $25.000, para la Aeronáutica Naval; aunque la potencia de los aviones había pasado de 13.005 HP a 19.100 en la totalidad y ya se esperaba un incremento sustancial en la cantidad de aparatos de ambas aeronáuticas, a adquirirse por leyes especiales de los EE.UU. de América, que se usarían en nuestro país. Estos nuevos aviones, muchos de ellos multimotores y con una potencia superior, distorsionarían totalmente lo previsto para unas aeronáuticas de dimensión mucha más modesta, por lo que el Poder Ejecutivo decidió enviar a la Asamblea General un Mensaje y Proyecto de Ley que aumentaba las partidas a $ 150.000 y $ 50.000, respectivamente.

Cambia el Jefe de Estado Mayor

Con fecha 26 de setiembre, el Jefe de Estado Mayor de la Aeronáutica Militar, Cnel. Medardo R. Farías, es nombrado para prestar servicios en la Inspección General del Ejército, al haber renunciado a ese cargo, siendo subrogado en el Estado Mayor, por el Tte. Cnel. diplomado en esta especialidad, Gustavo Bernadou, con esa misma fecha.

Pocos días más tarde, el 3 de octubre, se nombró al Cnel. Hernán S. Barú, en las funciones de Sub Director de la Aeronáutica Militar.

Se crea la Escuela Técnica de Aeronáutica

El día 10 de octubre de 1946, por Decreto No. 7.792, se crea la Escuela Técnica de Aeronáutica. Esta Escuela tiene sus orígenes en la Escuela de Aprendices, reglamentada el 18 de setiembre de 1940, aunque desde el año anterior tuvo alumnos, fue puesta a funcionar en el año 1941 al amparo de una rigurosa selección de ingreso. A su vez esta Escuela de Aprendices tuvo sus orígenes en el Curso de Aprendices creado por Ley Presupuestal del año de 1936, con jóvenes reclutados en las Colonias Educacionales, de donde se extrajeron numerosos técnicos, que dieron lo mejor de su vida a la vieja Aeronáutica Militar y luego Fuerza Aérea. La Escuela Técnica de Aeronáutica fue dependencia de la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios desde su nacimiento. Se fundó con un número de 80 alumnos aprendices, para un curso de dos años de duración. Este fue el viejo sueño del Gral. Berisso, que pudo llevarlo a cabo ahora, como Director General de la Aeronáutica Militar, pues desde el año 1924, en que aparece por primera vez el término Aeronáutica Militar, en un Mensaje y Proyecto de Ley según un esbozo que él hizo, y se presentó el 10 de junio de ese año, estaba ya programado en su artículo 8o. una Escuela de aprendices mecánicos, motoristas y

1946

carpinteros en sus varias especialidades, es decir una Escuela Técnica de Aeronáutica con otro nombre.

El SNJ-2 No. 343

En julio se adquirió un avión N.A SNJ-2 (versión de la marina del AT-6, con mayor autonomía y otras pequeñas diferencias como el empenaje de la cola, etc.), al que se le matriculó con el No. 343. Se adjudicó a la Dirección General y por tal motivo llevaba la letra C precediendo al número (C-343). Para mantenimiento, hangaraje, etc. dependía de la D.G.T.A.G. y S. por lo que estaba estacionado en "Boiso Lanza". Hizo su primer vuelo el 8 de octubre, su número de fabricante era 65-2007.

Nuevos pilotos aviadores militares

El día 29 de octubre de 1946, finalizan su Curso de Aplicación y reciben sus respectivos brevets de P.A.M. los siguientes oficiales:

Brevet de P.A.M.	No. 106	Alf. Juan M. De León López
" "	No. 107	Alf. Pedro Rivero
" "	No. 108	Alf. Jorge A. Borad
" "	No. 109	Alf. Francisco A. Rivas
" "	No. 110	Alf. Roberto Mascaró
" "	No. 111	Alf. Ademar Prego
" "	No. 112	Alf. Manuel E. Buadas

Se reciben los PT-26; actividad en las Bases Aéreas

A partir del mes de noviembre de 1946 se comienzan a armar los aviones Fairchild PT-26 de instrucción, recientemente recibidos, con motor Ranger de 200 HP y cabina cerrada, a diferencia de

los PT-19 que solo tenían parabrisas y 175 HP de motor. Estos aviones de color amarillo y matrícula canadiense construidos en ese país por la Fleet Manufacturing and Aircraft Ltd. de Fort Erie, Ontario, se adquirieron en cantidad de cincuenta y algunos fueron transformados más tarde en PT-19 por técnicos de la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios. Se les numeró del 641 en adelante

Las Bases Aeronáuticas Nos. 1 y 2, durante el mes de octubre y noviembre, para finalizar el entrenamiento anual realizaron ejercicio de tiro real y bombardeo en el campo de maniobras de "La Caballada" en Durazno, con equipo de aviones AT-6.

Nuevos oficiales de aeronáutica

El 22 de diciembre de 1946, se reciben como Alféreces de Aeronáutica los siguientes oficiales de la promoción "General José Gervasio Artigas":

Brevet de Piloto Aviador	No. 152	Alf. Jesús Altamirano
" "	No. 153	Alf. Rafael Bertrín
" "	No. 154	Alf. Walther Machado
" "	No. 155	Alf. Mariano Rodrigo
" "	No. 156	Alf. Celso Barrios
" "	No. 157	Alf. Juan Machicote
" "	No. 158	Alf. Marcelino García Vázquez

Oficiales de otras armas en la Aeronáutica

Durante el año 1946, al igual que en años anteriores y posteriores, prácticamente durante todo el desarrollo de la Aeronáutica Militar como organización dependiente del Ejército, prestaron servicio en las diferentes unidades del Arma, varios Jefes y Oficiales en tareas administrativas, de diferentes procedencias del Ejército, que en

términos generales hacían un fugaz pasaje por la Aeronáutica Militar. Difícilmente prestaban servicios por un tiempo mayor que el existente entre una jerarquía y otra. A veces estos oficiales habían sido aviadores de la época de la Escuela Militar de Aviación, que regresaron a su Arma de origen, como ejemplo de esto tenemos al May. Guido Gagliardini que fuera Piloto Aviador Militar recibido en 1931 y que de 1939 a 1942 ocupó el cargo de Director General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios.

Se solicita el "American Republics Project"

A requerimiento del Gobierno de la República ante el Gobierno de los Estados Unidos de América, para que se incluyera a Uruguay en el "American Republics Project", con todas sus facilidades, fue contestado favorablemente por este país, por lo que a mediados de 1946, arribó una misión militar aérea que cambiaría, o mejor dicho revolucionaría la instrucción de vuelo, así como algunos conceptos que hasta ese momento se tenían sobre el uso de los aparatos multimotores. Esta Misión vino a cooperar con el Ministerio de Defensa Nacional, a fin mejorar la eficiencia de la Aeronáutica Militar por el término de cuatro años, aunque su verdadera y trascendente actuación fue hasta mediados de 1947, trajo un despliege de medios nunca vistos en nuestro país. Comenzó sus actividades al principio de 1947 y el aeródromo en que actuó fue el "Gral. Artigas", sede de la Escuela Militar de Aeronáutica, en Pando.

"AMERICAN REPUBLICS PROJECT" PRIMERA MISIÓN AERONÁUTICA

El año 1947 sería un año diferente desde sus mismos comienzos. El normal período de licencia del verano, es totalmente trastocado, transformándose en una época de plena actividad, salvo para los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, que continúan con su ciclo de vacaciones como todos los años.

El cambio de nuestras costumbres se debió a la llegada a partir del 15 de diciembre de 1946, de la Misión Militar Aérea de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos de América (recién el 26 de julio de 1947 se creó la Fuerza Aérea en ese país), que vino con siete aviones AT-6C, cinco AT-11 y dos C-47A, más cuatro motores de repuesto para cada tipo de avión. El personal estaba compuesto por dieciocho oficiales, veintidós suboficiales y clases, todos estaban al mando del Tte. Cnel. William H. Mc. Whorter, Jefe de Misión; de los oficiales tres eran instructores de AT-6, tres de AT-11, dos de C-47, dos de navegación y los demás oficiales administrativos, de operaciones y de abastecimiento; de la tropa, venían instructores de mantenimiento, abastecimiento y radio.

1947

Todo este personal, con sus aviones, se instalaron en el aeródromo "Gral. Artigas", donde comenzó la instrucción de vuelo a partir del día 15 de enero de 1947, de acuerdo a la siguiente forma:

a) Revisión de la instrucción en aviones AT-6, de adiestramiento avanzado de caza y, aplicación de los últimos procedimientos tácticos y maniobras de caza, utilizados en la recientemente terminada Segunda Guerra Mundial.
b) Instrucción completa en avión AT-11, de adiestramiento avanzado de bombardeo, incluyendo navegación, observada y estima, con utilización de las ayudas radioeléctricas; así como también ejercicios tácticos de adiestramiento de bombardeo, incluyendo colaboración con la caza de protección de bombardeo y ejercicios de intercepción.

c) Instrucción completa en avión C-47 con empleo de radio ayudas para navegación.
   a) Preparación de personal de mantenimiento para aviones AT-11 y C-47, en todo lo referente a célula, motores, instrumental y electrónica.
   b) Instrucción sobre abastecimiento y organización de depósitos.

De cada unidad de la Aeronáutica Militar, se comisionó para que recibiera instrucción de vuelo a una serie de oficiales, con una jerarquía mínima de Tte. 2do. para monomotores y de Tte. 1ro. para bimotores, es decir que ya contaran con cierta experiencia de vuelo, realizando el curso de pilotaje en AT-6 diez oficiales pilotos aviadores militares; el de C-47 dos jefes y cuatro oficiales; y el de AT-11 un jefe y nueve oficiales.

También hicieron cursos de técnicos motoristas, seis oficiales asimilados y un Sgto. Asdo.; además cuatro mecánicos se prepararon en C-47 y nueve en AT-11.

La actividad en las unidades y desfile aéreo

Mientras se desarrollaban los cursos de pilotaje y de capacitación técnica en la E.M.A., por parte de la Misión Americana, la Aeronáutica Militar continuaba con su normal trajín. En la E.M.A., a pesar del movimiento de aviones, y personal que significaba las clases prácticas y teóricas que impartía la Misión Americana, se comenzó el Curso de Aplicación de oficiales en el mes de febrero, con siete nuevos alumnos y uno del año anterior, que lo terminó en el mes de marzo; como en ese año el 1ro. de marzo se realizaba la transmisión del mando presidencial, al cual accedió Don Tomás Berreta (quien había volado en Los Cerrillos, con Marcel Paillette, en el Farman "El Águila", el 4 de junio de 1913, en una visita

que realizara ese día con el Ministro de Guerra y Marina, Gral. Bernassa y Jerez), en todas las unidades de la Aeronáutica se efectuaban entrenamientos de vuelos en formación.

El 1ro. de marzo se realizó el desfile sobre Montevideo con todos los aviones PT- 19 y PT-26 en orden de vuelo, todos los AT-6, todos los Curtiss SNC-1 y el UC-45 "El Berraco" bimotor. Se reforzaron las formaciones de AT-6, con cinco aparatos de la Misión Aérea Americana, piloteados por oficiales de la Aeronáutica Militar. En este desfile aéreo también intervino una formación de 6 superfortalezas volantes B-29, de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los EE.UU. de América, que representó a ese país en la transmisión del mando presidencial. Existe una fotografía de estos aparatos estacionados en Carrasco, en la pista 06-24, donde también se aprecia una vista general del aeropuerto totalmente desprovisto de infraestructura.

Nuevo piloto aviador militar

El 25 de marzo de 1947, termina su Curso de Aplicación y recibe el brevet de P.A.M. correspondiente, el alumno que no lo había finalizado el año anterior.

Brevet de P.A.M. No. 113 Alf. Federico G. Ortiz.

Se crea el Grupo de Aviación Nº 3

De acuerdo a los antecedentes elevados por la Dirección General de la Aeronáutica Militar, en los cuales presentaba al Poder Ejecutivo, la necesidad de reorganizar al Arma, creando unidades "menores", entre las cuales surgía como prioritaria la de un Grupo de Bombardeo, dadas las nuevas adquisiciones de material de vuelo que llegó con la Misión Americana y las que llegarían más adelante en el correr del año 1947, es que por el Decreto

No. 9.108 del Poder Ejecutivo, de fecha 27 de marzo de 1947 se crea un Grupo de Aviación de Bombardeo, al que se denomina: Grupo No. 3, Bombardeo; Grupo Aeronáutico No. 3 (Bombardeo); y más tarde, definitivamente, Grupo de Aviación No. 3 (Bombardeo). Este Grupo funcionará interinamente hasta que se fije su base definitiva, en el Aeródromo Militar "Gral. Artigas", de Pando. Se le adjudican dos monoplanos PT- 26, los Nos. 647 y 648 y más tarde los aviones multimotores que vinieron con la Misión del "American Republics Project". Su primer jefe será el Tte. Cnel. Ramón R. Irazábal, quien es nombrado el 10 de abril de 1947.

El General Berisso conduciendo el arma que fundó

La Aeronáutica Militar iba tomando cuerpo y nadie más indicado que el Gral. Berisso para conducirla en esos momentos, en que no solo había que contar con iniciativa y creatividad como tenía él, que se adaptaba rápidamente a los cambios doctrinarios y tecnológicos, sino también, la jerarquía militar y firmeza de convicciones, para imponer sus ideas a un medio no muy receptivo, como podían ser los mandos del Ejército, sobre todo si gran parte de su presupuesto se desviaba a esta Arma novata, entre las otras cuatro. En un díscurso que pronunció el 21 de marzo de1947 durante una comida de camaradería, donde se hallaban casi todos los oficiales de la Aeronáutica, anunció la buena disposición del Sr. Inspector Gral. del Ejército, Gral. de División Pedro Sicco, para la creación del Grupo No. 3 y que procuraría estructurar un nuevo plan presupuestal, el cual contemplará las necesidades crecientes del Arma, especialmente en su aspecto técnico, y en la organización de los servicios; como fue su preocupación desde los años veinte, cuando comandaba la Escuela Militar de Aviación.

La variada actividad aérea en este año singular y el traslado de aviones y personal

En el mes de abril comenzaron a volar todos los alumnos del Curso de Aeronáutica de la Escuela Militar, incluidos los siete nuevos alumnos del primer año de cadetes, que ya habían hecho su vuelo de adaptación en marzo.

Luego de recibir el comando del Grupo No. 3, el que en realidad era inexistente, su Jefe se abocó a la tarea de integrarlo con los oficiales y el personal necesario para su funcionamiento. Primero fueron comisionados doce oficiales aviadores y días más tarde, siempre en el mes de abril, dos oficiales técnicos, dos sargentos, tres cabos y cuarenta soldados; de las diferentes unidades.

Paralelamente a todo este movimiento y al entrenamiento normal de la Aeronáutica Militar, de acuerdo a su programa anual, en las Bases Aeronáuticas Nos. 1 y 2, se comenzó a cumplir una preparación de vuelos de navegación e instrumental, con el fin de instruir a una serie de oficiales que fueron designados para trasladarse a los EE.UU. de América, con el cometido de traer en vuelo hacia el Uruguay más aviones AT-6 y AT-11, que fueron adquiridos en ese país en el correr del año 1947.

Con el arribo del nuevo material aéreo que trajo la Misión Americana y teniendo en mente la llegada de más aviones en el correr del año, la Dirección General de la Aeronáutica Militar, dispuso un pase de aviones de una unidad a otra, de la siguiente manera:

La Base Aeronáutica No. 2 recibió de la E.M.A., los cuatro Curtiss SNC -1 que hasta el momento contaba este instituto, Nos. 200,202,205 y 206; a su vez entregó a la Base Aeronáutica No. 1 los N.A. AT-6 Nos. 340,341 y 342 y esta unidad entregó a la Base Aeronáutica No. 2 los AT-6 Nos. 334,335 y 336 y el Waco 301. A su vez las dos Bases Aeronáuticas entregaron a la E.M.A. los aviones D.H. "Tiger Moth" Nos. 605 y 613; 600,602 y 611 respectivamente.

1947

En el mes de julio los Curtiss Nos. 206 y 207 fueron devueltos a la Escuela Militar de Aeronáutica por necesidades de instrucción.

Entrega de diplomas por parte de la misión americana

Los cursos que impartió la Misión Americana, finalizaron en los últimos días del mes de mayo, por lo que se estableció que el día 6 de junio se realizaría la ceremonia de entrega de diplomas al personal superior y subalterno graduado. Ese día en la sede de la Escuela Militar de Aeronáutica, con la presencia del Ministro de Defensa Nacional, Inspector General del Ejército, Director Gral. de Aeronáutica Militar, del Jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los EE.UU. de América, del Caribe, Gral. Hubert R. Harmon, autoridades militares, civiles y públicas, todos reunidos en el hangar No. 2 de la Escuela (es decirel hangar nuevo de material), se hizo entrega de los diplomas correspondientes, luego de las palabras del Ministro de Defensa Nacional, Gral. Pedro A. Munar, del Gral. Harmon y del Gral. Berisso.

El Grupo Aeronáutico Nº 3 (Bombardeo) en la Laguna del Sauce

A partir del día 11 de junio, la Comisión de Recepción del material que trajo la Misión Americana, presidido por el Jefe del Grupo de Aviación de Bombardeo No. 3, Tte. Cnel. Ramón R. Irazábal, procedió a recepcionar los aviones, motores, repuestos y vehículos de esa misión. Como los dos hangares del Aeródromo "Gral. Artigas", estaban repletos de aparatos y pronto se embarcaría la misión uruguaya que tendría por cometido traer más aviones de los Estados Unidos, se pensó que como todavía no

estaba terminado el hangar de Carrasco, se podría utilizar el de la nueva Base de Laguna del Sauce, semejante al de este último aeropuerto.

Puesto en conocimiento de estos detalles, el Director General de la Aeronáutica Militar, Gral. Berisso, sin dudar mucho, da la orden al Jefe del Grupo No. 3 que se instale con su unidad en la Base de Laguna del Sauce, a partir del día 1 ero. de agosto de 1947, lo que este se apresura a realizar. El día 2 de agosto quedan todos los aviones del Grupo hangarados en esa Base. Por supuesto la llegada de todo este material con su personal, a este lugar casi desierto, no dejó de llamar la atención al oficial de la Armada, que comandaba el destacamento de esa fuerza allí y que tenía su sede en un cobertizo, a un costado del hangar. Al ocurrir estos hechos, el oficial de la Armada informó por escrito de lo que estaba pasando a sus superiores. Mientras tanto el día nueve de agosto se habían terminado las operaciones relativas al traslado del Grupo No. 3 desde el Aeródromo "Gral. Artigas" a Laguna del Sauce, sin inconvenientes. El problema era la total falta de alojamientos; pasó algo parecido a cuando llegaron el 10 de julio de 1940 a la Base Aeronáutica No.2 todos sus integrantes, con el material de vuelo asignado, no había casi nada para acoger a tripulaciones, más que un hangar. En Laguna del Sauce pasó lo mismo, el único techo que existía lo constituía el hangar y algunas reparticiones dentro de él, sin luz, agua y otras comodidades. De cualquier manera, se alojaron todos en el hangar, los oficiales en lo que más tarde constituirían las oficinas y en una de ellas se instaló el Jefe del Grupo.

Se compraron algunos faroles para la noche y fueron pasando los fríos días de agosto, acomodando las pocas pertenencias que poseían y esperando otras que iban llegando por tierra y, en diferentes vuelos a Pando y a "Boiso Lanza" que casi diariamente cumplían los dos Fairchild PT-26 de su dotación.

1947

Los demás aviones, C-47, AT-11 y AT-6 que fueron traídos por la Misión Americana, no se volaban. Esta Base Aeronaval, que días más tarde, el 18 de setiembre de 1947, se bautizaría con el nombre del C/C Carlos A. Curbelo, (excelentísimo aviador naval que perdiera la vida, probando el primer Sikorsky que se armó, a principio de los años cuarenta), fue construida con el fin de que en ella albergara a la Aviación Naval, que hasta ahora ocupaba la Isla Libertad. Por lo tanto, difícilmente la Armada y dentro de ella la Aviación Naval, hubieran aceptado este estado de cosas, sobre todo ahora, que comenzaba una verdadera expansión en esta última institución, con nuevos aviones e hidroaviones, tripulados por nuevos aviadores navales, profesión que dentro de la Marina Militar se había ya consolidado gracias al empuje de hombres como los capitanes Poussin, Curbelo y Horacio del Pilar Bogarín, todos aviadores militares, de la época heroica de la Escuela Militar de Aviación.

Por lo anteriormente expuesto, el día 28 de agosto de 1947, se recibió la orden de abandonar las instalaciones de la Laguna del Sauce y regresar a la Escuela Militar de Aeronáutica, de donde habían salido.

Ese mismo día se trajeron todos los aviones al viejo aeródromo de la Aéropostale y poco a poco se fue regresando todo lo que se había llevado, finalizando el traslado el día 11 de setiembre.

Esta frustrada ocupación de la Base de Laguna del Sauce, que años más tarde se trató de reeditar, solo queda en la memoria de algunos de sus protagonistas, fundadores del Grupo No. 3 y nunca se había escrito nada al respecto, por lo que era necesario para salvaguardar la verdad histórica, reproducir algunos recuerdos sobre esto del Sr. Tte. Gral.(Av.) José D. Cardozo y del Cnel. (Av.) Carlos Mercader, que amablemente se prestaron a darnos unos minutos de su tiempo.

La instrucción de vuelo en AT-6 y accidente mortal en uno de ellos

La instrucción de vuelo en aviones AT-6, se cumplía en los aeródromos cuyas dimensiones no presentaran problemas a los pilotos que se iniciaban en ellos, por lo que los aparatos de ese tipo de la Base Aeronáutica No. 1, que recién el día 15 de agosto había comenzado la mudanza a su nueva sede en el Aeropuerto Nacional de Carrasco, todavía mantenía dichos aparatos en el Aeródromo de "Boiso Lanza" y como era costumbre, de mañana eran llevados al Aeródromo "Gral. Artigas", por pilotos experientes y allí se comenzaba la instrucción. El día 28 de agosto, el AT-6 D No. 342, que pertenecía dentro de la Base Aeronáutica No. 1 al Grupo de Información No. 1, por lo que su matrícula era G1-342 (aunque en verdad este Grupo no existía como tal, en realidad no era más que la Escuadrilla de Información de años atrás, que quizá se pensó en transformarla en un Grupo de Aviación) se llevó a la E.M.A. y allí se comenzó con los vuelos programados. En el segundo de la mañana subió el Alf. Juan M. De León, quien a pesar de la poca visibilidad, ese día había niebla en bancos más al norte, se alejó del aeródromo, quedando envuelto en ella, por lo que comenzó a volar bajo, perdiendo la orientación y realizando virajes verticales para tratar de mantenerse visual, entró en pérdida de velocidad accidentándose en las cercanías del pueblo de San Bautista en el departamento de Canelones, donde perdió la vida al destrozarse el avión contra el terreno.

La Base Aeronáutica Nº 1 en su sede de Carrasco

La Base Aeronáutica No. 1, como se expresó anteriormente, había comenzado la mudanza a su actual y definitivo emplazamiento en el Aeropuerto Nacional de Carrasco el día 15 de agosto de 1947, en forma paulatina, sin que se desregularizara la marcha normal de la Unidad, quedando en «Boiso Lanza» los oficiales y

1947

el grueso de la tropa hasta el día 23 de agosto de 1947, en que por una orden directa del Director General de Aeronáutica Militar, Gral. Cesáreo L. Berisso, ante la presunta eventualidad de que a las instalaciones de la Base en Carrasco se le diera otro destino, se ocupó con oficiales y tropa una parte de esas instalaciones, pues como todavía no se había terminado la aeroestación, (que hoy se encuentra reformada en embarques y llegadas), se usaban varias de sus dependencias, como el anfiteatro y el casino de oficiales, para sala de arribos y salidas, oficinas de las compañías aéreas, sala de operaciones, etc. En la Plaza de Armas actual, estacionaban los aviones intercontinentales de la época como los Lancastrian, los DC-4, los DC-6 y los más modestos DC-3, Curtiss C-46, etc. Por supuesto que aquella Base Aeronáutica No.1, no se parecía mucho a la actual Brigada Aérea I, todo era más reducido y no olvidemos que el único Grupo de Aviación, que semanas más tarde también se mudó a Carrasco, era el No.3 (Bombardeo).

Los nuevos aviones que se le adjudicaron en forma provisoria al Grupo Aeronáutico Nº 3

En el mes de setiembre el Grupo Aeronáutico No.3 comienza a volar sus aviones AT-6, AT-11 y C-47, todavía sin matrícula uruguaya, usando para identificarlos los números de serie de cada uno, que eran los siguientes:

1o. AT-6C-NT No.41-32287 matrícula 345
AT-6C-NT No.41-32999 matrícula 351
AT-6C-5-NT No.42-3903 matrícula 346
AT-6C-10-NT No.42-43960 matrícula 347
AT-6C-10-NT No.42-44014 matrícula 348
AT-6C-15-NT No.42-44393 matrícula 350
AT-6C-15-NT No.42-49045 matrícula 349
AT-6D-NT No.42-84375,matrícula 344, este último avión

llegó en barco encajonado para reemplazar a un AT-6C que en el vuelo de los Estados Unidos al Uruguay se accidentó en Río de Janeiro, Brasil.

2o. AT-11-BH No.42-37228
AT-11-BH No.42-37235
AT-H-BH No.42-37423
AT-11-BH No 42-37326
AT-11 -BH No.42-37453, estos bimotores fabricados por Beechcraft, con motores Pratt and Whitney R-985-AN-1 de 450 HP, venían equipados con miras "Norden" de bombardeo, piloto automático, radio compás, instrumentos, etc. Se les matriculó del número 100 al 104 correlativamente, llevando adelante la característica G3, separado del dígito por un guión.

3o. C-47A-30-DK No.43-48007

C-47A-80-DL No.43-15079, los que fueron matriculados con los números 507 y 508, anteponiendo también G3, al dígito. Estos bimotores de transporte tenían dos Pratt and Whitney R-1830-92 de 1200 HP, podían llevar veintisiete soldados o diez mil libras de carga, vinieron equipados con todos los instrumentos de la época.

4o. En el mes de setiembre le fue adjudicado además otro PT-26 recientemente armado cuya matrícula era el No.649.

Se embarcaron para los Estados Unidos los pilotos y técnicos

La preparación de los oficiales y técnicos asimilados para emprender el viaje de venida hacia el Uruguay, había terminado, y los aviones AT-6 y AT-11 estaban prontos en los Estados Unidos, por lo que se embarcaron con destino a ese país veinticuatro oficiales y técnicos a mediados de agosto, arribando a Kelly Field en San Antonio, Texas, el día 20 de ese mismo mes. Durante todo setiembre preparan los aviones para el largo viaje que tendrían que encarar en octubre.

1947

El Grupo Aeronáutico Nº 3 se muda a Carrasco

1947

A principios del mes de octubre, se ordena al Grupo Aeronáutico No.3 (Bombardeo) que se traslade del Aeródromo «Gral. Artigas» a su sede definitiva, en la Base Aeronáutica No.1, sita en el Aeropuerto Nacional de Carrasco, lo cual se comienza el día 7 de octubre, finalizándolo el 17 de octubre de 1947.

Para que no se produjeran problemas con el alojamiento en Carrasco, la Dirección General de la Aeronáutica Militar hizo el día 9 de octubre, una distribución de los pabellones existentes en ese predio, dividiéndolos entre los Grupos No.1 (inexistente, era en realidad la Base Aeronáutica No.1) y No.3, designando además los lugares, espacios, cobertizos, hangar, alojamientos, etc. que serían comunes a los dos Grupos y tendrían que compartir.

Distribución de los aviones que trajo la misión americana

En la primera distribución de los aviones que trajo la Misión Americana, el día 6 de octubre, se adjudicaron a la Base Aeronáutica No.1, dos AT-6C; a la Base Aeronáutica No. 2, tres AT-6C; a la Escuela Militar de Aeronáutica, dos AT-6C; a la D.G.T.A.G.yS., un AT-6D y un AT-11; al Grupo Aeronáutico No.3 (Bombardeo), dos C-47 A y cuatro AT-11. Estos aviones fueron adjudicados por números de serie, pues todavía no estaban matriculados.

LOS AT-6D EN VUELO HACIA URUGUAY

A los veintiún días de haber llegado a San Antonio, Texas, en los EE.UU., el grupo de aviadores y técnicos que trasladarán en vuelo los siete aviones AT-6D hasta Montevideo, deciden partir hacia el sur, haciéndolo el día 10 de octubre, de acuerdo al siguiente orden:

Avión No.1 ,AT-6D-NT No.Serie 44-81357, Tte. Cnel.Gualberto F. Trelles,Jefe del Agrupamiento y Cap.Fernando R. Blanco.

Avión No.2,AT-6D-NT No.Serie 44-81436, Cap.Mariano Navajas y Tte.2do Asdo.Serafín Giarda.
Avión No.3,AT-6D-NT No.Serie 44-81460, Cap.Pedro O. Iglesias y Tte.2do.Asdo.Alcides Luzuriaga.
Avión No.4,AT-6D-NT No.Serie 44-81194, Cap.Juan H. Alfaro y Sgto.1ro.Asdo.Esaú Prada.
Avión No.5,AT-6D-NT No.Serie 44-81409, Tte.1ro.Danilo E. Sena y Tte.2do.Asdo.Leonardo Sívori.
Avión No.6AT-6D-NT No.Serie 44-81616,Tte.1ro Alcides Rovira y Tte.1ro.José Pérez Caldas.
Avión No.7,AT-6D-NT No. Serie 44-86546, Tte.1ro Tabaré De León.

Estos aparatos vinieron con la bandera de Artigas pintada en el timón de dirección, sin número de matrícula, con el dígito que le correspondía a cada uno pintado en el capot y en la cola (que luego fue borrado para pintarle la matrícula). En la larga ruta hacia el sur, en el primer día hacen la etapa que va de Kelly Field a Veracruz, en México, de donde parten el 12 de octubre para llegar a Managua, Nicaragua y de allí el 13 arriban a Albrook Field en la Zona del Canal de Panamá. Desde este último punto, continúan el vuelo por la ruta del Atlántico, contorneando el continente sudamericano, haciendo paradas para pernocte y carga de combustible en Barranquilla, Colombia; Maracaibo y La Guayra en Venezuela para arribar el 21 de octubre a Waller Field, en la isla Trinidad, cercano a Puerto España. El vuelo continúa sin mayores alteraciones del programa, entre los días 25, 26 y 27 de octubre, tocando Atkinson Field en la Guayana Británica; Cayena en la Guayana Francesa; Belén, San Luis y Fortaleza en Brasil. El 1 ro. de noviembre cumplen la etapa San Salvador - Victoria, de donde se dirigen a la Base de Santa Cruz el día 3 de noviembre Río de Janeiro, a ese aeródromo arribaron tres aparatos por causa de las malas condiciones del tiempo, haciéndolo dos en Palacete y dos en el Aeropuerto de Santos

1947

Dumont, alternados de Santa Cruz. Finalmente se reunieron los siete NA AT-6 en Santa Cruz, de donde partieron el día 6 hacia Florianópolis y Porto Alegre pernoctando en esta ciudad. Al día siguiente despegan todos de la capital "Gaucha", llegando a las 11:00 de la mañana al Aeródromo "Gral. Artigas" de Pando, donde eran esperados por familiares, público y la prensa.

Este fue el primer vuelo que encaró la Aeronáutica Militar en una ruta tan larga, con la plena seguridad de alcanzar su objetivo con todo éxito, a pesar de que en aquella ya lejana época, las ayudas de navegación, la infraestructura, el mantenimiento y otros ponderables, no eran los mismas que hoy en día.

Para este vuelo se dividió la escuadrilla de siete aparatos en dos patrullas, la primera compuesta por cuatro elementos al mando directo del Tte.Cnel. Gualberto F.Trelles y la segunda de tres, al mando del Cap.Mariano Navajas. En cada una de las patrullas se seleccionó un navegador entre los pilotos; en la primera iba el Cap. Fernando R. Blanco y en la segunda el Tte. 1ro. Tabaré De León.

A todos los aviones se le había colocado un "belytank", tanque auxiliar de : combustible que iba colocado en la "barriga" del aparato. Fueron matriculados con los Nos. 352 al 358, según lo siguiente: 352 44-81616, 353 44-81357, 354 44-81436, 355 44-81194, 356 44-81460, 357 44-81409, 358 44-81546.

LOS AT-11 EN VUELO HACIA URUGUAY

Cuando los AT-11 y sus tripulaciones se hallaron en condiciones de emprender el viaje hacia Uruguay, fijaron la partida para el día 21 de octubre de 1947 del aeródromo de Kelly Field, en San Antonio, Texas, de acuerdo al siguiente orden:

Avión AT-11-BH No. 42-37509 con el Cnel. Hernán S. Barú, Jefe del Agrupamiento, el Cap. Mario S. Arenas y el Alf. Asdo. Miguel Sánchez;

Avión AT-11-BH No. 42-37707 con el May. Juan C. Jorge, el Cap .Juan Villanueva, que además era el navegador del agrupamiento y el Alf. Asdo. Victorio Mori;
Avión AT-11-BH No. 42-37624 con el Cap. Gualberto Etcheverry y el Tte. 2do. Asdo. Nicolás Senese;
Avión AT-11 -BH No. 42-37254 con el Tte. 1ro .Armando Mutter, el Dr. Amilcar Falco (médico de la Misión y piloto civil) y el Alf. Asdo. Juan F. Hernández; y
Avión AT-11-BH No. 42-37699 con el Tte. 1ro. Efraín L. Bacardaz y el Tte.1ro. Francisco Otero.

En el primer día de viaje al igual que los AT-6, arribaron a Veracruz en México, luego de haber repostado en Tampico. En el segundo día, es decir el 22 de octubre llegaron a Managua, Nicaragua, pasando por Tapachula en México; y el 26 de octubre hacen escala en Albrook Field, zona del Canal de Panamá, de donde parten para seguir la costa del Atlántico, en la América del Sur.

El 5 de noviembre ya se encuentran en Waller Field isla de Trinidad, adonde habían arribado pasando por Barranquilla, Maracaibo y La Guayra, en Colombia y Venezuela. El 11 de noviembre llegan a Atkinson Field en la Guayana Británica, de donde parten el 13 hacia Rochembeau en la Guayana Francesa. El viaje prosigue entrando al Brasil por Belén y contorneando la costa pasan por Fortaleza, el 17 de noviembre se estacionan en Natal y enseguida continúan por San Salvador, Victoria y el 25 de noviembre llegan al Aeropuerto de Santos Dumont en Río de Janeiro, continuando su vuelo para arribar los cinco bimotores el día 29 de noviembre al Aeropuerto Nacional de Carrasco, fin de su largo viaje desde los Estados Unidos de América que fue cumplido con todo éxito.

Estos cinco AT-11 fueron matriculados con los números del 105 al 109, cuando fueron dados de alta en la Aeronáutica Militar.

1947

Capítulo Décimo

El Cnel. Oscar M. Sánchez Director General de la Aeronáutica Militar

1947-1948

El Gral. Berisso pasó a situación de retiro

1947

Por decreto Nº 10.433 de fecha 21 de noviembre de 1947, publicado en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional Nº 2.283, de fecha 24 de noviembre de 1947, pasó a situación de retiro por imperio de la ley, el Gral. (P.A.M.) Cesáreo L. Berisso.

El día 6 de noviembre había cumplido sesenta años de edad, de los cuales estuvo unido a la Aeronáutica de una u otra forma, por espacio de más de 35 años, siendo uno de los dos fundadores de la Aviación Militar en nuestro país. Su retiro no significó su alejamiento de la Aviación, continuó prestando sus invalorable servicios en comisiones de las cuales formaba parte desde tiempo atrás, como la de "Estudios de la Ley de Aeródromos", la del "Aeropuerto Nacional de Carrasco" y de julio de 1951 a julio de 1952, Presidente del Directorio de PLUNA.

Tampoco por un buen tiempo dejó de volar, manteniéndose entrenado a pesar de su edad tanto en aviones antiguos como el Potez No.404, que era el único de su tipo que se mantuvo en orden de vuelo hasta abril de 1948, solamente volado por él; como modernos, ejemplo el Beechcraft bimotor UC-45 No. 506, que lo llegó a volar solo, el 22 de octubre de 1947, yendo de co-piloto el Tte. 2do. H. R. Bía y el Cbo. Juan C. Mansilla como mecánico, quienes lo acompañaban casi siempre, cuando este aparato dependía de la D.G.T.A.G.y S. Algunas veces volaba solamente con el Cbo. Mansilla, meses más tarde cuando este bimotor pasó a depender del Grupo de Aviación No. 3, cambió de compañeros pero continuó

volándolo, al igual que los AT-11, los Piper y los PT-26. En el Potez 404 su compañero era el Tte. 2do. Asdo. Alcides Luzuriaga, quien era su mecánico de confianza y amigo, desde los años veinte.

El Cnel. Oscar M. Sánchez Director Gral. de Aeronáutica

En lugar del Gral. Berisso, fue nombrado Director General de Aeronáutica Militar, el Cnel. Oscar M. Sánchez, quien había ingresado en la Escuela Militar en el año 1922, de donde egresó como Alférez del Arma de Infantería en 1926, pasando a la Escuela Militar de Aviación en 1928 para realizar el curso de Pilotaje de Oficiales. En diciembre de 1928 recibe las alas de Piloto Aviador Militar y el brevet No. 23. Cuando se crea el escalafón del Arma de Aeronáutica en 1934, pasa a formar parte de él con el Grado de Capitán, continuando su carrera en la nueva Arma, donde alcanza el máximo nombramiento el 21 de noviembre de 1947, cuando es designado Director General.

Fin de cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica y en la Escuela Militar

El día 2 de diciembre se realiza la ceremonia de clausura de Cursos, en la Escuela Militar de Aeronáutica, en este acto que será el último que se haga sin la presencia de cadetes, se otorgan los brevets de Pilotos Aviadores Militares a la promoción que había finalizado su Curso de Aplicación en el Instituto, de acuerdo a este orden:

Brevet de	P.A.M.	No. 114	Alf. Walther Machado
"	"	No. 115	Alf. Mariano Rodrigo
"	"	No. 116	Alf. Jesús Altamirano
"	"	No. 117	Alf. Juan C. Machicote
"	"	No. 118	Alf. Rafael Bertrín
"	"	No. 119	Alf. Celso R. Barrios
"	"	No. 120	Alf. Marcelino García

1947 El 24 de diciembre de 1947, reciben su despacho de Alféreces del Arma de Aeronáutica y los brevets correspondientes, los

alumnos de la Promoción "Libertad o Muerte" de la Escuela Militar de acuerdo al siguiente orden:

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 159	Alf. Hebert Pampillón
"	"	"	No. 160	Alf. Pedro Godín
"	"	"	No. 161	Alf. William Cabrera
"	"	"	No. 162	Alf. Oscar Musto
"	"	"	No. 164	Alf. Carlos Souto
"	"	"	No. 165	Alf. Dewar Viña
"	"	"	No. 166	Alf. Luis A. Charquero
"	"	"	No. 168	Alf. Héctor Dutra

También reciben su despacho de Alféreces de Aeronáutica, los alumnos del Curso de Pasaje de Grado para Sgtos. 1eros. dentro de esta promoción:

Alf. (P.A.M.) Walter Alvarado y Alf. (P.A.M.) Juan A. Borba

Esta es la última promoción del Arma de Aeronáutica que saldrá de la Escuela Militar, las siguientes lo harán, como se podrá ver, de la Escuela Militar de Aeronáutica.

La evolución de la Aeronáutica Militar

En este nuevo año que se inicia, encontramos a la Aeronáutica Militar, en preparación para nuevas conquistas, en el camino independentista que se ha trazado, luego de la llegada del nuevo material aéreo y de las nuevas ideas que aportó la Misión Americana que todavía permanecía en parte en el país.

La importancia que iba tomando en todos los ámbitos del Estado, el desenvolvimiento de la Aviación Nacional, hacía que la ruta se fuera desbrozando rápidamente y que el horizonte se entreviera cada año más amplio. La Aeronáutica Militar en pocos años, desde su creación en 1935, se había transformado en una moderna y compleja organización, sobre la cual el Gobierno y el pueblo del país miraban con esperanza cada uno de sus nuevos éxitos, usando de sus medios aéreos y su tecnología, cada día con mayor asiduidad, tanto en el transporte

de sus gobernantes; en misiones estrictamente militares; otras puramente de salvaguardar la vida humana en convenio con el Ministerio de Salud Pública; también con el de Ganadería y Agricultura en la lucha contra la langosta, o contra el contrabando de ganado; en la organización de la Aviación Comercial, dirigiendo PLUNA primero como servicio de Economía Mixta y luego como Ente Autónomo; en la marcha y organización de los aeroclubes, brindando instructores idóneos, que hoy son muy recordados en pueblos y ciudades del interior donde actuaron; en fin, cada día que pasaba, su importancia era mayor en el contexto general del país, escapando al concepto que se tenía de las Armas del Ejército, era diferente y así parecía a la vista de todo el mundo.

1948

El Gobierno de la época presidido por don Luis Batlle Berres (el presidente don Tomás Berreta había fallecido el 1ro. de agosto de 1947) era sensible y proclive a la Aviación, de la misma manera que lo había sido su tío don José Batlle y Ordóñez en la segunda década del siglo, cuando se creó la Escuela de Aviación Militar. Además ante el arrollador avance de la Aeronáutica, durante y después de la Segunda Guerra Mundial, nadie podía ser indiferente a ella, solamente había que mantenerse en el cauce y usar de la mejor manera los ofrecimientos, créditos, misiones, becas, etc., que nos brindó los EE.UU. de América en esos años, que estuvieran de acuerdo a nuestra dimensión, sin caer en tremendismos, que es lo que se hizo, aceptando lo que mejor nos convenía.

Ya se había adquirido el exelente material de vuelo de entrenamiento que eran los AT-6 y AT-11 más los PT-19 y PT-26; se contaba con aviones de transporte C-47 y también se habían seleccionado los aviones de combate que, por el "Convenio de Prestamos y Arriendos" con los EE.UU. de América, se iba a firmar en 1949.

La Aeronáutica Militar pues, iba a contar en poco tiempo con una Fuerza Aérea adecuada a nuestras necesidades, solamente faltaban po-

cas cosas para que su organización se redondeara. Entre esas pocas cosas estaba la formación de los Oficiales, que hasta ahora dependía, en gran parte, de la Escuela Militar, pues era en esa casa de estudios donde se seleccionaban y preparaban a los futuros oficiales aviadores, en un ambiente totalmente ajeno al medio en que deberían actuar luego de recibidos, por lo que se pensó ya a fines de 1947, trasladar primero al Curso de Aeronáutica de la Escuela Militar, que en aquella época estaba en la Avda. Garibaldi No. 2313, a la Escuela Militar de Aeronáutica y segundo, seleccionar y crear un Curso de Preparatorios en la misma Escuela Militar de Aeronáutica. Estas dos etapas se cumplieron la primera en 1948 y la segunda en 1949; para esto hubo que hacer varias modificaciones en la infraestructura y en la mentalidad de la oficialidad, profesores, instructores, etc. lo que se realizó paulatinamente y con los consabidos choques entre las autoridades de ambas casas de estudio.

Mientras tanto la Aeronáutica Militar, como casi todos los años, en los dos primeros meses del año mantenía el normal período de vacaciones por turnos.

Dos ascensos más en la promoción "Libertad o Muerte" y el comienzo del Curso de Aplicación

Con fechas 29 de enero y 28 de febrero, respectivamente, ascienden al grado de Alféreces de Aeronáutica, los siguientes alumnos del Curso de Aeronáutica de la Escuela Militar, pertenecientes a la Promoción "Libertad o Muerte".

Brevet de Piloto	Aviador	No. 163	Alf. Servando Culshaw
"	"	"	No. 167	Alf. Walter Samarello

Estos dos oficiales que recibieron sus despachos de Alféreces en este período, más los ocho que se recibieron en diciembre de 1947, comenzaron el Curso de Aplicación de Oficiales en la

Escuela Militar de Aeronáutica, y el entrenamiento de vuelo, en el mes de marzo de 1948.

Los cadetes en la Escuela Militar de Aeronáutica

Ante la inminencia de la llegada de los cadetes a la Escuela Militar de Aeronáutica, se tomaron varias medidas con el fin de poder acomodarlos en el antiguo pabellón de alumnos (donde hoy se encuentra la enfermería), haciendo varios trabajos, a efectos de destinarlo como dormitorio, comedor y casino de Cadetes.

Por fin llegó el tan esperado día el 1ro. de abril de 1948, se incorporó con una ceremonia el Curso de Cadetes de Aeronáutica de la Escuela Militar, a la Escuela Militar de Aeronáutica. Aprovechando ese día para la apertura de cursos, se realizó dicha ceremonia según el siguiente orden:

1) Lectura de la Orden del Director de la Escuela Militar de Aeronáutica y lectura y firma de las actas de incorporación de Cadetes y apertura de Cursos.
2) Entrega del Pabellón Nacional al Cadete abanderado de la E.M.A.
3) Palabras del Director de la E.M.A., May. Erling Olsen Böje.
4) Revista y desfile.
5) Despedida de la Bandera, inspección del material de vuelo y visita a las dependencias del Instituto.

De esta manera se incorporaba este pequeño grupo de Cadetes a la E.M.A. y con ellos una gran esperanza del seguro engrandecimiento del Arma. En verdad fue un pequeño grupo el que llegó ese día, pues no eran más que 15 Cadetes pertenecientes al se-

1948

gundo y tercer año del Curso de Aeronáutica, aún no se había formado el primer año. Pasaron a alojarse en el pabellón donde hoy se encuentra la enfermería. Habían salido de la Escuela Militar con sus pertenencias ese mismo día en un camión, sin que en ese viejo local de la Avda. Garibaldi se les despidiese de alguna forma. Como siempre pasa, los protagonistas de esa escición, que estaban haciendo historia, no se percataban muy bien de ello, aunque todos se sentían alegres y contentos ante estos nuevos y blancos edificios de la Escuela Militar de Aeronáutica y el gran horizonte que les brindaba el campo de aviación, sin paredes grises que los sofocara.

En esos días, los Cadetes de Aeronáutica gozaban de una libertad casi ilimitada, aún no comenzaban los vuelos para ellos y se esperaba que pronto vendrían más, para verdaderamente organizar los tres años del Curso de Cadetes, además todavía no estaban en forma oficial en Pando, recién con fecha 26 de abril de 1948 es creado por el Decreto No. 11.438 que se publica el 30 de abril, en el Boletín No. 2.386 del Ministerio de Defensa Nacional. En este decreto se considera que, a los efectos de una mayor y mejor preparación profesional para la formación de los futuros oficiales de Aeronáutica y con el mismo fin de familiarizarlos con el medio en que deberán actuar, existe real interés en que los Cadetes del Curso de Aeronáutica sigan los mismos en la Escuela Militar de Aeronáutica. Ese mismo día es publicado en la Orden de la Dirección General de Aeronáutica Militar con el No. 7.868, en la que en su artículo 2do. el Director General hace una serie de consideraciones, relativas al trascendente hecho entre los cuales es dable destacar algunos como los que siguen:

"...*En ella* (se refiere a la Escuela Militar de Aeronáutica) *están depositadas las esperanzas de la Aeronáutica Militar entera, que cifra su mañana en las generaciones que justamente hoy comienzan a formarse...*"

Luego se dirige a los Cadetes de esta forma: "...*Caballeros Cadetes: con el impulso magnífico de vuestra juventud y vuestra fé en la Aviación, habéis venido a reclamar un puesto en un Arma que se precia en ser "Vanguardia de la Patria", se os ofrece la generosa oportunidad de entablar la lucha por conquistar ese sitial de honor..."*

Y finalmente se dirige a los Sres. Jefes e Instructores de la E.M.A.:"... *esta hora es de júbilo para toda la Aviación Militar, debe ser para vosotros, hora de firme determinación de inquebrantable propósito, de solemne promesa, que muy pronto entregaréis al servicio de la Patria una promoción de Pilotos que, frente a la preparación técnico profesional más completa y moderna, alentarán el antiguo espíritu de los héroes con cuya sangre y sacrificio se cimentó la Aviación Nacional..."*

De esta manera nuestro primer instituto aeronáutico queda a cargo de la formación integral del futuro oficial de aeronáutica. De acuerdo a los nuevos programas, se eliminará posteriormente la realización de los cursos de aplicación, y por consiguiente los únicos brevets que se otorgarán a partir del año 1951 serán los de Piloto Aviador Militar, que como se recordará se habían comenzado a otorgar a partir del año 1923, en que se terminó el primer Curso de Aplicación, durante el primer año del Comando de la Escuela Militar de Aviación por el May. Berisso.

El 26 de abril también se sancionaron decretos relativos a la creación del Curso de Cadetes en la E.M.A., por los cuales se dan facilidades a los Cadetes de la Escuela Militar de otras armas para que formen parte de los primeros y segundos años de Cadetes de la Aeronáutica, autorizando el pasaje con materias previas y de los aspirantes del segundo año de Preparatorios, conjuntamente con Cadetes de primero y segundo año que sean necesarios para completar hasta cincuenta el número de alumnos del Arma de Aeronáutica. Es decir que a los quince originales que llegaron el

1948

1ero. de abril se les sumó treinta y seis completándose el número de cincuenta y uno de los tres años.

Nombramiento de profesores y nueva distribución de aviones

El 4 de mayo se nombraron los profesores de las diferentes materias que se impartirían en la E.M.A. para los tres años del Curso de Cadetes y también para el Curso de Pilotaje de Tropa de treinta y dos alumnos que ese año iba a tener lugar y para el cual hubo un llamado el 10 de agosto de 1947 y otro el 1ro. de abril de 1948. Para todos estos alumnos más los del Curso de Aplicación, la E.M.A. contaba con once PT-19 A, ocho PT-19B, veinte PT-26, tres AT-6D y cuatro AT- 6C, de acuerdo a la nueva distribución de aviones llevada a cabo el 24 de abril de 1948 según la siguiente lista, para todas las unidades de la Aeronáutica Militar:

— Escuela Militar de Aeronáutica:

3 AT-6D Nos. 344,357 y 358

4 AT-6C Nos. 345,346,350 y 351

11 PT-19 A Nos. 620, 621, 622, 623, 624, 626, 627, 628, 629, 630 y 631; 8 PT-19 B Nos. 632, 634, 635, 636, 637, 638, 639 y 640; 20 PT-26 Nos. 641, 642, 643, 645, 646, 647, 649, 652, 654, 655, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 667, 668, 670 y 672.

— Base Aeronáutica No. 1:

1 AT-6B No. 333

6 AT-6D Nos. 337, 340, 341, 352, 353 y 354; 3 AT-6C Nos. 347, 348 y 349

3 Tiger Moth Nos. 604, 606 y 611

2 PT-26 Nos. 644 y 666

1 Piper AE-1 No. 505

— Base Aeronáutica No. 2:

8 Curtiss SNC-1 Nos. 200,201,202,203,204,205,206 y 207
3 AT-6B Nos. 334,335 y 336; 2 AT-6D Nos. 355 y 356
3 Tiger Moth Nos. 601,602 y 603
2 PT-26 Nos. 650 y 651
2 Waco Nos. 301 y 302; 1 Piper AE-1 No. 502; 1 Dragon Rapide CX-ABL

— Grupo Aeronáutico No. 3 (Bombardeo):
8 AT-11 Nos. 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107 y 108
2 C-47 Nos. 507 y 508
1 UC-45 No. 506
1 PT-26 No. 648

— Dirección General de Talleres Almacenes Generales y Servicios:
1 SNJ-2 No. 343
1 UC-43 B No. 501
2 AT-11 Nos. 103 y 109
3 PT-26 Nos. 653,656 y 663

Misión de vuelo a Colombia

El Grupo Aeronáutico No. 3 (Bombardeo), con su material de vuelo de transporte, paulatinamente iba cumpliendo cada día más y más importantes misiones por todo el territorio nacional y por diferentes rutas en los países limítrofes, hasta que el día 10 de abril, parte el C-47 No. 508 comandado por el Jefe del Grupo Aeronáutico No. 3 (Bombardeo) Tte. Cnel. Ramón Irazábal, con el May Alberto L. García de copiloto, el Sgto. 1ro. Ángel Ma. Pérez de mecánico y el Sgto. 1ro. Walter Contreres de radio hacia Bogotá, Colombia, en Misión Oficial, con la orden de ponerse a disposición del Sr. Presidente de la Delegación Uruguaya a la IX Conferencia Internacional Americana, que se desarrollaba en esa

1948

ciudad, por si era necesario el regreso inmediato de dicha delegación, ante los sucesos políticos ocurridos en esa capital, donde estalló una sangrienta guerra civil, la cual por suerte no afectó a las delegaciones de otros países que acudieron a ella. Este fue el inicio de una tarea cumplida con toda corrección, que hizo que el gobierno pusiera su total confianza en las tripulaciones y máquinas de la Aeronáutica Militar, sobre todo las de transporte. Junto al 508 de la Aeronáutica Militar, marchó también con la misma misión, un DC-3 de PLUNA comandado por el piloto instructor de esa Compañía Cte. Richard Lowe, con el copiloto Raúl Rodríguez Escalada, mecánico Francisco Bentancur, radio Emilio Fernández y con esta tripulación el Tte. 2do. José D. Cardozo del Grupo Aeronáutico No. 3 (Bombardero).

El vuelo de ida a Bogotá lo hacen en cuatro días ininterrumpidamente, arribando a esa ciudad el día 13 de abril por la ruta del Atlántico. De allí parten el 5 de mayo hacia el sur por la ruta del Pacífico, permaneciendo en Paramonga, Perú, hasta el día 22, el Tte. Cnel. Irazábal tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso, por "panne" en el motor izquierdo (rotura de un cilindro), por lo que ese motor fue sustituido por técnicos de la Fuerza Aérea Peruana, ese día continúan, arribando a Carrasco el 25 de mayo.

Este fue el primer vuelo de importancia internacional que se encaraba con aviones de transporte, de aquí en más, tanto desde el Grupo Aeronáutico, (más tarde "de Aviación") No. 3 o desde el No. 4 a partir de su creación, infinidad de veces se cumplieron misiones por toda América y también transatlánticas, con pleno éxito, dejando bien alto el grado de profesionalidad de las tripulaciones de la Aeronáutica Militar y luego de la Fuerza Aérea.

Accidente fatal de dos alumnos del curso de aplicación

En el mes de marzo habían comenzado sus estudios, los diez alumnos del Curso de Aplicación, iniciando el entrenamiento de vuelo en los aviones PT-19 y PT-26 con acrobacia, formaciones y navegación. En esta última especialidad se realizaron muchos raids al interior, yendo normalmente dos alumnos en cada avión, cambiando el puesto la tripulación en una etapa determinada. El día 6 de mayo con el PT-26 No. 656 en uno de estos vuelos de navegación, luego de cambiar de lugar en Sarandí del Yí, Dpto. de Durazno, partió como piloto hacia la ciudad de Melo el Alf. Carlos Souto yendo atrás el Alf. Pedro Godin, cuando en el arroyo de Molles del Pescado, 6ta. Sección del Dpto. de Florida, en que iban volando a mínima altitud, se precipitaron a tierra, falleciendo ambos por causa de las heridas recibidas, perdiéndose totalmente el aparato.

Comienzan los cursos de cadetes y de pilotajes de tropa en la Escuela Militar de Aeronáutica

En el mes de junio, ya perfectamente constituidos los tres años del Curso de Cadetes, con alumnos de la Escuela Militar de otras armas además de los quince cadetes, que originalmente fundaron el Cuerpo de Alumnos el 1ro. de abril y que eran de Aeronáutica, se comenzaron los estudios y pilotaje para los cincuenta y un alumnos de los tres años.

En ese mismo mes, también comenzó un nuevo Curso de Pilotaje de Tropa, con treinta y dos alumnos que habían acudido al llamado que se había hecho el año anterior a tales efectos. Es decir que en total en ese mes estaban volando ochenta y tres alumnos, número inédito en los anales tanto de la División Instrucción de la Escuela Militar de Aviación, como en la Escuela

1948

Militar de Aeronáutica (esta verdadera continuadora de aquella División y no de toda la Escuela Militar de Aviación).

El uniforme de paseo de los cadetes

Para no originar confusiones entre los alumnos de la Escuela Militar y los de la Escuela Militar de Aeronáutica, por el Decreto No. 11.787 de fecha 2 de julio, se autorizó el uso del uniforme de la Escuela Militar a estos últimos pero con los vivos celestes correspondientes al Arma de Aeronáutica y sus insignias que eran con una estrella plateada de la cual partía una media ala, llevando en la gorra, o en el kepí de gala, también una estrella plateada pero con dos alas, todo bordado con hilos de plata.

Los dos C-47 aterrizan en Boiso Lanza

El Presidente de la República, don Luis Batlle Berres, aceptó una invitación del Presidente del Brasil, Gral. Eurico Gaspar Dutra para estar presente en los festejos patrios del 7 de setiembre en Río de Janeiro, invitación que se hizo extensiva a las Escuelas Militar y Militar de Aeronáutica para que lo acompañaran al igual que una Escuadrilla de aviones AT-6 y AT-11 de la Aeronáutica Militar, que darían escolta a los aviones presidenciales, que llevarían a Batlle Berres y su comitiva a la hermosa capital de los Estados Unidos del Brasil (que entonces aquella era su capital y este su nombre oficial). Los aviones presidenciales no eran más que los dos C-47 con que se contaba; para transformarlos en aparatos de pasajeros se los llevó en vuelo hasta el estrecho Aeródromo de "Boiso Lanza", primero el No. 507 el 28 de julio y dos días más tarde el No. 508.

En los talleres de la D.G.T.A.G. y S. se les transformó en DC-3 en un tiempo récord de exactamente un mes, pues el No. 507 despegó el

28 de agosto pronto y dos días más tarde el No. 508, ambos primero hicieron un aterrizaje de prueba en el aeródromo Ángel S. Adami y de allí a su base en Carrasco. Se les había adaptado diez y siete butacas, con mesa de trabajo en la parte media todo tapizado e insonorizado, con gran confort y comodidad.

Desfile de la E.M.A. en Montevideo

El 25 de agosto, el Cuerpo de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica con su uniforme de gala pero con gorra (los kepis de gala, todavía no estaban prontos) y el Curso de Pilotaje de Tropa con uniforme verde de comando, realizan el primer desfile militar de la Institución ante la ciudadanía. El agrupamiento de desfile de la Escuela estaba al mando del Cap. Pedro O. Iglesias, que en esos días estaba encargado de la Sub Dirección. Ese día no hubo desfile aéreo.

La E.M.A. en el buque "Tacoma" hacia Rio

En los últimos días de agosto, la Escuela Militar de Aeronáutica y la Escuela Militar se embarcaron en el vapor nacional "Tacoma" (ex buque auxiliar del acorazado de "bolsillo" alemán "Admiral Graf Spee"), con el fin de trasladarse a los EE.UU. del Brasil, para estar presentes en los festejos del 7 de setiembre en Río de Janeiro e intervenir en el desfile militar que se realizara ese día en la capital carioca.

Escuadrillas de AT-6 y AT-11 hacia Rio

El 1ro. de setiembre parten las escuadrillas de aviones AT-6 y AT-11 hacia Río de Janeiro, desde el Aeropuerto Nacional de Carrasco. La primera compuesta por cinco aviones NA. AT-6 de la Base Aeronáutica No. 1 estaba formada de la siguiente manera:

1948

AT-6 No. 354 con el Tte. Cnel. Gualberto F. Trelles como Jefe de Escuadrilla, era el Jefe de la Base, acompañado por el Sgto. 1ro. (PA.M.) Ramón Piñeiro.

AT-6 No. 355 con el Tte.1 ro. Raúl J. Bendahan. AT-6 No. 352 con el Cap. Mariano Navajas y el Alf. Celso Barrios. AT-6 No. 356 con el Tte. 2do. Humberto R. Bía y el Alf. Ademar Prego. AT-6 No. 358 con el Alf. Ángel Arriera y el Tte. 1ro. Asdo. Leonardo Sívori.

Estos aviones hicieron la siguiente ruta: Carrasco - Pelotas -Porto Alegre - Osorio - Florianópolis y el 2 de setiembre Florianópolis - Santos - Río de Janeiro.

En Río de Janeiro, volaron el día 7 de setiembre sobre la ciudad, integrando el desfile aéreo, junto con las escuadrillas brasileñas. El día 9 de setiembre estos aparatos regresan, haciendo las etapas Río - Santos - Florianópolis, donde se quedan hasta el día 11 de setiembre por mal tiempo. Ese día continúan, arribando a Carrasco luego de una etapa en Porto Alegre, sin inconvenientes.

Los bimotores Beechcraft AT-11, también eran cinco aparatos, cuatro del Grupo Aeronáutico No. 3 y uno de la D.G.T.A.G. y S. en el cual iba el Jefe de la Escuadrilla que era el May. Rafael Ramagli y estaba formada de la siguiente manera:

AT-11 No. 109 con el May. Rafael Ramagli, el Alf. Walter Alvarado y el Tte. 2do. Walter Gianarelli.

AT-11 No. 105 con el Tte. 2do. José Fedrigotti, el Tte. 2do. Washington B. Suárez y el Cbo. Carlos Noriega.

AT-11 No. 107 con el Tte.1ro. Francisco Otero, Alf. Juan A. Borba y Tte. 2do. Asdo. Alcides Luzuriaga.

AT-11 No. 102 con el Tte. 2do. Washington Perdomo, Tte. 1ro. Odegar Borba y Sdo. Pablo Sainz.

AT-11 No. 106 con el Alf. Jesús Altamirano, Cbo. (P.A.M.) Elso Acerenza y el Cbo. Asdo. Hugo Ramírez.

Trágico accidente en el viaje de regreso de los AT-11

En la ruta de ida los AT-11 hicieron el mismo camino que los AT-6 y en el mismo tiempo. Al regreso, partieron también el día 9 de setiembre de Río de Janeiro y arriban a Santos con dificultad por causa del tiempo. Al ser informados que en Florianópolis el techo era ilimitado con una visibilidad de ocho quilómetros, por bruma seca, a lo que sumaron a estos datos la llegada de un piloto que terminaba de arribar de Paranaguá, cerca de Florianópolis, quien había realizado su viaje en esas condiciones, con buena visibilidad vertical, deciden salir y emprender el vuelo hacia Florianópolis. Para hacer el viaje con mayor seguridad, el May. Ramagli decidió que los cinco aviones se dividieran en dos secciones: una compuesta por tres aparatos, comandado por el propio May. Ramagli y la otra de dos con el Tte.1 ro. Otero de guía. Las dos secciones despegaron de Santos, que en esos momentos contaba con un "techo" de 50 mts., con diferencia de varios minutos para mayor seguridad. Próximos a Floríanópolis, el May. Ramagli decidió bordear por el lado del mar la isla de Santa Catalina, cercana al continente, donde se encuentra esta ciudad, al haber escuchado que en ese aeropuerto, el techo oscilaba de cero a 200 mts. La sección del Tte.1 ro. Otero con los AT-11 Nos. 107 y 105, decidió entrar por el canal que separa la isla del continente, arribando a destino a pesar de lo bajo del "plafond". La sección del May. Ramagli compuesta por los otros tres aviones, continuó su viaje tratando ahora de llegar al campo de aterrizaje de Torres en el Estado de Rio Grande del Sur. Al poco tiempo de vuelo por la costa del continente, entraron en una zona de tormenta, lo que les complicó el viaje pues uno de los tres aparatos no poseía instrumentos para el "vuelo a ciegas" y tenía que forzosamente ir pegado al guía, el cual trataba de mantenerse visual a ras de las olas. En esa forma de volar pasaron el campo de Torres, por lo que la esperanza de un aterrizaje de fortuna en la cercanía de la costa se disipaba y volver atrás era encontrarse con la tormenta nuevamente, por lo que la meta

1948

ahora era la localidad de Osorio que tenía campo de aviación. Lamentablemente en las cercanías de Osorio había una espesa niebla, a pesar de eso dieron con la ciudad que está rodeada de morros o cerros sin encontrar su aeródromo. Finalmente el avión guía AT-11 No. 109, logra esquivar un cerro y en las cercanías de una laguna realiza un aterrizaje de emergencia. El AT-11 No. 106 tripulado por el Alf. Jesús Altamirano, el Cbo. Elso Acerenza y el Cbo. Asdo. Hugo Ramírez, no pudo esquivar un cerro, estrellándose en él, el aparato estalló antes de incendiarse y sus ocupantes fueron despedidos, pereciendo los tres instantáneamente. El otro AT- 11 No. 102 tripulado por el Tte. 2do. Washington Perdomo, el Tte.1ro. Odegar Borba y el Sdo. Pablo Sainz, no pudo virar para salvar un cerro, pero logró embicar el aparato en su ladera, resultando su tripulación ilesa y el aparato destrozado. El 11 de setiembre, la sección que estaba en Florianópolis parte hacia Porto Alegre y Carrasco donde arriban sin novedad. El AT-11 No. 109 del May. Ramagli logra despegar el día 10 de setiembre del lugar en que se hallaba, con el May. Ramagli y el Tte. 2do. Gianarelli de copiloto, aterrizando en Porto Alegre, de donde parten el 11 de setiembre con toda su tripulación hacia Carrasco, arribando a su destino sin novedad.

El vuelo de los C-47 con el presidente

Los aviones de transporte C-47 salen con el Presidente de la República y su comitiva el día 2 de setiembre, arribando el mismo día al Aeropùerto de Galeäo en Río de Janeiro, estaban tripulados de la siguiente manera: C-47 No. 507 Tte. Cnel. Ramón Irazábal, Cap. Alfredo Lamela, Sgto. 1ro. Asdo. Ángel Pérez, Sgto. 1ro. Asdo. Walter Contreres y Srta. Mirta Vanni; C-47 No. 508 May. Alberto García, Tte. 2do. José D. Cardozo, Tte.1 ro. Asdo. Serafín Giarda, Sgto. 1ro. Ángel Gibiaqui y Srta. Isabel N. Sierra. Ambos aparatos regresan el día 9 de setiembre a Montevideo con el mismo pasaje sin novedad. También partió hacia Río de Janeiro

el día 2 de setiembre el UC-45 "El Berraco" tripulado por el Cap. Pedro O. Iglesias y el Tte.1 ro. José P. Jaume, con dos pasajeros, haciendo el vuelo directo, con una sola parada en Florianópolis para recargar combustible. Regresan el día 9, haciendo Santos y Florianópolis en ese día para volver a partir del día 11 hacia Carrasco donde arriban sin novedad.

Un C-47 trae a tripulantes del AT-11 Nº 106 y un C-47 brasileño los fallecidos

Como fin de este desgraciado episodio, que enlutó las alas militares y por el cual se perdieron dos aviones prácticamente nuevos, el día 10 partió de Carrasco el C-47 No. 507 hacia Porto Alegre, con el May. Alberto García, el Tte. 2do. José D. Cardozo, el Sgto. 1ro. Asdo. Walter Contreres y el Sgto. 1ro. Asdo. Ángel Pérez de tripulantes, llevando de pasajeros al Director Gral. de Aeronáutica Militar, Cnel. Oscar M. Sánchez, al Cap. Fernando R. Blanco y al Cap. Juan Villanueva. Todos regresan al otro día 11 de setiembre, trayendo además a la tripulación del AT-11 No. 102 que sobrevivió al accidente. Los restos mortales de los tripulantes del AT-11 No. 106, fueron traídos por un avión C-47 de la Fuerza Aérea Brasileña, que aterrizó inmediatamente después del 507. En Carrasco se hizo presente el Ministro de Defensa Nacional, Dr. Francisco Forteza, quien hizo uso de la palabra en una sencilla ceremonia que se realizó en el mismo aeropuerto.

Van desapareciendo los biplanos

En noviembre, se dan de baja de las existencias de la Aeronáutica Militar los biplanos D.H. Tiger Moth y los Waco, que hasta el mes anterior todavía estaban volando. Con ellos se va toda una época y una forma de volar que ya pertenecía al pasado, en ese

1948

mismo año unos meses antes había sido radiado el Potez No. 404 que tantas veces lo volara el Gral. Berisso. Para los nostálgicos, aún le quedaba a la Aeronáutica Militar el D.H. Dragon Rapide, biplano, bimotor que estaba asignado a la Base Aeronáutica No. 2, donde cumplía misiones sanitarias y también el Beechcraft biplano "Staggerwing", UC-43, al que llamaban "Berraco chico" en el Aeródromo de "Boiso Lanza" que, aunque era un avión relativamente moderno, el hecho de ser biplano lo transformaba ya en algo legendario de otros años.

Se adquieren treinta y nueve aviones en los EE.UU. de América

En agosto de 1948, de acuerdo al "Convenio de Préstamos y Arriendos" firmado con los Estados Unidos, fue dispuesto con carácter urgente por el Ministerio de Defensa Nacional, la adquisición de una serie de aviones de transporte, bombardeo y de caza en ese país, con el fin de nutrir a la Aeronáutica Militar de los aparatos necesarios para un normal desenvolvimiento, después de haber recibido en 1947 y en años anteriores los entrenadores para capacitar a sus tripulaciones. El 29 de octubre de 1948, fue autorizado el gasto de U$S 825.000 por el Decreto del Poder Ejecutivo No. 12.556 el cual fue aumentado más tarde a la cantidad de U$S 865.000. Se trataba de treinta y nueve aviones, tres C-47, once B-25 y veinticinco F-51. Para controlar e inspeccionar todos los aparatos, repuestos, máquinas, armamento, etc., que se adquirían en esos años tan proficuos para el engrandecimiento de la Aeronáutica Militar, ya una antesala de la nueva organización que se pensaba montar: La Fuerza Aérea, se había nombrado una "Misión Permanente de Recepción de Material de Vuelo" que estaba formada por el May. Erling Olsen Böje, Jefe de la Misión, Mayor Asdo. Alfredo Pittamiglio. Cap. Fernando R. Blanco y el Tte. 2do. José Ma. Mazzetti. En diciembre de 1948, se dispuso que esta Misión se trasladara urgentemente a los EE.UU.

de América con el cometido de inspeccionar los aviones adquiridos en dicho país a los efectos de la posterior aceptación de los mismos. Por esta causa se clausuraron con carácter de excepción, el 30 de octubre, los Cursos de Pasaje de Grado para Capitanes y Tenientes que se realizaban en la Escuela Militar de Aeronáutica con el fin de preparar el personal navegante, que más adelante viajará a los EE.UU. de América, para traer estos aviones en vuelo.

Primera promoción de cadetes que se gradúan en la Escuela Militar de Aeronáutica

Las conquistas independentistas de la Aeronáutica Militar se sucedían ya sin interrupción. En cada año que transcurría, se iban dando nuevos hechos que pautaban la separación con el Ejército en forma irreversible. El 29 de diciembre de 1948, egresa de la Escuela Militar de Aeronáutica la Promoción "Capitán General Máximo Santos", que aunque llevara el mismo nombre que la de la Escuela Militar, de la cual eran compañeros, tuvo un gran significado para toda la Aeronáutica Militar, era la primera en recibirse en esa Casa de Estudios. Sus componentes recibieron la espada, símbolo de mando del oficial, de manos del Sr. Presidente de la República, don Luis Batlle Berres, quien acudió para estar presente en esa ceremonia certificando de esa manera su inclinación hacia los aviadores y la Aviación, que venía desde los años veinte, cuando en más de una ocasión voló con el fundador de la Aviación Militar, el entonces May. Berisso, en algún AVRO de motor rotativo, perteneciente a la Escuela Militar de Aviación. Esta Promoción estaba compuesta de la siguiente manera:

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 169	Alf. Hermes Machado
"	"	"	"	No. 170	Alf. Américo González
"	"	"	"	No. 171	Alf. Walter Malán
"	"	"	"	No. 172	Alf. Amado Ramos

1948

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 173	Alf. Carlos Botta
"	"	"	"	No. 174	Alf. Rogelio Puig
"	"	"	"	No. 175	Alf. Julio Loureiro
"	"	"	"	No. 176	Alf. José R. Rubira
"	"	"	"	No. 177	Alf. Hugo de Rogattis
"	"	"	"	No. 178	Alf. Juan A. Bia
"	"	"	"	No. 179	Alf. Aníbal Tabárez

A su vez ese día, reciben su brevet PAM., luego de haber finalizado sus Cursos de Aplicación, los siguientes oficiales:

Brevet de	P.A.M.	No. 121	Alf. Hebert Pampillón
"	"	No. 122	Alf. Dewar Viña
"	"	No. 123	Alf. Servando Culshaw
"	"	No. 124	Alf. Walter Samarello
"	"	No. 125	Alf. Héctor Dutra
"	"	No. 126	Alf. Oscar Musto
"	"	No. 127	Alf. Luis Charquero
"	"	No. 128	Alf. William Cabrera

También ese mismo día obtienen su brevet de Piloto Aviador de Tropa los siguientes alumnos:

Brevet de	P.A. de	Tropa	No. 80	Cbo. Leonel Sánchez
"	"	"	No. 81	Sdo. Oriol Sención
"	"	"	No. 82	Sdo. Walter González
"	"	"	No. 83	Sdo. Solangel Ramos
"	"	"	No. 84	Sdo. Ramón Martínez
"	"	"	No. 85	Sdo. Carlos Camerosano
"	"	"	No. 86	Sdo. Aurelio González

Capítulo Decimoprimero

La Escuela Militar de Aeronáutica totalmente independiente

1949-1950

Se crea el Curso de Aspirantes o Preparatorios de la Escuela Militar de Aeronáutica

1949

El año 1949, que iba a traer tantas transformaciones en la Escuela Militar de Aeronáutica, encuentra a esta Institución en plena preparación para recibir en unos cuantos meses otro importante grupo de alumnos, pero estos provenientes de las aulas de Secundaria de todo el país, que conformarían el Cuerpo de Aspirantes o Preparatorios de la Escuela. Con ellos la Aeronáutica Militar comienza la selección directa de sus alumnos, sin recurrir a la Escuela Militar. Fue autorizado su ingreso con fecha 7 de febrero de 1949, por lo que a partir de ese día se comenzaron a tomar las providencias para respectivos llamado a aspirantes a ocupar becas en la Escuela Militar de Aeronáutica.

Se completa el número de pilotos de tropa

De la tanda o grupo de alumnos de Pilotaje de Tropa, que habían iniciado sus estudios en junio de 1948, logran su brevet de Pilotos Aviadores nueve alumnos el 12 de febrero de 1949, sumándose a los siete que lo habían recibido en diciembre de 1948, según esta relación:

Brevet de	P.A. de	Tropa	No. 87 Cbo. Glorialdo Abascal
"	"	"	No. 88 Sdo. Elio Cufré
"	"	"	No. 89 Sdo. Enzo Fernández

Brevet de	P.A. de	Tropa	No. 90 Sdo. Uruguay Curbelo
"	"	"	No. 91 Sdo. Ángel Barrios
"	"	"	No. 92 Sdo. Julio Catani
"	"	"	No. 93 Sdo. Walter Uhalde
"	"	"	No. 94 Sdo. Abel Núñez de Moraes
"	"	"	No. 95 Sdo. Luis Acha

Esta segunda tanda de Pilotos de Tropa, conjuntamente con los que recibieron el brevet el 29 de diciembre de 1948, efectuaron el Curso de Aplicación en el correr de 1949, terminando todos a fin del año 1949 como Cabos Pilotos Aviadores Militares de Tropa.

El nuevo reglamento general de la Escuela Militar de Aeronáutica

Continuando con los acontecimientos que transformaban a la Escuela Militar de Aeronáutica en una verdadera Casa de Estudios, que ahora se dedicaría totalmente a la formación de los futuros oficiales de la Aeronáutica Militar, el 21 de febrero se aprueba por el Decreto No. 13.216 del Poder Ejecutivo, su Reglamento General, sustituyendo al que estaba en vigencia. En el capítulo I, donde se habla de finalidad, dependencia y funciones dice que la Escuela Militar de Aeronáutica tiene como función general:

a) El reclutamiento, la formación y perfeccionamiento del Personal Navegante de las Fuerzas Aéreas, que constituyen el Cuerpo Aéreo de las mismas.
b) El reclutamiento, la formación y especialización del Personal de Oficiales y Tropa que constituyen el Cuerpo Terrestre de las Fuerzas Aéreas.
c) La formación de profesores, instructores y personal especializado de servicios, cuando así lo impongan las necesidades.

d) La realización de los Cursos que el Ministerio de Defensa Nacional estime necesario establecer.

En consecuencia le compete:

a) El reclutamiento y la formación del Oficial de Aeronáutica.
b) El reclutamiento y la formación de Pilotos Aviadores Militares de Tropa cuando sea necesario.
c) El perfeccionamiento y la preparación del Personal de Oficiales y de Tropa, para el cumplimiento defunciones especializadas, como profesores, instructores o de servicio, tanto del Cuerpo Aéreo como terrestre.
d) La realización de cursos de pasaje de grado para los Comandantes de Sub-Unidades y Unidades que está previsto por la Ley Orgánica.
e) La instrucción del Personal de Reserva cuando sea necesario.

La Escuela Militar de Aeronáutica dependerá directamente del Director Gral. de Aeronáutica.

En el Capítulo III, Artículo 7o., dedicado al Plan Particular para la formación del Personal de Cuerpo Aéreo, divide a este en tres posibles formas:

a) De los Oficiales Pilotos Aviadores Militares.
b) De los Oficiales Aviadores Navegantes Bombarderos.
c) De los Pilotos Aviadores Militares de Tropa, cuando sea necesario y en el Artículo 8o., que trata de la formación de los Oficiales Pilotos Aviadores Militares, los divide en dos fases:
   1o.) Enseñanza Preparatoria: cuya finalidad es completar la preparación general del futuro Oficial de Aeronáutica, etc. que se desarrollará en 2 años.
   2o.) Enseñanza Profesional: cuya finalidad es proporcionar al Futuro Oficial Aviador Militar los cono-

cimientos tácticos, técnicos y la capacitación moral y física necesarios a su actividad funcional, etc. que se desarrollará en 3 años.

En los Artículos 11 al 13 trata de la Formación de los Oficiales Aviadores Navegantes Bombarderos, cuya enseñanza profesional se desarrollará luego de cursar los dos años de la enseñanza preparatoria, en tres años del Curso Profesional especial para esa rama.

La formación, de los Pilotos Aviadores Militares de Tropa se desarrollará en dos años, como fue desde siempre.

También se refiere, en este Reglamento, a la formación del Personal del Cuerpo Terrestre; a la especialización del Personal del Cuerpo Aéreo; Curso de Pasaje de Grado para Ttes. 1eros. y para Capitanes; por último se da una referencia a un plan particular para la formación del personal de Reserva, que será estructurado en Reglamento aparte.

Pocos días más tarde, el 14 de marzo, se fijan las becas que se dispondrán para primer y segundo año de Preparatorios de la Escuela que serán de treinta y cinco en cada uno de ellos y de veinticinco para el primer año del Curso de Cadetes. Estos últimos, serán alumnos del segundo año de Preparatorios de la Escuela Militar que en ese número deseen pasar voluntariamente a la Escuela Militar de Aeronáutica.

En marzo se comenzaron en la Escuela Militar de Aeronáutica los Cursos de Aplicación y de Pilotaje de tropa, así mismo segundo y tercer año del Curso de Cadetes. En estos primeros meses del año la instrucción de vuelo, para todos los cursos, se daba en PT-19 y PT-26.

La actividad en las bases y represión del contrabando

1949

En las Bases Aeronáuticas, como todos los años, en marzo comenzó el período de instrucción y entrenamiento, con la única diferencia que en la No.2 se continuó con los vuelos de represión de contrabando, en los departamentos fronterizos de Artigas, Rivera y Cerro Largo, como ya se venía haciendo de un tiempo atrás. Se vigilaba el movimiento de los ganados, sobre todo en las cercanías de la línea fronteriza, usando aviones AT-6 y PT-26, a mediados de año se comenzó a usar los Piper Nos. 504 y 505, anteriormente también con equipo D.H.Tiger Moth.

Se prepara la infraestructura de la Escuela Militar de Aeronáutica e ingresan los aspirantes

Mientras tanto en la Escuela Militar de Aeronáutica, se seguían con los trabajos de preparación de los alojamientos para los futuros aspirantes y cadetes que ya estaban en la Escuela de segundo y tercer año. En el mes de abril, se presentaron veinticuatro aspirantes de segundo año de la Escuela Militar, que pasaron a integrar el primer año de cadetes de Aeronáutica, mas uno que por materias previas quedó en el segundo año de aspirantes, que todavía no se había formado. Pasaron a ocupar en forma provisoria el anfiteatro mientras se terminaban los que iban a ser los Cursos de Cadetes y Aspirantes y hoy son los alojamientos de la tropa, con comedor, casino y cocinas en el mismo edificio.

En los meses de abril y mayo, se presentaron a disputar vacantes de primer y segundo año de Aspirantes y algunas de primer año de Cadetes, más de una centena de jóvenes de todo el país, de los cuales ingresan en la Escuela Militar de Aeronáutica el 1o. de junio de 1949, veinte en primer año de Preparatorio;

treinta y dos en segundo año de Preparatorio y seis en primer año de Cadetes, sumándose a los veinticuatro que ya habían pasado de la Escuela Militar. De esta manera se completaban los cinco años de los dos cursos de la Escuela Militar de Aeronáutica y definitivamente se separaba ese Instituto, de la vieja Casa de Estudios de la Avda. Garibaldi 2313. Con este importante paso que daba la Aeronáutica Militar, aseguraba totalmente su independencia como Arma, diferenciándose absolutamente de las otras cuatro. Los nuevos aspirantes ingresados ese 1ro. de junio, pasaron a ocupar el alojamiento ya preparado, donde anteriormente estaba instalada la compañía de tropa de la Escuela, junto con los cadetes, que ocupaban el ala opuesta a ellos y más cerca del camino. Los roperos y las camas no alcanzaron para todos, por lo que se tuvo que recurrir a tarimas y cajas que correspondían al personal subalterno. Lo que sobraba era el espíritu de estos futuros aviadores, por lo que estas incomodidades, en aquel frío invierno del 1949, fueron superadas con buena voluntad, a la espera que pronto se fueran solucionando las cosas.

Misiones de vuelo a Asunción y Quito

El Grupo Aeronáutico No. 3 (Bombardeo), con sus aviones de transporte C- 47 modificados en DC-3, cumple misiones de traslado de gobernantes y autoridades civiles y militares, con asiduidad, en vuelos internos y hacia el exterior. De estos últimos, el 13 de mayo el C-47 No. 507, efectúa un viaje a Asunción del Paraguay, transportando una delegación del Gobierno Nacional que concurre a la transmisión del mando presidencial en ese país, tripulado por el May. Alberto L García, el Tte. 2do. José D. Cardozo, el Tte. 1ro. Julio C. Urbín y los Sgtos. 1ros. Walter Contreres y Ángel M. Pérez; regresaron el día 18 de mayo.

1949

Más adelante el 10 de agosto, parten hacia Quito, Ecuador, los dos C-47 del grupo, para llevar ayuda a los damnificados del movimiento sísmico ocurrido en esos días en aquel país. El 507 es tripulado por el Tte. 2do. José D. Cardozo, el Tte.2do. Carlos Mercader y los Sgtos. 1ros. Walter D. Contreres y Ángel M. Pérez; el 508 es tripulado por el May. Gualberto C. Etcheverry, el Tte.1ro. José Pérez Caldas, Alf. Walter Alvarado, el Sgto. Glober Rodríguez y el Sdo. Azor Gutiérrez. Cumplen el vuelo sin inconvenientes, arribando a Quito el día 16, luego de las siguientes escalas: Mendoza (R.A.). Santiago y Antofagasta (Chile), Pisco (Perú), y Guayaquil ya en Ecuador. Los días 18 y 19 efectúan vuelos internos a las ciudades de Ambato, Río Bamba, Guayaquil y Portoviejo. Regresan por la misma ruta, el día 25 de agosto, llegando a Carrasco el 29.

Se reciben dos Ryan Navion

En el mes de agosto se arman y prueban en vuelo en Melilla, dos aviones ambulancia, Ryan Navion, con motor Continental O-470-7 de 185 HP., monoplanos metálicos de ala baja y tren retráctil, cuadriplazas, adquiridos para sustituir al D.H. Dragon Rapide, por el Ministerio de Salud Pública. Estos aviones pintados de color granate, se los identificaba por los números de fabricante 1903 y 1904, sin matrícula civil o militar, en el fuselaje estaba pintada una cruz blanca. Fueron traídos a "Boiso Lanza" desde Melilla por el piloto Cirio Rizzardo.

Las tripulaciones se preparan para traer los aviones adquiridos

Luego que se da a conocer el decreto No. 14.236 del Poder Ejecutivo, de fecha 12 de agosto de 1949, por el cual se nombra

las tripulaciones aéreas y terrestres, que intervendrán en la traída en vuelo de los aviones F-51 adquiridos en los EE.UU. de América (nómina modificada el 13 de junio de 1950 por el decreto No. 15.798), el personal de pilotos designado para esta misión, comenzó su entrenamiento, en las diferentes unidades donde se encontraban, sobre todo en aviones AT-6, cabina trasera, dada la característica de los F-51 con su nariz tan larga y tren de aterrizaje convencional. Para tal fin se creó un Comando de Adiestramiento, dependiente de la Dirección General de la Aeronáutica Militar, y en cada unidad un Grupo de Adiestramiento.

La instrucción de vuelo en la Escuela Militar de Aeronáutica

A partir de agosto comenzaron a volar en la Escuela Militar de Aeronáutica los cadetes de primer año, incluidos los seis nuevos alumnos ingresados directamente, sin haber pasado por la Escuela Militar. En el cuarto período de instrucción de vuelo, entre los meses agosto-noviembre de 1949, la Escuela tenía sesenta y ocho alumnos cadetes de los tres años, once alumnos oficiales del Curso de Aplicación y diez y seis alumnos del Curso de Aplicación de Tropa; para lo cual contaban con dieciocho aviones Fairchild PT-19, de los cuales estuvieron diez y seis en orden de vuelo; nueve aviones AT-6, de los cuales estuvieron ocho en orden de vuelo; y veintiún PT-26 que no se usaron en ese período. También la Escuela contaba con treinta y seis pilotos, entre oficiales y tropa.

Técnicos y tripulaciones para traer los nuevos aviones

La Aeronáutica Militar, pasaba un período de franca euforia, en la espera de las novedades de la Comisión Permanente de Control y Recepción Final de Material de Vuelo que actuaba en los EE.UU. de Amé-

1949

1949

rica y a la cual se le habían agregado últimamente mas técnicos, para acelerar los controles con el nombramiento del Cap. Ing. Aeronáutico Alfredo Lamela y los especialistas Ttes. 2dos. Asdos. Luis de Horta y Alcides Luzuriaga, el Sgto. 1ero. Asdo. Félix Sosa y los Sdos. Rubén Iturriaga y Manuel Espasandín. Además de la designación de las tripulaciones para los F-51, el 20 de diciembre por Decretos Nos. 14.804 y 14.806 nombró las tripulaciones para traer nuevos C-47 y los once bombarderos B-25.

1950

Fin de Cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica

El 5 de enero de 1950, se realiza la ceremonia de fin de cursos del año lectivo 1949, en la Escuela Militar de Aeronáutica, en la cual se entregaron los despachos a los nuevos oficiales de la Aeronáutica Militar y los brevets y alas correspondientes, a los alumnos que finalizaron los Cursos de Aplicación de oficiales y de tropa, según estas listas: Promoción "Sargento Mayor Juan Bernassa y Jerez".

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 180	Alf. Nelson Correa
"	"	"	No. 181	Alf. Osorio Furtado
"	"	"	No. 182	Alf. Delfino Armagno
"	"	"	No. 183	Alf. Ítalo Lamboglia
"	"	"	No. 184	Alf. Juan Erro
"	"	"	No. 185	Alf. José Sasiaín
"	"	"	No. 186	Alf. Alfredo Arbe
"	"	"	No. 187	Alf. Gabriel Sigillito
"	"	"	No. 188	Alf. Héctor Calafí
"	"	"	No. 189	Alf. Yamandú Yéregui
"	"	"	No. 190	Alf. Luis Murguía
"	"	"	No. 191	Alf. Rivera Visca

Brevet de	Piloto	Aviador	No. 192	Alf. Gerardo Maurente
"	"	"	No. 193	Alf. Oscar Zsiacsik
"	"	"	No. 194	Alf. Alejandro Medina
"	"	"	No. 195	Alf. Aldo Gil
"	"	"	No. 196	Alf. Carlos Piñeyrúa
"	"	"	No. 197	Alf. Félix Tettamanti

Los últimos cinco oficiales a partir del brevet No. 193, el 28 de diciembre de 1950 al terminar toda la promoción del Curso de Aplicación, para obtener el brevet de Piloto Aviador Militar, reciben el brevet de Navegante Bombardero (que más adelante será N.D.R., Navegante Diversos Roles).

Este es el primer Curso de Navegantes Bombarderos que se imparte en la Escuela Militar de Aeronáutica y ellos serán los primeros oficiales en obtener dicho brevet.

Curso de Aplicación de Oficiales de la promoción «Capitán General Máximo Santos»:

Brevet de	P.A.M.	No. 129	Alf. Carlos A. Botta
"	"	No. 130	Alf. Américo González
"	"	No. 131	Alf. Hermes Machado
"	"	No. 132	Alf. Rogelio S. Puig
"	"	No. 133	Alf. Amado Ramos
"	"	No. 134	Alf. Walter Malán
"	"	No. 135	Alf. Juan A. Bia
"	"	No. 136	Alf. Julio C. Loureiro
"	"	No. 137	Alf. Aníbal Tabárez
"	"	No. 138	Alf. Hugo de Rogattis
"	"	No. 139	Alf. José Rubira

Y los alumnos del Curso de Pilotaje de Tropa que también reciben su brevet de P.A.M. de Tropa y el grado de Cabo de la Aeronáutica Militar:

Brevet de	P.A.M. de	Tropa	No. 57 Cbo. Leonel Sánchez
"	"	"	No. 58 Cbo. Walter Uhalde
"	"	"	No. 59 Cbo. Elio Cufré
"	"	"	No. 60 Cbo. Glorialdo Abascal
"	"	"	No. 61 Cbo. Abel Núñez de Moraes
"	"	"	No. 62 Cbo. Ramón Martínez
"	"	"	No. 63 Cbo. Oriol Sención
"	"	"	No. 64 Cbo. Ángel Barrios
"	"	"	No. 65 Cbo. Solangel Ramos
"	"	"	No. 66 Cbo. Luis Acha
"	"	"	No. 67 Cbo. Uruguay Curbelo
"	"	"	No. 68 Cbo. Walter González
"	"	"	No. 69 Cbo. Enzo Fernández
"	"	"	No. 70 Cbo. Carlos Camerosano
"	"	"	No. 71 Cbo. Julio Catani
"	"	"	No. 72 Cbo. Aurelio González

1950 un año clave

El nuevo año que comienza con la ceremonia de fin cursos de la Escuela Militar de Aeronáutica, el cual será el último en que no se realice la misma en el mes de diciembre, marcará el comienzo de una nueva época en la Aeronáutica Militar, o mejor dicho el verdadero comienzo del fin de esta organización, como antesesora de la Fuerza Aérea. Será un año de cambio y expansión, en cuanto a nuevo material de vuelo, como no se había dado nunca antes. Además en 1950 se finalizaron los estudios y se presenta al Ministerio de Defensa Nacional, el asesoramiento para que éste eleve al Poder Ejecutivo, el Proyecto de Ley de creación de una nueva organización que se llamará Fuerza Aérea Nacional; será un año clave, sin lugar a dudas.

La represión del contrabando. Contratación de pilotos civiles

La Base Aeronáutica No. 2, que estaba encargada de los vuelos de represión del contrabando en combinación con fuerzas del

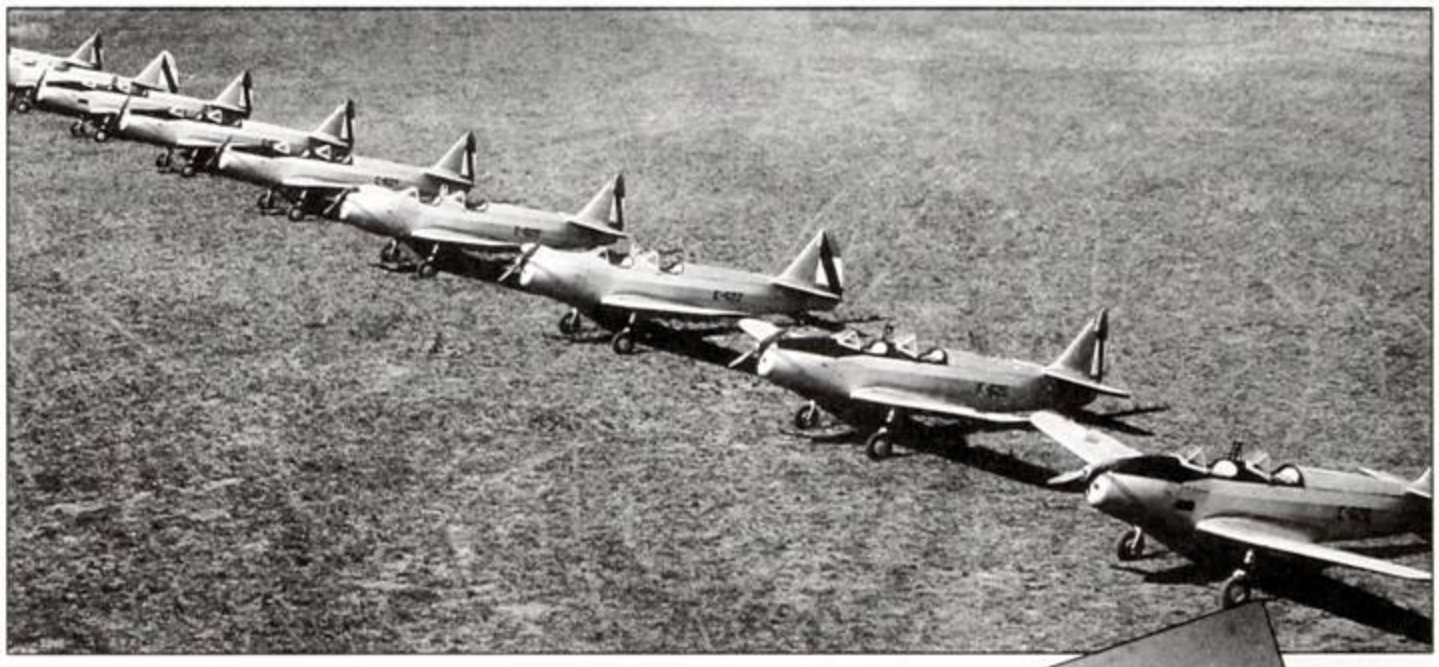
Ejército, las cuales eran en general del Arma de Caballería, en la zona fronteriza de los Dptos. de Cerro Largo, Rivera y Artigas, normalmente disponía que estas misiones fueran cumplidas por pilotos aviadores de tropa, quienes se iban haciendo idóneos en el aterrizaje en campos muy cortos, o pistas no preparadas, en las cercanías de los destacamentos del Ejército y a su vez en el reconocimiento a vuelo muy bajo, con lanzamiento de mensajes lastrados. A fines de 1949 y hasta junio de 1950, se contrataron cuatro pilotos aviadores civiles, con suficiente experiencia en este tipo de vuelos en campaña, (habían actuado en la lucha contra la langosta, por medio de la fumigación) para que se desempeñaran en estas misiones de represión del contrabando, fueron: Juan J. Iglesias, Felipe Echavarría, José R. De Mula y Víctor Martínez. Usaban los aviones Piper AE-1 Nos. 504 y 505.

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA, 1940
AVIÓN D.H. TIGER MOTH.

PARADOS:
Sgt. 1° Víctor Luciano,
Tte. 1° Hugo E. Torre,
Alf. Danilo E. Sena,
Tte. 2° Adriano Osimani,
Alf. Alcides Rovira,
Alf. Roberto Zubía,
Alf. Walter R. Altesor,
Tte. Carlos Mª Sención
y Sgto. 1° Paulino E. Risso.
INCADOS:
Cap. Gustavo Bernadou,
Alf. Omar R. Soto,
Alf. José Pérez Caldas,
Tte. 1° Juan C. Jorge
y Alf. Omar Sosa Melgar.

Cnel. Cesáreo L. Berisso

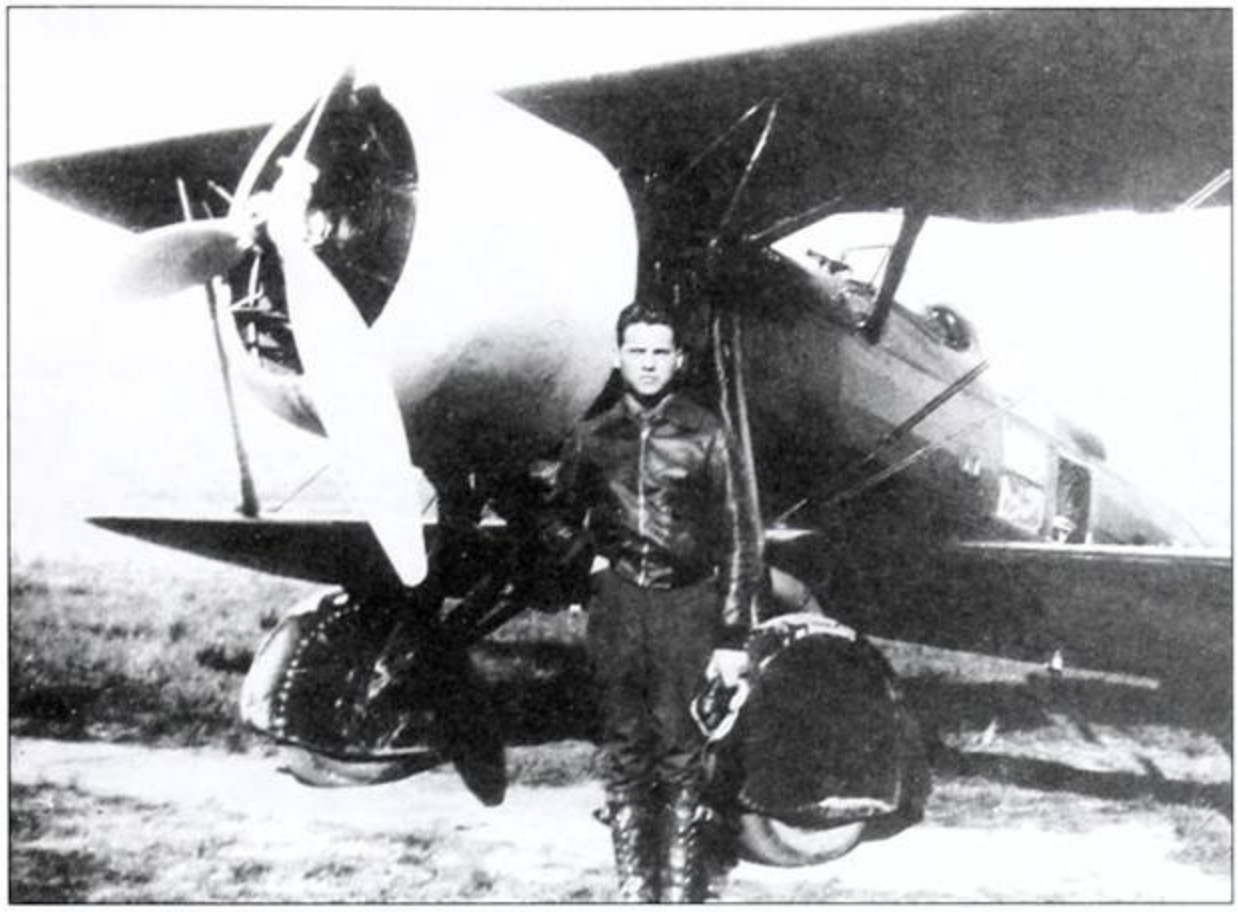
Avión de Havilland Tiger- Moth, Circa 1941



Línea de aviones FAIRCHILD PT-19 de instrucción. Enero de 1943 en la Escuela Militar de Aeronáutica

1° DE MARZO DE 1943.
Tte. 2° Danilo Sena y Sdo. Viglione
Curtiss SNC-1

1943



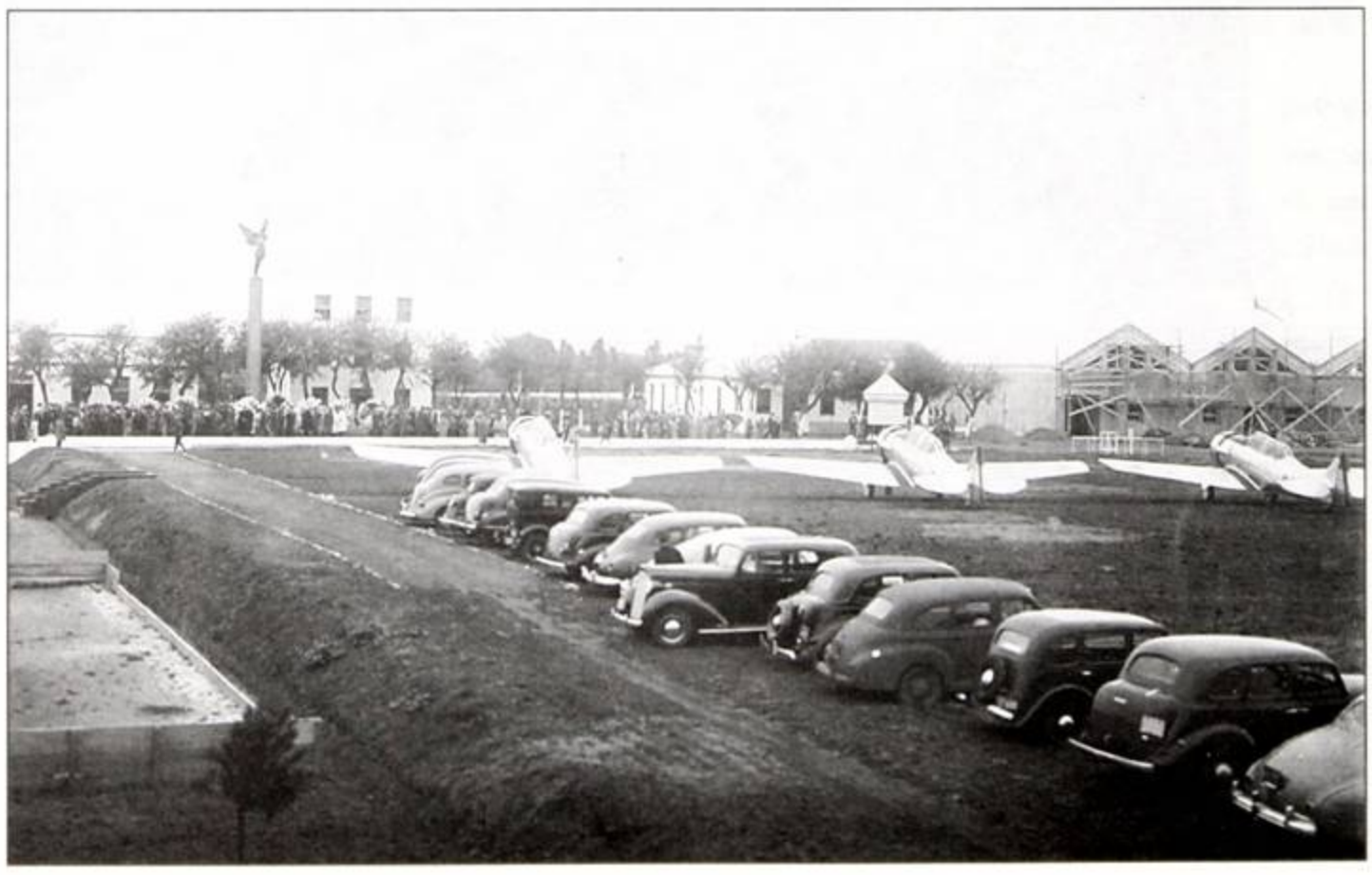
El Alf. José M. Mazetti ante un Ro. 37 bis, Circa 1943

3-V-943 Escuela Militar de Aeronáutica

Aeródromo Militar "Cap. J. M. Boiso Lanza", circa 1943. Línea de cuatro aviones Curtiss SNC-1 y tres North American AT-6

Aeródromo Militar "Cap. Juan Manuel Boiso Lanza", 10 de agosto de 1944. Línea de aviones North American AT-6B y AT-6D

Aeródromo Militar "Cap- Juan Manuel Boiso Lanza", 10 de agosto de 1944



1945

Maniobras en la Estancia de Gallinal "San Pedro del Timote". Año 1945. Curso de Aplicación.- De izq. a der. Alf. Carlos Mercader, Alf. Ariel Cabrera, Sgto. 1° (PAM) Juan A. Borba, Alf. Angel Arriera, Alf. Saúl Da Silveira y Alf.Artigas Pedecert

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA, DICIEMBRE DE 1946.
Cnel. Hernán S. Barú, Gral. Cesáreo L. Berisso Director Gral. de Aeronáutica Militar y Tte. Cnel. USA William H. Mac Worter Jefe de la Misión "American Republics Projetct"

Año 1946. Cad. 2° año H. Pampillón, Sgto. 1° (PAM) alumno Juan A. Borba, Cad. 2° Luis H. Charquero, Alf. Carlos Mercader, Cad. W. Cabrera, Sgto. 1° (PAM) alumno Walter Alvarado, Cad. 3° Juan C. Machicote. Agachados: Cad. 2° Carlos Souto, Cad. 2° Héctor Orlando Dutra, Cad. 2° W. Samarello, Cad. 3° Celso R. Barrios, Cad. 2° Oscar Musto y Cad. 2° Culshaw. AT-6 N° 333

27 de febrero de 1947. Aviones North American AT-6 en preparación para el desfile aéreo de trasmisión del mando del 1° de marzo de 1947

Capítulo Decimosegundo

Los aviones de combate

1950

El Grupo Aeronáutico Nº 3 y sus misiones de transporte

1950

En este nuevo año de 1950, la unidad que mas se prodigará de todas las de la Aeronáutica Militar, será el Grupo Aeronáutico No. 3 (Bombardeo). Prácticamente no tendrán descanso, ni sus pilotos, ni sus técnicos, ni sus aviones. Será el encargado de casi todos los vuelos de transporte en el interior y exterior de la República y recibirá más aviones de transporte y poderosos aviones de bombardeo, llevando sus tripulaciones hasta el mismo lugar en que se recibirán estos aparatos en los Estados Unidos de América. Además será el encargado de trasladar las tripulaciones de los nuevos aviones de caza y los acompañarán desde los EE.UU. hasta el Uruguay con sus técnicos, y como si todavía fuera poco, como 1950 fue el año del centenario de la muerte del Gral. Artigas, nuestro prócer, irá a buscar y devolverá delegaciones de países hermanos de América, que se harán presentes en Montevideo ese día tan especial del 23 de setiembre.

El primer vuelo importante del año tiene lugar el día 20 de enero, cuando parte el C-47 No. 507 hacia los Estados Unidos por el Atlántico, con el May. Mariano Navajas de piloto y el May. Hugo E. Torre de copiloto, arribando a Washington el 29 de enero con diez y seis pasajeros, que serán los tripulantes de los aviones B-25 J de bombardeo, que en primer término lleguen a los EE.UU. de América. Pocos días más tarde saldrá la segunda tanda de

tripulantes en otro vuelo especial, con el otro C-47 del Grupo, el No. 508, que parte el día 6 de febrero con dieciocho pasajeros, también hacia Washington, con el Tte. Cnel. Ramón Irazábal de piloto, (quien a su vez había sido nombrado Jefe de Agrupamiento de Transporte y sería el encargado de recibir y despachar hacia Montevideo los tres nuevos C-47 adquiridos) el Tte. 2do. José D. Cardozo de copiloto y el Tte. 1ero. Raúl Bendahan como segundo copiloto, este vuelo realizado por la ruta del Atlántico, llega a su destino en la Base Aérea de Bolling Field en Washington, el 16 de febrero.

Gestiones en los EE.UU. de América para uso del Aeródromo de Palmdale en California

Mientras arribaban las tripulaciones de estos dos vuelos a Washington, el Jefe de la Misión Aérea en los Estados Unidos, Tte. Cnel. Gualberto F. Trelles, acompañado por el que sería el Jefe del Agrupamiento de Bombardeo, May. Juan C. Jorge, gestionaban en el mes de enero ante la Fuerza Aérea de los EE.UU. la posibilidad de realizar la instrucción y el entrenamiento en un aeródromo lo suficientemente cercano de la ciudad de Los Angeles, California, que era donde trabajaba la Compañía que reacondicionaba los B-25J, los C-47 y F-51 D. Se trataba de la Grand Central Airport Co. estacionada en el aeródromo de Glendale, cercano a Los Angeles, pero de reducidas dimensiones, para encarar la instrucción de vuelo de los B-25 y F-51. Finalmente logran ante las autoridades municipales que se les autorice el uso del aeródromo de Palmdale en el desierto de Mojave, a unos 200 kms. de Los Angeles. También logran que la USAF, designe dos instructores de vuelo para los B-25J, que serán el May. John H. Blumenstock y el Cap. Hebert Gardner.

1950

El viaje por tierra a California

1950

Los tripulantes y técnicos de los B-25 a los pocos días, de su arribo a Washington, emprenden el largo viaje por tierra de más de 5.000 kms., hacia Los Angeles, en unas camionetas rurales adquiridas para sus movilizaciones de marca Chevrolet, con la carrocería semejando madera lustrada, como era la moda en esos años y que también sirvieron a las tripulaciones de los F-51 más adelante, para luego ser importadas al Uruguay, donde se entregaron a las unidades para el transporte de sus comandos.

El vuelo de regreso de los C-47

Entre tanto regresan los dos C-47 a Montevideo por la ruta del Atlántico. El 507 con el May. Mariano Navajas de piloto y el Tte. 1ro. Odegar Borba de copiloto, sale el 10 de febrero, arribando a Carrasco el 20 de febrero. El 508 parte el 9 de marzo hacia Montevideo, con el Tte. 2do. José D. Cardozo de piloto y el Tte. 2do. Washington Suárez de copiloto llegando a Carrasco, el 22 de marzo.

La actividad en la Escuela Militar de Aeronáutica

Sumando a todo este gran movimiento en el extranjero, y el que en pocos meses se avecinaba con el entrenamiento, más la traída de los F-51 hasta Uruguay y la preparación de sus tripulaciones en la Aeronáutica Militar, ésta continuaba su normal desenvolvimiento en este año tan complejo, en el cual había que hacer todo tipo de planificaciones, con vuelos hacia todos lados en América del Sur. Entre las unidades de la Aeronáutica Militar, la Escuela Militar de Aeronáutica, que iba a tener una ardua tarea en este

año del centenario de la muerte del prócer, secundando a la Escuela Militar, como anfitriona de las delegaciones de cadetes de toda América, que vendrían en setiembre, comienza su año lectivo en marzo, con una variante con respecto a los anteriores. En ese año comienzan a volar primero los cadetes de segundo año, junto con los alumnos del Curso de Aplicación, pues ellos terminarían totalmente la instrucción de vuelo, con la finalización de su Curso Profesional, al año siguiente, no tendrán Curso de Aplicación. Es así que en el mes de marzo, continúan con el aprendizaje, veintiocho alumnos del segundo año de cadetes y trece oficiales del Curso de Aplicación. En mayo retoman la instrucción de vuelo los cadetes de tercer año, que eran diez y seis y recién en setiembre comienzan a volar los veinticinco cadetes del primer año.

La instrucción en los B-25

En el ínterin, en los Estados Unidos se habían comenzado el 13 de marzo los vuelos de instrucción, luego de unos días de entrenamiento teórico en tierra, hecho en el aeródromo de Glendale, donde se encontraba la Grand Central Airport Co. que reacondicionaba los B-25 y los C-47. Los vuelos, como se dijo anteriormente, se realizaban en el aeródromo municipal de Palmdale, de mayores dimensiones, al cabo de los mismos, al fin del día, se regresaba con uno de los B-25 a Glendale, con los alumnos de ese día de pasajeros y generalmente piloteado por los instructores, volviendo al otro día, con los mismos alumnos de pasajeros a Palmdale.

Dos C-47 en vuelo hacia el Uruguay y uno queda en los EE.UU.

De los C-47 adquiridos, ya reacondicionados en la Grand Central, dos fueron despachados hacia Montevideo, el primero que era

1950 el matriculado con el No. 510, No. de serie 42-100558, que era

un C-47A-65-DL, partió de Glendale el día 11 de abril, arribando a Montevideo el 20 de ese mes, luego del viaje por el Atlántico, siendo comandado por el May. Alberto García de piloto y el May. Hugo E. Torre de copiloto. Este fue el primer avión que llegó a nuestro país de los treinta y nueve comprados por el "Convenio de Préstamos y Arriendos" con los Estados Unidos de América mediante el contrato W-ANL-(MP-1)-466 Uruguay 33 (parte I y II) firmado en marzo de 1949. El segundo avión que se despachó fue el matriculado con el No. 509 No. de serie 42-93793 era un C-47A-25-DK y partió de Glendale hacia el Sur, el día 18 de mayo con el Tte.Cnel. Carlos M. Sención de piloto y el Tte. 1ro. Raúl Bendahan de copiloto, llegando a Carrasco el día 30 de mayo.

El otro C-47 quedó en los Estados Unidos efectuando vuelos en California hasta noviembre cuando acompaña al Grupo Blanco (uno de los tres, en que se dividió el vuelo "ferry" de los veinticinco aviones a este tipo) de F-51 en vuelo hacia Uruguay, se le matriculó con el No. 511 y era un C-47A-75-DL No. de serie 42-100838.

Los B-25 en vuelo hacia Uruguay

El entrenamiento de los B-25 J finalizó en el mes de mayo, quedando prontos todos los pilotos para emprender el viaje hacia el Uruguay. El Jefe del Agrupamiento May. Juan C. Jorge, decidió con el jefe de la Misión Tte.Cnel. Gualberto F. Trelles, que partirían de Burbank aeropuerto que queda cercano a Glendale el día 22 de mayo. Para eso se llevaron el día 20 todos los B-25J a ese aeropuerto de mayores dimensiones y se prepararon y cargaron allí, para el largo viaje hacia el Sur. El día 22 como estaba previsto parten todos los aviones cuyos Nos. de serie eran:

B-25J-25-NC	No. de serie	44-30269	matrícula uruguaya		No. 150
B-25J-25-NC	" "	44-30273	"	"	No. 151
B-25J-25-NC	" "	44-30461	"	"	No. 152
B-25J-25-NC	" "	44-30593	"	"	No. 153
B-25J-25-NC	" "	44-30604	"	"	No. 154
B-25J-25-NC	" "	44-30723	"	"	No. 155
B-25J-25-NC	" "	44-30729	"	"	No. 156
B-25J-25-NC	" "	44-30735	"	"	No. 157
B-25J-25-NC	" "	44-30743	"	"	No. 158
B-25J-25-NC	" "	44-30878	"	"	No. 159
B-25J-30-NC	" "	44-31190	"	"	No. 160

Estos aviones eran bombarderos medianos bimotores de ala media, fabricados por la North American Aviation Inc., con motores radiales de doble estrella marca Wright Cyclone R-2600-29 de 1700 HP c/u. Con un armamento compuesto por 12 ametralladoras .50, podían llevar hasta 2000 libras de bombas.

Las tripulaciones se formaron de la siguiente manera:

B-25J No.150 Tte. 1ero. Walter Gianarelli y Tte. 2do. Mariano Rodrigo, Mec. Sgto. Asdo. Ceferino Antúnez.

B-25J No.151 Tte. 1ero. Atilio Bonelli y Sgto. (P.A.M.) Washington Galarza, Mecs.: Sgto. 1o. Asdo. Juan González y Sgto. Raúl Pintos.

B-25J No. 152 Tte. 1ero. Luis A. Baró y Sgto. 1ero. (P.A.M.) Carlos Ferraro, Mecs.: Tte. 2do. Asdo. Rogelio López y Cbo. Asdo. Francisco Sánchez.

B-25J No. 153 Tte.1ero. Francisco Otero y Alf. Walter Alvarado, Mecs. May. Asdo. Alfredo Pittamiglio y Alf.Asdo. Ramón Ayala.

B-25J No.154 Cap. José Pérez Caldas y Tte.1ero. Guillermo Laulhé, Observador Tte.1ero. José Ma. Mazzetti, Mec. Sgto.Asdo. Julio De León.

B-25J No.155 Cap. Danilo Sena y Tte.2do. Manuel Buadas, Mecs. Sgto. Asdo. Félix Sosa y Tte. 2do. Asdo. Luis de Horta.

1950

B-25J No. 156 Cap. Juan H. Alfaro y Alf. Juan A. Borba, Mec. Sgto. Asdo. Walter Espinosa.

B-25J No. 157 Cap. Juan A. Villanueva Tte. 1ero. Rubens Camps, Mec. Sgto. Carlos Noriega, Radio Cbo. Juan Suquilvide.

B-25J No. 158 May. Gualberto Etcheverry y Tte. 2do. Jorge Borad, Obs. May Erling Olsen Böje, Radio Sdo. Luis Zilli.

B-25J No. 159 May. Pedro O. Iglesias y Tte. 1ero. José P. Jaume, Mec. Tte.2do. Asdo. Alcides Luzuriaga, Radio Alf. Asdo. Esaú Prada.

B-25J No. 160 May. Juan C.Jorge y Tte.2do.Carlos Mercader, Mec.Alf.Asdo.Juan F. Hernández, Radio Alf.Asdo. Victorio Mori.

En el primer día de vuelo arriban a El Paso, en Burbank se había sumado como pasajero el Tte. 1ero. José M. Mazzetti, quien regresaba a Montevideo, luego de terminada su misión de estudios sobre armamentos. Al día siguiente 23 de mayo hacen la etapa El Paso-San Antonio, en El Paso había subido como pasajero el May. Erling Olsen Böje, quien había finalizado su misión en la Comisión Permanente de Recepción de Material de Vuelo, que cumplía en los EE.UU. de América. El día 24 hacen el recorrido San Antonio-Tampa, en Florida, allí permanecen tres días y el 28 de mayo hacen todos la etapa Tampa-La Habana, en Cuba. Al día siguiente La Habana-Aguadillo, Puerto Rico. Salen nuevamente el 31 de mayo para cumplir el tramo Aguadillo-Atkinson en Georgetown, Guayana Británica. Ese día se separara una Escuadrilla, aterrizando el 150, el 156 y el 159 en Piarco, Puerto España, Trinidad, haciendo el corto trecho de Piarco a Atkinson los B-25 Nos. 156 y 159, el día 1ro. de junio; el 150 el día 31 había llegado finalmente a Atkinson. El 2 y 3 de junio recorren Atkinson-Belén, Brasil; y el 4 y 5 de junio Belén-Fortaleza-Bahía, en territorio brasileño. El 7 de junio Bahía-Río de Janeiro y el 9 Río de Janeiro-Porto Alegre. El día 10 de junio los once B-25J

arriban a Carrasco, donde son recibidos por autoridades de la Aeronáutica Militar, delegaciones de las unidades aéreas, Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica, mucho público y una banda de músicos del Ejército, que en el momento en que los once bimotores avanzaban sobre la calle de rodaje a la planchada de la Base Aeronáutica No. 1, frente al hangar, entonó la gloriosa diana "de Palleja", dando un toque emotivo a esta ceremonia, cuando se entremezclaban los acordes de la diana, con el poderoso ronquido de los veintidós motores Wright, que se venían acercando.

Volviendo un poco para atrás digamos que a mediados de noviembre de 1949, el Jefe de la Misión Permanente de recepción de material de Vuelo, en los Estados Unidos, dependiente de la Misión Aérea en ese país, May. Erling Olsen Böje, recibió en Kelly Field, San Antonio, Texas, junto con los Caps. Fernando R. Blanco y Alfredo Lamela, quienes tomaban parte de esta misión permanente, los aviones North American F-51D, adquiridos junto a los B-25J y los C-47. El Cap. Blanco y el Cap. Lamela quedaron a cargo del contralor de la entrega de estos aparatos, a la Compañía Grand Central Airport Co. de Glendale en Los Angeles, California, así como de su reacondicionamiento. Estos monoplazas fueron llevados en vuelo "ferry" hasta Glendale por aviadores americanos, luego que se les preparó en Kelly Field para ese raid a California, donde se les pondría a punto, se les colocaría radio compás y se los acondicionaría para el entrenamiento de los pilotos uruguayos que los llevarían en vuelo hasta nuestro país.

Las tripulaciones de los F-51D

El 12 de agosto de 1949, se había nombrado por el Decreto No. 14.236 del Poder Ejecutivo, las tripulaciones aéreas y terrestres, que intervendrían en la traída de estos aviones en vuelo y en su mantenimiento y el 20 de diciembre se nombró Jefe del Agrupa-

1950

miento de Caza al Tte. Cnel. Carlos M. Sención, designándolo a su vez Agregado Militar y Aeronáutico Adjunto a la Embajada del Uruguay en los EE.UU. de América, para que con ese nombramiento diplomático, facilitara su gestión ante las autoridades de ese país y con la de las otras repúblicas y colonias que sobrevolarían las formaciones a su mando.

Luego de conocida la nómina de los pilotos designados para esta misión, estos comenzaron su entrenamiento, en las diferentes Unidades de la Aeronáutica Militar en donde se encontraran, como se adelantó anteriormente.

El Cap. Fernando R. Blanco, se encontraba en los Estados Unidos, en la Misión Permanente desde enero de 1949 y había sido seleccionado para traer en vuelo un F-51; en 1941 había hecho el Curso Básico en BT-13, el avanzado y el de instructor en AT-6, recibiendo al cabo las alas y el brevet de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos, por lo cual no tuvo problemas para volar dentro de ese país; para entrenarse y estar en condiciones de volar el "Mustang" la Misión Permanente arrendó un AT-6B de la Inman Air Service Inc. con el que hizo algunos vuelos, comenzando a volar en F-51 a partir del 30 de junio de 1950 en el aeródromo de Glendale, que como ya se dijo era de reducidas dimensiones. Algo semejante pasó con el Cap. Alfredo Lamela, para realizar la transición al F-51.

También el Tte.Cnel. Sención, arribó antes que los demás pilotos de F-51 seleccionados de vuelta de Uruguay, donde había llegado el 30 de mayo al mando del C-47 No. 509, que lo había llevado en "ferry" desde el mismo Glendale. Comenzó a volar en el mes de julio de 1950, realizando todo el entrenamiento en ese avión de caza.

El Decreto del 12 de agosto de 1949, fue modificado por el No. 15.798 del 13 de junio de 1950, cambiando la nómina de algunos pilotos y especialistas, quedando ésta compuesta de la siguiente manera:

Pilotos

Tte. Cnel. Carlos M. Sención Jefe del Agrupamiento
May. Mario S. Arenas
Cap. Fernando R. Blanco
Cap. Alcides J. Rovira
Cap. Danilo E. Sena
Cap. José Pérez Caldas
Cap. Julio C. Urbín
Cap. Dante Paladini
Tte. 1ro. Francisco Otero
Tte. 1ro. Beethoven P. Montagne
Tte. 1ro. Humberto R. Bía
Tte. 1ro. Luis A. Baró
Tte.2do. Carlos Mercader
Tte.2do. Ademar M. Prego
Tte.2do. Saúl Da Silveira
Tte.2do. Ángel Arriera
Tte.2do. Pedro R. Rivero
Tte.2do. Francisco A. Rivas
Tte.2do. Jorge A. Borad
Tte.2do. Federico G. Ortiz
Tte.2do. Roberto H. Mascaró
Tte.2do. Walther Machado
Alf. Dewar Viña
Alf. Luis A. Charquero
Alf. Hebert Pampillón
Alf. Oscar M. Musto
Alf. Servando Culshaw
Alf. Walter Samarello

1950

Especialistas

1950

Tte. 2do. Asdo. Leonardo Sívori
Alf. Asdo. Rómulo Pérez
Sgto. 1ro. Asdo. Ángel Gibiaqui
Sgto. 1ro. Asdo. Doroteo Fernández
Sgto. Asdo. Enrique Ariono
Sgto. Asdo. William Godoy
Cbo. Asdo. Próspero Dameno
Cbo. Asdo. Luis Marenales
Cbo. Asdo. Benjamín Vaz Píriz
Cbo. Asdo. Rogelio Espinosa

Estas tripulaciones parten para los Estados Unidos en dos tandas, la primera en el C-47 No. 509, el día 26 de junio, en el cual iban el Tte.2do. José D. Cardozo de piloto y el Tte. 1ro. Raúl Bendahan de copiloto, mecánico Sgto. 1ro. Asdo. Ángel Ma. Pérez y radio Sgto. 1ro.Glober Rodríguez y arriban a Glendale el día 15 de julio. La segunda que va en el C-47 No. 510, salen de Carrasco el día 24 de julio con el May. Mariano Navajas de piloto y el Tte.1ro. José Ma. Fedrigotti de copiloto, el Tte. 2do. Asdo. Serafín Giarda, de mecánico, el Sgto. 1ro. A. Gibiaqui de radio y el Sdo. Pablo Sáinz; llegan a Glendale el 6 de agosto.

La instrucción en los F-51

A los pocos días de su arribo a Los Angeles, se comenzó con la instrucción teórica, que se realizó en la sede del Grand Central Airport Co. en Glendale. A su finalización, que para el primer contingente fue alrededor del día 20 de julio y para el segundo después del 10 de agosto, se comenzó a volar en el aeródromo de Palmdale, que como se recordará quedaba a unos 200 Kms. de Los Angeles, pues los F-51 habían sido llevados a ese campo, a medida que iban quedando prontos de su reacondicionamiento.

Para ir diariamente a ese aeródromo y regresar nuevamente al cabo del día a Los Angeles, se usaban las mismas camionetas rural Chevrolet, adquiridas desde que estaba la Misión de los B-25 y también se usaban los C-47, que como el 511 estaba en Glendale recibido en el mes de abril; el Jefe de la Misión de los C-47, el Tte. Cnel. Ramón Irazabal, realizó algunos de esos vuelos.

Los instructores fueron tres oficiales de la Fuerza Aérea de los EE.UU. de América, los capitanes James Mitchell y Donald Holt, y el Tte. 1o. Gabriel Bartholomew, contratados y el Cap. Fernando R. Blanco. Se dividió el Agrupamiento en tres Grupos con otras tantas Escuadrillas, organización que se mantuvo hasta llegar a Montevideo. La instrucción era semejante a la que se impartía en Carrasco en los años cincuenta, ya creado el Grupo de Aviación No. 2 (Caza), desde que se comenzó a largar "solos" a nuevos pilotos en 1954, con entrenamiento en cabina trasera de AT-6, y luego solos en F-51, vigilados y fiscalizados por un "control móvil", que se instalaba en la cabecera de la pista en uso.

Luego de la primera salida y con unas pocas horas de entrenamiento en forma solitaria, ya se comenzaba a volar en formación, siempre con uno de los instructores americanos oficiando de guía. De esta manera se hizo acrobacia, "carrera del ratón", navegación en escuadrilla, vuelo de altura, etc. El período de instrucción se extendió hasta el día 25 de setiembre; quedando prontos todos los pilotos para efectuar el largo vuelo de retomo al país, luego de volar más de veintiocho horas cada uno.

Con todos los oficiales del Agrupamiento, se hizo una distribución de tareas, acordes a nuestra organización en Uruguay y a las características del avión y el cometido, al igual como se había hecho con la misión de los B-25. Se nombraron oficiales de depósito, de operaciones, de meteorología, de mantenimiento, de armamento, etc.. Paralelamente a los cursos teóricos que re-

1950

cibieron los pilotos, a los técnicos a su vez se les impartió un entrenamiento, para adaptarlos a la nueva máquina.

La actividad en las unidades y fatal accidente de aviación

Volviendo con esta narración al Uruguay, digamos que el entrenamiento en las unidades de la Aeronáutica Militar, continuaba con su normal ritmo, de acuerdo a los planes especiales de cada una de ellas. Al igual que en todo el Ejército Nacional, la Aeronáutica Militar había adoptado como santo y seña, y como encabezamiento de todo escrito, la frase del Gral. Don José Artigas "Sean los orientales tan ilustrados como valientes", en homenaje al centenario de su fallecimiento, durante todo el año 1950.

En un vuelo de entrenamiento, de acuerdo a lo previsto por operaciones de la Base Aeronáutica No. 2, que se realizaba el día 23 de agosto en el AT-6D No. 355 No. de Serie 44-81194 de esa unidad, el cual era piloteado por el Alf. Amado Ramos, llevando como acompañante al Cbo. Asdo. Juan J. Suquilvide; se precipitó a tierra en el paraje Molles de Porrúa, en el Dpto. de Río Negro, durante un raid de navegación, entre la Base Aeronáutica No. 2 y las ciudades de Salto y Paysandú. El aparato entró en tirabuzón a baja altura, pereciendo sus dos ocupantes.

El ascenso de dos veteranos aviadores a general

El 13 de setiembre el Senado de la República concede la venia para ascender a General de la Nación, a los Cneles. del Arma de Aeronáutica, Oscar D. Gestido y Medardo R. Farías, para quienes el Poder Ejecutivo las había solicitado oportunamente. Estos ascensos son publicados con fecha 15 de setiembre y son a

partir del 1ro. de febrero de 1949 para el primero y del 1ro. de febrero de 1950 para el segundo. Son ellos dos verdaderos hombres del aire, unidos al Arma de Aeronáutica casi desde los primeros años, donde se destacaron como militares y aviadores. Ambos ocuparían los más altos cargos a que puede aspirar un oficial general y Gestido llegará a ser Consejero de Gobierno y luego Presidente de la República, por mandato popular, manteniendo siempre bien alto su vocación de juventud, la Aviación.

El desfile del centenario de la muerte del Gral. Artigas

Como estaba programado, en el mes de setiembre se recibió a las delegaciones de países americanos que llegaron a rendir su homenaje al primer centenario de la muerte del fundador de la nacionalidad oriental, el Gral. José Artigas.

La delegación de la República del Ecuador vino en dos transportes del Grupo Aeronáutico No. 3, los C-47 Nos. 507 y 508, que hicieron el viaje redondo de ida y vuelta a Guayaquil entre los días 17 y 22 de setiembre, tripulados el primero por el Tte.1ro. Atilio Bonelli y el Alf. Juan Borba de pilotos y el Alf. Asdo. Carlos Bermúdez de mecánico, con el Cbo. Severino Taroco de radio operador y la Srta. Adela Amedé de azafata. El segundo con el May. Pedro O. Iglesias y el Tte.1ro. Walter Gianarelli de pilotos, el Tte. Carlos Gómez de navegador, el Alf. Esaú Prada de radio operador, el Tte. Asdo. Alcides Luzuriaga de mecánico y la Srta. Isabel Noemí Sierra de azafata.

El 23 de setiembre, solemne día en que se recordó la figura del Gral. Artigas, con un desfile militar por el Bulevar que lleva su nombre, desde la Rambla hasta la plaza Artigas, por parte de las Fuerzas Armadas de la guarnición de Montevideo y de las delegaciones de los países americanos, que rindieron homenaje a

1950

sus restos de esta manera, los cuales se habían colocado en un túmulo, sobre un tanque de guerra, frente al obelisco a los Constituyentes de 1830. La Aeronáutica Militar, en pleno, sobrevoló el eje del desfile, con todos los aviones que estaban en orden de vuelo en el país, mientras que la Escuela Militar de Aeronáutica, con todos sus alumnos de los cinco años que componían los cuerpos de Cadetes y Aspirantes, formaban parte del desfile pedestre, detrás de la Escuela Militar.

Finalizados estos actos, los C-47 Nos. 507 y 508, regresaron a Guayaquil, nuevamente, a retornar la delegación ecuatoriana, entre los días 29 de setiembre y 10 de octubre, con tripulaciones similares.

Se presenta el proyecto de creación de la Fuerza Aérea Nacional

El Presidente de la República, Don Luis Batlle Berres, hombre sensible a la aeronáutica, desde su misma juventud, cuando algunas veces con espíritu intrépido, acompañó en aviones de motor rotativo, al fundador de la Aviación Militar, Gral. Berisso, fue al igual que su ilustre tío, Don José Batlle y Ordóñez, proclive al adelanto que representó siempre la aviación para el país y dentro de ella la Aviación Militar, a la cual siempre apoyó e impulsó. Por eso, cuando se presentó un proyecto independentista, creando dentro del Ministerio de Defensa Nacional, una Fuerza Aérea, en un mismo pie de igualdad con el Ejército y la Armada Nacional, inmediatamente lo propició, presentando el 2 de octubre a la Asamblea General mediante el Mensaje No. 900, la consideración de un Proyecto de Ley, mediante la sanción del cual se constituía la Fuerza Aérea Nacional (de esa manera se la llamaba en el proyecto), con los elementos que contaba la Aeronáutica Militar, creándose a su vez la Inspección General de la Fuerza Aérea, como cabeza de la nueva organización.

En esa época el Ministro de Defensa Nacional era el Dr. Francisco S. Forteza, quien presentó este Proyecto de Ley al Presidente Batlle Berres, luego de haber sido asesorado por la Inspección General del Ejército, que a su vez lo fue por la Dirección General de Aeronáutica Militar, con los trabajos y escritos de su Estado Mayor basados en estudios hechos por los entonces Cneles. Gestido y Farías. Esta fue la etapa culminante de algo que se venía gestando de tiempo atrás y que tomó un impulso más fuerte desde el momento en que accedió a la presidencia el Sr. Batlle Berres, tomando decisiones que hicieron cambiar rápidamente el punto de vista militar, inclinando la balanza seriamente por la aviación, en las inversiones que hizo el Estado en esos años, tanto dentro del Ejército como dentro de la Armada, pues en esa época la Aviación Naval tuvo una evolución meteórica. Lo que faltaba ahora era la comprensión de las Cámaras, que tenían que estudiar y decidir sobre este Proyecto, lo que no fue fácil, pues se tardó más de tres años en aprobarse, luego de muchas postergaciones, infinidad de entrevistas, cantidad de debates, etc. que tuvieron en vilo durante ese lapso a toda la Aeronáutica Militar.

Los F-51 en vuelo a Uruguay

En los Estados Unidos, luego de finalizado el entrenamiento de vuelo y de preparado el viaje de los F-51 hacia el Uruguay, se embarcaron todas las herramientas, armamentos, repuestos y accesorios en los tres C-47 que estaban en Glendale, Nos. 509, 510 y 511, que acompañarían a cada uno de los tres Grupos en que se dividió el Agrupamiento para este vuelo. Estos Grupos tomaron los nombres de Rojo (tenía pintado el cono de la hélice de ese color) que era el No. 1 y estaba al mando del May. Mario S. Arenas; Blanco que era el No. 2 y estaba al mando del Cap. Fernando R. Blanco; y por último Azul, que era el No. 3 y estaba al mando del Cap.

1950

Danilo Sena. Estos dos Grupos a su vez tenían pintados los conos de sus hélices con sus colores respectivos, además cada aparato llevaba pintado el grado y nombre de su tripulante del lado izquierdo, inmediatamente debajo del parabrisas.

También venía una Sección, compuesta por dos aviones, fuera de estos Grupos, eran el Comandante del Agrupamiento, Tte.Cnel. Carlos M. Sención, en su F-51 No. 254 y el Cap. Julio C. Urbín, su ayudante, en otro F-51.

Los Grupos se dividieron en Escuadrillas, y se nombró Comandantes de Escuadrilla a los Capitanes y Tenientes 1eros. Como sobraban 3 pilotos, los de menor jerarquía se turnaban en las diferentes etapas.

Los North American F-51D, "Mustang" eran aviones de caza monoplanos, monoplazas, de tren convencional, con motor Rolls Royce "Merlin" V-1650-7 fabricados por Packard, de 1735 HP, con hélice cuatripala. Su velocidad máxima era de .75 match y estaba armado con seis ametralladoras .50 y también llevaban dos bombas de 500 libras o seis cohetes de cinco pulgadas. Sus números de serie y matrículas eran:

F-51D-20-NA,

matrícula	250	No.	de Serie	44-63518
"	251	"	"	44-63392
"	252	"	"	44-63476
"	253	"	"	44-63478
"	254	"	"	44-63485
"	255	"	"	44-63492
"	256	"	"	44-63508
"	257	"	"	44-63517
"	258	"	"	44-63530
"	259	"	"	44-63535
"	260	"	"	44-63549
"	261	"	"	44-63553
"	262	"	"	44-63559
"	263	"	"	44-63574
"	265	"	"	44-63577
"	266	"	"	44-63593

Matriculas	267	Nº	de Serie	44-63594
"	268	"	"	44-63611
"	269	"	"	44-63613
"	270	"	"	44-63615
"	271	"	"	44-63618
"	272	"	"	44-63640
"	274	"	"	44-63807

Los otros dos que el seguro recuperó en los Estados Unidos de América, luego de sendos accidentes ocurridos en ese país, vinieron por vía marítima, más tarde. Eran los:

F-51D-20-NA

matrícula	264	No. de	Serie	44 - 63575
"	273	"	"	44-63750

El primer Grupo que sale hacia Montevideo, fue el No. 1, Rojo, al mando del May. Mario S. Arenas, el día 18 de octubre, con ocho aparatos. El segundo que sale es el No. 3, Azul, al mando del Cap. Danilo E. Sena el día 20 de octubre, este Grupo solo con seis aviones, pues uno de ellos el 273, el día anterior en un vuelo de prueba, tuvo un problema de carburador, teniendo el piloto que aterrizar con la potencia trabada quedando corta la pista de Palmdale, lo que le significó serias averías, saliendo ileso el Tte. 1ero. Beethoven P. Montagne, que era su tripulante, por lo que el aparato quedó en manos del seguro para su reparación y llegó más tarde en barco al Uruguay. El último Grupo en partir de Palmdale hacia Uruguay, fue el No. 2, Blanco, el día 31 de octubre al mando de su Jefe el Cap. Fernando R. Blanco, con ocho aviones. En la primera etapa, a la hora y media del decolaje, en las cercanías de Tucson, Arizona, cruzando elevaciones de 7.000 y 8.000 pies, un avión del Grupo, el No. 264, piloteado por el Alf. Dewar Viña, se le produce una "panne" de motor, por lo que tiene que efectuar un aterrizaje forzoso, elije un valle de un río, quizá

el único campo apropiado y aterriza con toda fortuna, saliendo ileso de este trance; el avión luego de recuperado por el seguro, llega en barco a Montevideo.

Los tres Grupos y la Sección, mantuvieron un itinerario igual para todos, salvo los aterrizajes no previstos por alguna falla. La ruta seguida fue por el Atlántico y las etapas diarias fueron las siguientes:

Palmdale -El Paso - San Antonio, Texas
San Antonio - Mobile, Alabama
Mobile - Tampa, Florida
Tampa - Camagüey, Cuba - Antigua, isla británica
Antigua - Aguadillo, Puerto Rico
Aguadillo - Puerto España, Trinidad
Puerto España - Georgetown, Guayana Británica - Belem, Brasil
Belem - Fortaleza - Recife
Recife-Bahía
Bahía - Río de Janeiro
Río de Janeiro - Porto Alegre - Carrasco

El Grupo Rojo arriba el día 22 de noviembre a Carrasco; el Grupo No. 3, Azul, el 23 de noviembre; y el Grupo No. 2, Blanco, el día 4 de diciembre de 1950. Este vuelo fue de 10.295 millas terrestres, partieron veinticuatro aviones de Palmdale y arribaron veintitrés a Montevideo, más los tres C-47 que acompañaron a los Grupos, donde venían los técnicos y los tripulantes que en esas etapas no volaban en los F-51. El día 4 de diciembre, con la llegada del último Grupo a Carrasco, se realiza una ceremonia, en la cual están presentes los veintiocho pilotos y técnicos que intervinieron en esta misión, cumplida con total éxito.

Se autoriza la contratación de una misión militar en los Estados Unidos

Con la llegada de los bimotores de bombardeo B-25 J, los C-47 y ante la inminencia del arribo de los aviones de caza F-51 D, la Asamblea General, autorizó el día 6 de octubre un pedido del Poder Ejecutivo, por el cual este podía invertir hasta $100.000 (cien mil pesos) anuales, durante un lapso no mayor de cuatro años, para cubrir los sueldos y gastos que demande la contratación de una Misión Militar Aérea en los EE.UU. de América, cuya finalidad era la de impartir instrucción de esa especialidad en la Aeronáutica Militar.

La Dirección General se muda a las calles Uruguay y Yi

Al solicitarle la intendencia de Montevideo a la Dirección General de la Aeronáutica Militar, la urgente entrega de la finca de la calle Lucas Obes No. 897, para destinarla a vivienda del Sr. Intendente Municipal, se autorizó a la Dirección General, el arrendamiento de una propiedad en la Avenida Uruguay No. 1242, esq. Yí, con entrada también por esta calle No. 1491, como nueva sede del Comando del Arma y que más tarde, a partir del 4 de diciembre de 1953, lo será de la Inspección Gral. de la Fuerza Aérea, hasta que se mude al Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", donde será su definitivo emplazamiento. A esta gran casa "viejo estilo", muy ornamentada y finamente terminada, se le agregó en el año 1953 otra propiedad lindera por la Avda. Uruguay. La mudanza comenzó a partir del 25 de octubre de 1950.

El Grupo 3 sigue cumpliendo misiones al extranjero

1950

Como se había expresado anteriormente, él Grupo Aeronáutico No. 3 (Bombardeo) en este año que iba corriendo de 1950, se prodigó como no era imaginable, realizando todo tipo de vuelos de transportes por toda América con sus C-47 y el UC-45 con que estaba dotado, realizando vuelos por el Pacífico, por el centro y por el Atlántico, trayendo o llevando delegaciones oficiales, militares y civiles, como por ejemplo la que realizó en noviembre el C-47 No. 508 al Brasil, tripulado por el May. Pedro O. Iglesias, el Cap. Juan A. P. Villanueva de pilotos, llevando como navegadores al Tte.2do. Redelice Turcatti y al Alf. Marcelino García, como radio al Alf. Asdo. Esaú Prada, y como mecánico al Sdo. Azor Gutiérrez. Este vuelo que realiza el Grupo No. 3 al país del norte, tenía como finalidad el transporte de una delegación militar a las maniobras de la primera Región Militar Brasileña, que se realizaron entre el 10 y el 15 de noviembre.

Se reglamenta las categorías de pilotos y navegantes

El 21 de noviembre, se aprobó el decreto No. 16.922 por el Poder Ejecutivo, por el cual se sustituye la reglamentación del Artículo No. 270 de la Ley Orgánica Militar No. 10.050, en el que se subsana la falta de disposiciones para la calificación de los oficiales navegantes bombarderos y se actualiza la reglamentación existente, relacionada a los nuevos cometidos que los pilotos militares pueden ser llamados a desempeñar, debido a la incorporación de nuevas unidades de vuelo multimotores. Así mismo se aprobó un nuevo modelo de la Hoja de Aptitud de Vuelo, donde se tiene en cuenta su jerarquía y el destino que están prestando. Para los Coroneles y Ttes. Coroneles será de 30 horas anuales si

están destinados en las Unidades operativas de la Aeronáutica o del Ejército. Para los Mayores y Capitanes serán de 45 y 30 horas respectivamente. Y para los otros oficiales subalternos de 60 y 40 horas. También se delimitan los roles o funciones que los Oficiales de Aeronáutica cumplirán en el futuro, en cuanto al computo de horas de vuelo, los cuales serán los siguientes:

a) Para Pilotos Militares
   1) Piloto Comandante (cuando se cree este título aeronáutico)
   2) Primer Piloto
   3) Piloto Instructor
   4) Co-Piloto
   5) Observador Militar
b) Para los Navegantes - Bombarderos
   1) Navegante
   2) Bombardero
   3) Observador Militar

El monumento al Gral. Artigas en la Escuela Militar de Aeronáutica

Debido al movimiento que hubo en 1950 de Jefes y Oficiales, con el traslado de los nuevos aviones al Uruguay y los diferentes cursos que se siguieron en el extranjero, las Unidades de la Aeronáutica Militar estuvieron comandadas durante largos períodos, por jefes y oficiales de jerarquía menor a las reglamentarias o usuales, ostentando los cargos accidentalmente o interinamente según fueron nombrados o no.

Uno de estos casos fue la Dirección de la Escuela Militar de Aeronáutica, que en ese año fue comandada accidentalmente por el May. Remo Laporta, hombre ejecutivo y dinámico que supo darle a su mando una característica muy especial, sobreponiéndose a su relativa baja jerarquía para ese cargo de tanta importancia.

1950

En ese año hubo una verdadera transformación en cuanto al confort con que contaba la Escuela Militar de Aeronáutica, sobre todo en lo referente al alojamiento del Cuerpo de Alumnos, al equipamiento de las clases y al entrenamiento de vuelo; todo esto llevado al unísono. Pero hubo algo más y que quedó para siempre, como símbolo de esta Dirección tan especial. El aeródromo en el cual está asentado la Escuela, se llama "Gral. Artigas" desde el 20 de octubre de 1937, aprovechando el año del centenario de la muerte del Prócer, al May. Laporta se le ocurrió que la mejor manera de expresar el homenaje de la Aeronáutica Militar, sería que se levantara un monumento en su honor, en el sitial más simbólico, entre los salones de clase, teniendo como fondo el anfiteatro, con sus arcos tipo mediterráneo y el frente con una fuente rectangular, hacia la plaza de Armas. Esta tarea nada fácil, de levantar un monumento a Artigas, sin contar con la financiación ni los medios para llevarla a cabo, fue a pesar de todo realizada con total éxito. Esta escultura pertenece a la inspiración del artista nacional Juan Luis Blanes (1856 -1895), hijo del pintor de la patria, Juan Manuel, quien tuvo que culminarla, al haberse accidentado Juan Luis y haber perdido la vida; el modelado fue realizado por el escultor italiano Dante Costa. Es una réplica del original que se levanta en la ciudad de San José desde 1898, tomada a su vez de la réplica existente en la ciudad de Maldonado. Esta estatua de 3 mts. 40 cmts. de bronce, obtenido en instituciones públicas y privadas como así también, entre el personal de la Escuela Militar de Aeronáutica; está sobre un basamento de 2 mts. 33 cmts. de mármol, proyectado por los arquitectos S. Miralles y L. Mayero. El fundidor fue Amauri Bentos Pereira, en la fundición "El Faro". Se inauguró solemnemente el día 28 de diciembre de 1950, con la presencia del Presidente de la República Sr. Luis Batlle Berres y las más altas autoridades nacionales en ocasión de la ceremonia de fin de cursos y colación de grados del Instituto.

Iniciando la parte oratoria el Director de la Escuela, May. Laporta se dirigió a las autoridades, el público y los alumnos, con un emotivo discurso del cual extractamos algunos pasajes:

"... Y en este año, "AÑO DE ARTIGAS", la Aeronáutica Militar rinde también su homenaje a nuestro máximo HÉROE".

"Por demás elocuentes son las muestras de la tradición Artiguista que ostentamos con orgullo en los emblemas de nuestros uniformes; y en las alas y en los timones de nuestros aviones también están presentes, para recordarnos un pasado de gloria, los colores de Artigas".

"Y la sede de esta Escuela, señores desde el 20 de octubre de 1937, lleva el nombre: "'AERÓDROMO MILITAR GENERAL ARTIGAS"'.

"Esta expresada entonces, toda la adhesión de la Aeronáutica Militar, hacia la memoria augusta del Prócer".

"Y en prueba de que hemos sabido recoger y mantener ese preciado legado, es que podemos manifestar con orgullo: jamás pudo soñar el héroe, que sus colores, a cien años de su muerte y a tantos años que nacieran a la vida, surcaran en misiones de paz, estrechos vínculos fraternos, como eran sus deseos, con los Pueblos de América y se posaran en tantas tierras hermanas, perdurando con su gloria".

"Debo destacar nuestro más infinito agradecimiento hacia todas las instituciones, firmas comerciales y personas vinculadas a la Aeronáutica Militar, que con su generoso patriotismo dieron realidad a la iniciativa de erigir un monumento al General Artigas".

"Es realmente admirable la labor del fundidor: un hombre modesto y de gran fibra artiguista: el Sr. AMAURI BENTOS PEREIRA".

"Yo que lo he visto en su titánico esfuerzo, puedo testimoniar todos sus desvelos y sus sacrificios, por ayudarnos a que este día fuera pleno de emociones".

1950

"Todos vosotros y las generaciones que os sucedan, seréis testigos de su inteligencia y de su arte".

" BENTOS PEREIRA: en nombre de la Aeronáutica Militar, agradezco con profunda emoción la obra que hoy nos dejáis en este Aeródromo de los Aviadores de la Patria".

" Y en esta fiesta de la Escuela Militar de Aeronáutica, que es fiesta de la Patria, se han abierto los portales para convivir con el pueblo, como convivimos siempre en todos los ámbitos del país, ya que aquí está libre el acceso para la juventud de la nación".

" No podía faltar entonces, la voz del ciudadano, para enmarcar esta hora que vivimos, con la más pura expresión de Democracia".

" De ahí que oiremos con unción, la enjundiosa y autorizada palabra, de un auténtico paladín de la cultura democrática: el Señor Dr. Don Eduardo J. Couture".

Luego de descubrirse el monumento hizo uso de la palabra, sobre la personalidad del héroe, el destacado abogado y hombre público, Dr. Eduardo J. Couture, eminente artiguista, quien tuvo la deferencia de trasladarse y hablar en la Escuela Militar de Aeronáutica, a exclusiva solicitud del May. Remo Laporta.

Aprovechando la solemnidad de la fecha, igualmente se inauguró la pista de atletismo, obra hecha posible, también, gracias a la ayuda de otras Instituciones que fueron sensibles al requerimiento del May. Laporta. En ese día recibieron sus espadas y despachos que los acreditaban como Oficiales del Arma de Aeronáutica del Ejército los siguientes Alféreces de la Promoción "Gral. José G. Artigas", según el orden siguiente:

Brevet	de Piloto	Aviador	No. 198	Alf. Pompilio Ferrando
"	"	"	No. 199	Alf. Nery Egaña
"	"	"	No. 200	Alf. Víctor Álvarez

Brevet	de	Piloto	Aviador	No. 201 Alf. Fernando Arbe
"	"	"		No. 202 Alf. Carlos Morales
"	"	"		No. 203 Alf. Nilo Amestoy
"	"	"		No. 204 Alf. Saúl Rey
"	"	"		No. 205 Alf. Raúl Petrarca
"	"	"		No. 206 Alf. Julio Giacummo
"	"	"		No. 207 Alf. Félix Rosales
"	"	"		No. 208 Alf. Pedro Benvenuto
"	"	"		No. 209 Alf. Daniel Yates
"	"	"		No. 210 Alf. Ignacio Zubiaga
"	"	"		No. 211 Alf. Arí Esolk

Esta será la última promoción que efectuará el Curso de Aplicación, para obtener el brevet de Piloto Aviador Militar, y el año 1951 será el último en que se realice, recordemos que el primero se efectuó en el año 1923.

También ese día al finalizar su Curso de Aplicación, reciben sus brevets de P.A.M. los siguientes oficiales:

Brevet de	P.A.M.	No. 140	Alf. Nelson Correa
"	"	No. 141	Alf. Juan E. Erro
"	"	No. 142	Alf. Ítalo Lamboglia
"	"	No. 143	Alf. Delfino Armagno
"	"	No. 144	Alf. Héctor Calafí
"	"	No. 145	Alf. Osorio Furtado
"	"	No. 146	Alf. Alfredo C. Arbe
"	"	No. 147	Alf. Yamandú Yéregui
"	"	No. 148	Alf. José Sasiaín
"	"	No. 149	Alf. Luis Murguía
"	"	No. 150	Alf. Rivera Visca
"	"	No. 151	Alf. Gerardo Maurente
"	"	No. 152	Alf Gabriel Sigillito

A su vez se entregan ese día los primeros brevets de la especialidad recientemente creada de Navegante - Bombardero, dentro de esta última Promoción que se había denominado "Sargento Mayor Juan Bernassa y Jerez" el 5 de enero de 1950, según este orden:

1950

Brevet de	Navegante	Bombardero	No. 1	Alf. Oscar Zsiacsik
"	"	"	No. 2	Alf Alejandro Medina
"	"	"	No. 3	Aldo Gil
"	"	"	No. 4	Alf. Carlos Piñeyrúa
"	"	"	No. 5	Alf. Félix Tettamanti

1950

Desfile aéreo sobre Montevideo

El día 30 de diciembre, se realiza una demostración sobre la ciudad de Montevideo, pasando formaciones de aviones estacionados en las Unidades cercanas a la capital, donde se pueden apreciar las escuadrillas de PT-19, AT-6, AT-11, C-47, B-25 y F-51, como homenaje de la Aeronáutica Militar a la ciudadanía.

Capítulo Decimotercero

Se crean los grupos de aviación de caza y transporte

1951

El Grupo de Aviación Nº 3 cumple una misión con sus B-25 hasta Rio de Janeiro

1951

Nuevamente con el comienzo del año 1951, en que la Aeronáutica Militar como todos los años tiene su período de licencia anual, nos encontramos que la Unidad que mantiene su ritmo de trabajo casi equivalente a situaciones normales, es el Grupo de Aviación No. 3 (Bombardeo), que con sus aviones de transporte C- 47 y UC-45, y de Bombardeo B-25, realizan misiones a los países limítrofes y cercanos, como al Paraguay, más los vuelos locales en bimotores AT-11 y C-47. Entre estas misiones, se cumple una a Río de Janeiro, de bombarderos B-25 que estarán presentes en la transmisión del mando presidencial en ese país. En la ocasión despegan hacia Porto Alegre y Río de Janeiro los B-25 Nos.: 152 con el Tte. 1ro. José P. Jaume y el Cabo. (P.A.M.) Elio Cufré; 156 con el Alf. Juan A. Borba y el Cabo (P.A.M.) Ángel Barrios; 157 con el Cap. Juan A. Villanueva y el Tte. 1ero. José Ma. Mazzetti; 158 con el Tte. 1ero. Walter Gianarelli y el Cabo. (P.A.M.) Walter González; 159 con el May. Pedro O. Iglesias, Comandante de la Escuadrilla y el Tte. 1ero. Atilio Bonelli; y 160 con el Tte. 1ero. Guillermo Laulhé y el Tte. 1ero. Washington Suárez. Regresan el día 5 de febrero, directamente de Río de Janeiro a Carrasco.

Reciben su despacho y Brevet dos alumnos de la promoción "Gral. José G. Artigas

El 1ro. de febrero, se reciben de Alféreces y obtienen su brevet de Piloto Aviador, los siguientes alumnos pertenecientes a la promoción "Gral. José G. Artigas":

Brevet de Piloto Aviador No. 212 Alf. Luis H. Medina
" " " No. 213 Alf. Mario Rodríguez

De acuerdo a lo dicho anteriormente estos dos serán los últimos bravets de Piloto Aviador que disponga la Escuela Militar de Aeronáutica. De aquí en adelante se otorgará un solo brevet para los aviadores, que es el de Piloto Aviador Militar; para los Navegantes Bombarderos, el que les corresponda.

Se vuelve a contratar aviadores profesionales para la lucha contra el contrabando

Por segunda vez en 1951, se contratan los servicios de pilotos aviadores profesionales, en misión de represión de contrabando, para que vuelen en los aviones Piper de la Aeronáutica Militar en el departamento de Cerro largo. Esta vez son empleados los Sres. Juan J. Iglesias, José R. De Mula y Felipe Echavarría, comenzando a volar en el mes de marzo, hasta el mes de agosto, en que se finalizó esta operación.

Comienzan en la Escuela Militar de Aeronáutica los diferentes cursos de pilotaje

En marzo comienzan en la Escuela Militar de Aeronáutica, el último Curso de Aplicación que se dictará en el Instituto, a su vez en ese mes comienzan a volar sus alumnos, al igual que los Cadetes de tercer año. En mayo empiezan la instrucción de vuelo los alumnos de segundo año y en junio los de primer año.

El Cnel. Tydeo Larre Borges asciende a Gral. en retiro

1951

El Cnel. Tydeo Larre Borges, quien se hallaba en situación de retiro desde 1939, es ascendido al grado de General, con fecha 13 de enero de 1939, por el Decreto No. 17.702 de fecha 3 de abril de 1951, reparando de esta manera su situación militar.

Se adquieren tres aviones Ryan "Navion"

Durante el mes de abril se reciben encajonados tres aviones Ryan "Navion" L-17B adquiridos oportunamente en esta fábrica americana, los que son armados y probados en vuelo entre abril y mayo. Este aparato con motor Continental O-470- 9 de 205 HP de potencia, metálico, de ala baja, con tren retráctil, se usará como ambulancia, estafeta o transporte ejecutivo. Sus números de fabricante eran 2112 al 2114 y fueron matriculados con los números 520,521 y 522. Se distribuyeron uno a la D.G.T.A.G.y S., otro a la Base Aeronáutica No. 1 y el restante a la Base No. 2. Fueron aviones de un muy buen rendimiento, para la misión que se les asignó; eran iguales a los otros dos adquiridos anteriormente, aunque estos estaban pintados de color aluminio y matriculados, por ser de la Aeronáutica Militar.

Se crean los Grupos de Aviación Nº 2 (Caza) y Nº 4 (Transporte)

El 8 de mayo, se regula una situación establecida desde la llegada de los aviones de caza y transporte en 1950, se crean el Grupo de Aviación No.2 (Caza) y el Grupo de Aviación No. 4 (Transporte). De esta manera los aviones de estas especialidades formarán parte de la dotación de las Unidades que se crearon, como era de esperarse. En el Decreto de creación, se establece que el

Grupo de Aviación No.2 (Caza), tendrá asiento transitorio en la Base Aeronáutica No. 1, esta transitoriedad se extendió por casi 30 años pues recién en 1980 se mudó a la Base Aérea No. 2, que era el lugar en que siempre se había pensado que tenía que estar.

Es a partir de este día que los Grupos se comienzan a designar como "de Aviación" y las Bases "Aéreas", abandonándose el término "Aeronáutica".

Larga misión en el Paraguay que fue toda una aventura

El 16 de mayo comienza una larga misión de 53 días en la República del Paraguay, la tripulación del UC-45 No. 506, integrada por el May. Juan A. Villanueva, el Tte. 1ro. José D. Cardozo y el Sdo. Perdomo, quienes ese día partieron para Asunción, como apoyo de la Comisión Delegada del Poder Ejecutivo al Homenaje al Gral. Artigas, que presidía el Sr. Ferrerías Ferla y estaba formada por unas quince personas, entre las cuales estaba el Dr. Amílcar Falco, funcionario de la Aeronáutica Militar y veterano aviador civil. Esta Comisión tenía por cometido el de levantar un monumento al Gral. Artigas en la localidad de Curuguaty a 220 kms. de Asunción, con materiales traídos por barco hasta Asunción y de allí en lanchones hasta esa localidad por el Río Jejui-Guazú, afluente del Río Paraguay. La sequía reinante por esa época hizo que fuera imposible llevar los materiales por lancha, teniendo que arrimarlos con carretones suministrados por inmigrantes menonitas, lo que demoró la finalización de esta misión. En el ínterin el avión con su tripulación, que desde el día 19 de mayo se hallaba en la pista de emergencia que se usaba, en las cercanías del campamento que hubo que levantar en esa localidad de Curuguaty, fue pieza fundamental para su abastecimiento y también usado como aparato de reconocimiento, en la búsqueda de las lanchas

1951

de transporte, las cuales quedaron varadas en el Río Jejui-Guazú, localizadas luego de varios vuelos realizados en su búsqueda. Durante su estadía en Curuguaty se hicieron numerosos vuelos entre la localidad y Asunción, para finalmente el día 9 de julio regresar a Montevideo luego de terminada exitosamente esta misión de caracteres aventurescos. Como anécdota de este viaje, quedó toda la actuación del Dr. Amilcar Falco en esos casi dos meses de estadía en Curuguaty y sus alrededores, pues no solo fue el médico de la expedición, sino que logró el respeto de todos los lugareños, que lo venían a ver de los aledaños y de zonas más alejadas, para diferentes curaciones, entre ellas mas de 2.000 extracciones de muelas y dientes en mal estado y sobre todo lo que le dio fama, fue la intervención que tuvo, al prácticamente salvarle un brazo a un cazador que había sido atacado por un jaguar o tigre americano.

Los orígenes de la actual Dirección de Seguridad de Vuelo

Hasta ahora, en cada accidente que ocurría en la Aeronáutica Militar, se realizaba un sumario en la Unidad a la cual pertenecía el aparato, con intervención de oficiales y técnicos nombrados por su Jefe, los que en general no contaban con mucha experiencia para estos trabajos, aunque normalmente seguían un padrón y ordenamiento muy bien concebidos, con gran minuciocidad y claridad. Normalmente este aciago trabajo era llevado a cabo por el entonces May. Jaime Meregalli, quien con habilidad y experiencia de varios años, se hacía cargo de él en forma casi rutinaria, a pesar de lo engorroso y amargo en que se podía transformar. A partir del 13 de junio esta situación variará, al nombrarse una Comisión Permanente Militar No. 8.295, la cual estará constituida por el Sub-Jefe del Estado Mayor de Aeronáutica,

como Presidente y los Sres. Jefes de la 1era. Sección (Organización) y 3era. Sección (Informaciones) actuando como Secretario el Cabo Humberto Conllet, el que fue sustituido el 14 de julio por el Sgto. Diamantino Dos Santos; esta Comisión Permanente tendrá el cometido de analizar y clasificar los accidentes de aviación en base a los sumarios técnicos. A su vez se creó una Sub-Sección "Seguridad de Vuelo", la cual tendrá por cometido extraer de los sumarios clasificados, la experiencia y estadísticas que permitan marcar normas para prevenir accidentes.

Esta Sub-Sección funcionará bajo el control de la 3era. Sección (Informaciones), y esta será responsable de su organización, dependiendo directamente del Sub Jefe del Estado Mayor de Aeronáutica. Estos, puede decirse, son los orígenes de la actual Dirección de Seguridad de Vuelo de la Fuerza Aérea.

Nueva distribución de aviones

Con la creación de los dos nuevos Grupos de Aviación, se hace impostergable una nueva distribución de los aviones de la Aeronáutica Militar, lo cual se realiza el día 18 de junio según este orden:

— Escuela Militar de Aeronáutica

Aviones North American AT-6 Nos: 341-344-345-346-347-348-349- 350- 351-352-357 y 358.

Aviones Fairchild PT-19 Nos.: 620-621-622-623-624-626-627-628-629- 630-631-632-634-635-636-637-638-639y640

Aviones Fairchild PT-26 Nos.: 641 -642-643-645-646-647-649-652- 654- 655-657-658-659-660-661-662-667-668-670-671 y 672.

— Base Aeronáutica No. 1

Aviones North American AT-6 Nos.: 333-337 y 353; Aviones Beechcraft AT-11 Nos.: 100-104 y 105; Aviones Fairchild PT-26 Nos.: 644-648-665-666 y 674; Aviones Ryan Navion L-17B No.: 521

1951

— Grupo de Aviación No.2 (Caza)

Aviones North American F - 51 D Nos.: 250 - 251 - 252 - 253 - 254 - 255 - 256 - 257 - 258 - 259 - 260 - 261 - 262 - 263 - 264 - 265 - 266 - 267 - 268 - 269 - 270 - 271 - 272 - 273 y 274.

— Grupo de Aviación No. 3 (Bombardeo) Aviones North American B-25J Nos.: 150 - 151 - 152 - 153 - 154 - 155 - 156 - 157 - 158 - 159y 160.

— Grupo de Aviación No. 4 (Transporte)

Aviones Douglas C-47 Nos.: 507 - 508 - 509 - 510 y 511

Avión Beechcraft UC-45 No.: 506; Aviones Ryan Navion Nos.: 1903 y 1904

— Base Aeronáutica No.2

Aviones North American AT-6 Nos.: 334-335-336-354 y 356.

Aviones Beechcraft AT-11 Nos.: 101 -107 y 108.

Aviones Curtiss SNC-1 Nos.: 200-201 -203-204-205-206 y 207.

Aviones Fairchild PT-26 Nos.: 650-651-669 y 673.

Aviones Piper A.E-1 Nos.: 504 y 505.

Avión Ryan Navion L-17B No.: 522.

— Dirección Gral. de Talleres, Almacenes Generales y Servicios

Aviones North American AT-6 y SNJ-2 Nos.: 340 y 343.

Aviones Beechcraft AT-11 Nos.: 103 y 109.

Aviones Fairchild PT-26 Nos.: 653-663-664 y el 14 de diciembre se les sumó el No. 675, que estaba desarmado.

Avión Ryan Navion L-17B No.: 520 el que pasa a la Escuela Militar de Aeronáutica el 24 de setiembre de 1951.

Avión Piper AE-1 No.: 503.

Avión Beechcraft UC-43 No.: 501.

Los aviones N.A.AT-6 No. 340 y PT-26 Nos. 663 y 664 de la D.G.T.A.G. y S., servirían como de recambio, es decir que cuando un aparato de estos tipos entraba para reparación en los talleres, se entregaba en "comisión" uno de estos a la unidad que los enviaba, hasta tanto se devolviera en orden de vuelo.

Es decir que en esa fecha la Aeronáutica Militar contaba con 7 aviones SNC-1,19 aviones PT-19,33 aviones PT-26, 22 aviones AT-6, 8 aviones AT-11, 11 aviones B-25, 5 aviones C-47,1 avión UC-45,1 avión UC-43, 5 aviones L-17B, 3 aviones AE-1 y 25 aviones F-51; lo que da una totalidad de 140 aviones. Fue una muy buena época, quizá la mejor hasta este momento, desde la creación de la Aviación Militar, no obstante, los problemas para el mantenimiento de esta cantidad de aviones, comenzaron a surgir casi inmediatamente siendo los más complicados los B-25 y los F-51, por la falta de repuestos y su más difícil y sofisticada puesta en orden de vuelo luego de una falla, así fuera en los motores, la célula o en sus equipos electrónicos o hidráulicos, etc. Esta situación fue complicándose a medida que pasaban los meses, hasta que nuestro país firmó, en 1952, el "Convenio de Asistencia Militar" con los EE.UU. de América, lo que tiempo más tarde, luego que fue refrendado por la Asamblea General, vino a solucionar muchos problemas como se podrá ir viendo más adelante.

Un notorio aviador como Inspector Gral. del Ejército

El 20 de junio de 1951, es designado Inspector General del Ejército, el Gral. Oscar Diego Gestido, por el Decreto No. 18.528 del Poder Ejecutivo, quien se hace cargo de este alto puesto, el día 25 de junio a la hora 17:00, impuesto por el Ministro de Defensa Nacional, Sr. Celiar Ortiz. De esta manera culmina su carrera militar este pionero de la Aviación, a quien la Aeronáutica Militar

1951

y luego la Fuerza Aérea debe tanto, así como en general la Aviación Nacional, pues la Aviación Naval, a la cual prestó ayuda en buena forma, como a la Aviación Comercial, donde se destacó como organizador de PLUNA Servicio de Economía Mixta o en la Aviación Civil donde actuó por varios años, fueron sus beneficiarios. A raíz de este nombramiento del Gral. Gestido, ante el impedimento de continuar como Presidente de la Sociedad de Economía Mixta PLUNA, el 27 de julio de 1951, presenta renuncia a este último cargo, el cual es aceptado por el Presidente de la República, Don Andrés Martínez Trueba no sin antes dejar sentado en el Decreto respectivo que"... agradézcanse al citado oficial superior los importantes servicios prestados, significándosele la complacencia del Poder Ejecutivo por la entidad de la labor realizada, de todo lo cual deberá dejarse constancia en su legajo personal...". Para suplantar al Gral. Gestido, como Presidente del Directorio de PLUNA S.E.M., el Poder Ejecutivo nombró al fundador de la Aviación Militar, el Gral. (R) Cesáreo L. Berisso, el mismo día 27 de julio, con el beneplácito de todos los partidos políticos que veían en él a un exponente de honradez y ejecutividad; al comenzar su Presidencia esta compañía aérea se transformó en Ente Autónomo.

Cómo se encontró el Día del Arma de Aeronáutica. Hoy de la Fuerza Aérea

Por la Orden de la Inspección Gral. del Ejército No. 2.807 del 15 de agosto, se nombra una Comisión la que tendrá como cometido, determinar y proponer el día de celebración del Arma de Aeronáutica, debiendo tomar como base a su determinación, un hecho histórico en que haya tenido actuación preponderante o bien la fecha de fundación de la primera unidad del Arma. Esta comisión estaba formada por el Gral. Medardo R. Farías, el Inspec-

tor del Arma de Aeronáutica, Cnel. Hernán S. Barú, el Director Gral. de Aeronáutica Militar, Cnel. Oscar M. Sánchez, el Cnel. Conrado A. Sáez, y el Tte. Cnel. (R) Joaquín S. Costa, actuó en Secretaría el May. Jaime Meregalli, quienes se consagraron a este trabajo con ejemplar dedicación, solicitando a los oficiales pioneros de la Aviación Militar su parecer por escrito, en esta delicada y complicada misión, en que se iban a rozar tantas susceptibilidades, de las personas que creían ser o formar parte de el origen de la Aviación Militar en el país y que aún eran supérstites de esa época heroica.

Puede decirse que se formaron por ese entonces dos partidos: los que bregaban porque el origen estuviera en la primigenia Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos y los que desestimaron esta experiencia aeronáutica, defendiendo la creación de la Escuela Militar de Aviación en 1916, como la primera manifestación de la Aviación Militar. No fue sencillo determinar un día que satisfaciera a todos los involucrados.

Ya anteriormente, en 1945, el entonces Cnel. Oscar D. Gestido, Director Gral. de la Aeronáutica Militar, por oficio, había elevado a la Inspección Gral. del Ejército, la propuesta de una fecha para festejar el Día del Arma, proponiendo el día 20 de noviembre de 1916, como onomástico de creación de la Escuela Militar de Aviación; con muy buen criterio, la Inspección Gral. del Ejército, devuelve el oficio pocos días más tarde, inquiriendo si se había tenido en cuenta la actividad aérea del año 1913, para determinar el Día del Arma de Aeronáutica, contestando la Dirección Gral. que sus archivos datan del año 1916 y que no se disponía de otros antecedentes anteriores.

En 1947 siendo el Gral. Cesáreo L. Berisso, Director General de Aeronáutica Militar, también eleva un oficio a la Inspección General del Ejército proponiendo el día 15 de noviembre de 1916, día en que fue aprobada por la Asamblea General la Ley de Creación de la Escuela Militar de Aviación (hay que tener en

cuenta los lazos de parentesco que unían al Gral. Berisso con el Presidente Dr. Feliciano Viera, que en ese año era el primer mandatario y la modestia que siempre caracterizó a nuestro fundador, para comprender un poco la insistencia con esta fecha, la cual había propuesto en una comida de camaradería ante todos los oficiales del Arma, en el mes de febrero de 1947).

Era imposible ignorar la existencia de la Escuela de Los Cerrillos y todo lo que lograron en Chile y Argentina los cuatro primeros aviadores en 1915 y 1916: Boiso Lanza, Berisso, Sáenz Lacueva y Cristi, fundadores de la Escuela Militar de Aviación y pasar por alto todo su esfuerzo y su gloria, además Berisso y Boiso Lanza representaron la continuidad de la Escuela de Aviación Militar y su proyección en el tiempo, por medio de todos los actos que realizaron en 1913,14 y algo del 15 hasta lograr con el Presidente Feliciano Viera, que fueran enviados a Santiago y Buenos Aires y de esta manera insertar en la historia, aquella fugaz y heroica experiencia de Los Cerrillos, y por suerte así lo comprendió el Gral. Gestido cuando en setiembre de 1951, luego de estudiar las tres fechas que la Comisión le expuso, (17 de marzo de 1913, por Los Cerrillos; 20 de noviembre de 1916, por la Escuela Militar de Aviación; y 28 de febrero de 1934, creación del escalafón de Aeronáutica) se inclinó por la primera: 17 de marzo de 1913 que es evidentemente el reconocimiento a la Escuela de Aviación Militar, primera tentativa en el país de fundar la Aeronáutica Militar y con ella distinguir a estos dos grandes aviadores que fueron Boiso Lanza y Berisso, verdaderos fundadores de lo que después fue la Fuerza Aérea Uruguaya.

Finalmente el 27 de noviembre de 1951, por el Decreto No. 19.859, se estableció el 17 de marzo como el Día del Arma de Aeronáutica, visto que en ese día de 1913, se iniciaron en el país las actividades aeronáuticas militares.

Se aprueba el Reglamento General de Bases Aéreas

Por el Decreto N° 19.707 del 13 de noviembre de 1951, se aprueba el Reglamento General de Bases Aéreas. En su artículo 1 ° define a la Base Aérea como el aeródromo y demás facilidades, incluso campos auxiliares reunidos bajo un Comando, con la finalidad de servir de sede y asegurar el normal funcionamiento, las operaciones y la protección de Unidades Aéreas Tácticas, de Instrucción o de Servicio. Su dependencia será directamente del Director General de la Aeronáutica Militar. El Reglamento se divide en cuatro capítulos, que tratan: el primero, sobre finalidad, dependencia y misiones; el segundo, sobre su organización interna; el tercero, sobre el material; y el cuarto sobre el personal. De esta manera se subsanaba la anomalía, de que hasta este momento no se contara con un reglamento que regulara su funcionamiento, lo que no cambió fue su manera de denominación, pues siempre refiriéndose a ellas oralmente se les llamó Bases Aéreas y cuando había que escribir se ponía Bases Aeronáuticas.

Fin de cursos de la E.M.A.

El 27 de diciembre se realiza la ceremonia de Fin de Cursos de la Escuela Militar de Aeronáutica, durante la cual reciben sus despachos de Alféreces de Aeronáutica la Promoción "Gral. Fructuoso Rivera" al igual que sus brevets de Pilotos Aviadores Militares, que serán los primeros en otorgarse, sin antes haber recibido el de Piloto Aviador, desde que se fundó esta Institución y anteriormente la Escuela Militar de Aviación, de acuerdo a este orden:

Brevet de	P.A.M.	N° 168	Alf. Alfredo Sosa
"	"	N° 169	Alf. Pablo Williams
"	"	N° 170	Alf. Eduardo Franco
"	"	N° 171	Alf. Miguel Lagrotta

1951

Brevet de	P.A.M.	N° 172	Alf. Julio Cabral
"	"	N° 173	Alf. Wilder Jackson
"	"	N° 174	Alf. Ángel Correa
"	"	N° 175	Alf. Rufino Casella
"	"	N° 176	Alf. Pablo Ziegler
"	"	N° 177	Alf. Juan Barú
"	"	N° 178	Alf. Milton Casella
"	"	N° 179	Alf. Amílcar Ruiz
"	"	N° 180	Alf. Carlos Avenatti
"	"	N° 181	Alf. Juan C. González
"	"	N° 182	Alf. Eugenio Sclavo
"	"	N° 183	Alf. Miguel Rienzi
"	"	N° 184	Alf. Elbio Accinelli
"	"	N° 185	Alf. Luis Duarte
"	"	N° 186	Alf. Zapicán Benavente
"	"	N° 187	Alf. Washington Schneider
"	"	N° 188	Alf. Rubén Americola
"	"	N° 189	Alf. Julio Solari
"	"	N° 190	Alf. Washington Falchi
"	"	N° 191	Alf. Leonel Ascone
"	"	N° 192	Alf. Ariel Fagúndez
"	"	N° 193	Alf. Edison Thomas
"	"	N° 194	Alf. Juan Dobrich
"	"	N° 195	Alf. Enrique Castro

A su vez, ese día reciben sus brevets de Pilotos Aviadores Militares, los integrantes de la Promoción "Gral. José G. Artigas", luego de haber finalizado el último Curso de Aplicación que impartió la Escuela Militar de Aeronáutica de acuerdo a este orden:

Brevet de	P.A.M.	N° 152	Alf. Pompílio Ferrando
"	"	N° 153	Alf. Saúl Rey
"	"	N° 154	Alf. Nilo Amestoy

Brevet de	P.A.M.	N° 155	Alf. Arí Esolk
"	"	N° 156	Alf. Nery Egaña
"	"	N° 157	Alf. Víctor Alvarez
"	"	N° 158	Alf. Félix Rosales
"	"	N° 159	Alf. Julio Giacummo
"	"	N° 160	Alf. Pedro Benvenuto
"	"	N° 161	Alf. Mario Rodríguez
"	"	N° 162	Alf. Fernando Arbe
"	"	N° 163	Alf. Luis H.Medina
"	"	N° 164	Alf. Ignacio Zubiaga
"	"	N° 165	Alf. Carlos Morales
"	"	N° 166	Alf. Daniel Yates
"	"	N° 167	Alf. Raúl Petrarca

1952

La actividad del Grupo de Aviación Nº 4 (Transporte)

Con la creación de los nuevos Grupos de Aviación, el N° 4 (Transporte), con sus aviones C-47, es el que en el futuro se encargue de casi todas las misiones de traslado de personas y cosas, las que a medida que pasan los días se van incrementando, dada la seguridad y regularidad con que se cumplen. Gobernantes, delegaciones deportivas, misiones culturales, representantes de diferentes órdenes de Estado, etc., son los diferentes usuarios de los servicios que presta esta Unidad de la Aeronáutica Militar, tanto por el interior, como por el exterior de la República.

En el período de vacaciones o recreo, el Grupo mantiene una actividad a la par de los meses de trabajo, como ejemplo de esto, entre el 23 de febrero de 1952 y el 4 de marzo, se realiza un vuelo a Santiago de Chile y Valdivia en C-47, con el May. Juan A. Villanueva y el Cap. José D. Cardozo en los puestos de pilotaje.

Asciende a General del Cnel. Hernán S. Barú 1952

El 17 de marzo de 1952 asciende a General con fecha 1ro. de febrero de 1952, el Cnel. Hernán S. Barú, quien desde el tercer curso de la Escuela Militar de Aviación, en 1923, se hallaba unido a la Aeronáutica Militar, este auténtico pionero, destacado aviador militar y civil.

Por primera vez se festeja el 17 de marzo

Con motivo de festejarse por primera vez el 17 de marzo como el día del Arma de Aeronáutica, luego que en el año anterior fuera impuesto, el Inspector General del Ejército, Gral. Oscar D. Gestido, saluda a toda la Aeronáutica Militar, dejando constancia de su integración espiritual con ella, a la que dedicó toda su vida, confiando que en el correr de ese año de 1952, se iba a marcar el jalón definitivo de la Institución, con la creación de la "Inspección Gral. de Aeronáutica" (como así decía en su mensaje). De la misma manera el Director Gral. de la Aeronáutica Militar, Cnel. Oscar M. Sánchez, se refiere a esta magna fecha, al cumplirse 39 años del comienzo de las actividades aéreas de Los Cerrillos, en la Orden de la D.G.A.M. N° 8.402 de ese día.

El comienzo de los cursos en la E.M.A. y la actividad en la Base Aérea Nº 2

En la Escuela Militar de Aeronáutica, comenzó normalmente el año lectivo 1952, con sus diferentes cursos, entre ellos el de pilotaje que empezó en abril para el tercer y segundo años de Cadetes y en octubre para el primer año, todos con aviones PT-19; tercer año también con PT-26 y en julio con AT-6.

La Base Aérea N° 2, además de cumplir con el normal entrenamiento anual, que se realizaba en aviones Curtiss SNC-1

y NA AT-6 monomotores, y en los dos AT-11 bimotores de su dotación, continuaba ejerciendo el control de fronteras, en conjunción con unidades de Caballería del Ejército, en vuelos de represión del contrabando, ahora realizados por oficiales y suboficiales aviadores, en aviones PT-26 y Piper AE-1.

1952

Capítulo Decimocuarto

El Gral. Medardo R. Farías último Director General de la Aeronáutica Militar

1952-1953

El Gral. Farías es nombrado Director General de la Aeronáutica Militar

1952

El 16 de mayo es designado Director Gral. de Aeronáutica Militar el Gral. Medardo R. Farías, quien se hace cargo de este mando, el día 26 de mayo. En sus palabras pronunciadas en ese día, entre otros conceptos, habla del orgullo y el honor que significa ser integrante de la Aeronáutica Militar, ya casi FUERZA AEREA NACIONAL.

El Cnel. Oscar M. Sánchez, hasta ahora Director General, pasa a ocupar el cargo de Inspector del Arma de Aeronáutica.

El entrenamiento en los grupos tácticos y el convenio de asistencia militar con los EE.UU.

El entrenamiento en los Grupos de Aviación Nos. 2 y 3 se vio en este año 1952 muy disminuido, al entrar en una verdadera crisis la existencia de repuestos de los aviones F-51 y B-25. Muchas veces los propios oficiales de estos Grupos, suplían esta emergencia, gracias a la inventiva de cada uno y a la buena voluntad de algún piloto de línea aérea, que al pedido de estos, con dinero extranjero conseguido de economías de la magra asignación del Grupo, traían por ejemplo, bujías para los F-51 de su fuente de origen en los Estados Unidos, o de Gran Bretaña, pues los pilotos de la Compañía B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation),

se prestaron varias veces a realizar este tipo de favor a sus camaradas uruguayos. Esta situación que se vería revertida más adelante, casi dos años después, tomó otro cariz el día 30 de junio, pues ese día se suscribe entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el de los Estados Unidos de América un "Convenio de Asistencia Militar", el que fuera refrendado por la Asamblea General, el 6 de junio de 1953. De esta manera se inyectó una gran esperanza en todos los aviadores y en general en todos los integrantes de la Aeronáutica Militar, de la solución de los problemas que ahora aquejaban a sus aparatos. Este tratado era de XI artículos, cuyo texto completo figura en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional N° 3.487, dice en sus consideraciones generales:

... "*que de acuerdo con las obligaciones que han asumido, por el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca y otros instrumentos internacionales, para ayudar a cualquier Estado americano, víctima de un ataque armado y a actuar conjuntamente en la defensa común y en el mantenimiento de la paz y la seguridad del Hemisferio Occidental*"..., se conviene lo siguiente: y vienen los once artículos antedichos, con obligaciones militares para ambos países, siendo nuestro país ampliamente favorecido, por la ayuda que significó el mantenimiento y modernización del equipo, así como el entrenamiento y estudios cursados en los Estados Unidos y otros países por el personal de las tres Fuerzas.

El primer accidente mortal de un cadete

El curso de pilotaje en la E.M.A. se desarrollaba normalmente, preparándose los cadetes de tercer año para comenzar a volar en julio en los aviones de entrenamiento avanzado AT-6 y los de segundo año continuando con el entrenamiento primario en PT-19, cuando el día 8 de julio ocurre un accidente de aviación, que

1952

impresionaría emocionalmente a todos los integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela; ese día cumplían un vuelo de instrucción en el PT-19 N° 627, el Alf. Pablo Williams y su alumno, el Cad. de segundo año Ático Acuña, efectuando ejercicios de aterrizaje forzoso simulado, cuando a media mañana se accidentan, quizá por una falla de motor, dentro de la Colonia Educacional de Varones en la 7ma. Sección Policial del Dpto. de Canelones, en las cercanías del Pueblo Suárez. De resultas de tal accidente fallecen ambos jóvenes, acongojando a todos sus compañeros, sobre todo a los Cadetes, pues este era el primer accidente mortal que sufría un miembro del cuerpo de alumnos, desde que este fue creado en 1941, además el Alf. Williams que hasta unos meses atrás fuera abanderado de la Escuela, gozaba de un muy especial afecto de todos los Cadetes, por su caballerosidad y don de gentes, al igual que Acuña que era muy querido por todos.

Accidente de un B-25 en el Departamento de Paysandú, cerca de Salto

Como se expresó anteriormente, el entrenamiento en los Grupos Nos. 2 y 3 se vio disminuido por la falta de partes, no obstante, en lo posible se cumplían vuelos para mantenerlo. En uno de estos vuelos de reentrenamiento se produjo un accidente de características inéditas en la Aeronáutica Nacional, que arrojó siete víctimas en la tripulación de un B-25 del Grupo de Aviación N° 3 (Bombardero). El día 30 de setiembre partió para un vuelo de navegación del Aeropuerto Nacional de Carrasco, el B-25 N° 155, con el Cap. Francisco A. Otero, piloto; Tte. Cnel. Erling Olsen Böje, copiloto; Alf. Carlos Piñeyrúa, navegador, Sgto. Asdo. Severino Tarocco, radiotelegrafista, Sgto. Asdo. Ceferino Antúnez mecánico, y los Sdos. Ildemar Cotelo y Olegario Meneses, que acompañaban a la tripulación. La misión de vuelo consistía en un raid

que se desarrollaría de Carrasco a Salto - Melo y regreso a Carrasco, sin aterrizajes intermedios. Había decolado en la mañana, arribando alrededor de las 10 y 30 a las proximidades del Río Daymán, en el límite de los Dptos. de Paysandú y Salto, cuando testigos vieron como aparecía el aparato de las nubes no muy altas, al cual inmediatamente se le desprendieron las alas destruyéndose totalmente, con la consiguiente muerte de toda la tripulación, en los campos de la estancia del Sr. Florencio Pérez Perdomo en el lugar conocido como Parada Daymán, 7ma. Sección Policial del Departamento de Paysandú en la cercanía de las costas del Río Daymán. La magnitud de esta tragedia, así como el tipo de accidente, sobre el cual hubo que realizar un estudio muy técnico y profundo, conmocionó a toda la Aeronáutica Nacional.

Movimiento reivindicativo de supérstites de la Escuela de Aviación Militar de los Cerrillos

Quizá el hecho de que dos veteranos aviadores estuvieran en la cúpula de mando del Ejército y de la Aeronáutica Militar, los Generales Gestido y Farías, contribuyó a que se tuviera en cuenta con mayor interés los hechos históricos que hicieron posible la creación y existencia de la Aeronáutica Militar, que en el término de un poco más de un año se transformaría en la Fuerza Aérea Militar. Es así que luego de determinar la fecha de su creación en 1951, comenzó a sentirse un movimiento fomentado por los todavía supérstites ex - alumnos, de la primigenia Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, para que se les reconociera como tales y se les otorgara certificados o brevets de aviadores, aunque el más importante de todos ellos, el General Cesáreo L. Berisso, se desinteresara de este movimiento, pues lógicamente su actuación fue tan notoria y reconocida en toda América, que él personalmente no necesitaba ningún honor más de los que tuvo

1952

y tendría en su larga e importante vida, además sumaba a todo esto cierta indiferencia por estos hechos gloriosos y epopéyicos que él protagonizara en 1913, en aras de dar más importancia a la intervención que mantuvo en la fundación de la Escuela Militar de Aviación en 1916, su cuñado, el Presidente Dr. Feliciano Viera, en una suerte de reconocimiento y amistad hacía su profusa obra (recopilada en un tomo de más de 900 páginas en 1919). De cualquier manera este movimiento de promoción a la Escuela de Los Cerrillos, existió y más tarde el 30 de junio de 1953 a sus exintegrantes, como forma de retribuir su intrepidez juvenil, se les ascendió en retiro un grado con respecto al que tenían. En cuanto a la expedición de certificados o brevets para ellos, por parte de la Aeronáutica Militar, fue detenida el 31 de octubre, por el Decreto N° 21.896, a pedido de los ex alumnos del primer Curso de la Escuela Militar de Aviación en 1916, Gral.(R) Tydeo Larre Borges y Cnel.(R) José Luis Ibarra, quienes junto con otros alumnos de la Escuela, polemizaron además por la prensa en cuanto a la validez de las experiencias de la Escuela de Los Cerrillos. Hoy 90 años más tarde y cuando podemos estudiar sin apasionamientos, todos los hechos que llevaron a la creación de la Fuerza Aérea Uruguaya, de ninguna manera podemos relegar al olvido la Escuela de Los Cerrillos y los actos que la siguieron, todos de alguna manera encadenados unos con otros, haciendo una continuidad hasta que finalmente se fundara en 1916 la Escuela Militar de Aviación.

Accidente de dos cadetes de la E.M.A.

Con la primavera y el buen tiempo en pleno auge, la actividad de vuelo en la E.M.A. llega a los puntos más altos, aprovechando los instructores esa situación para poner al día todas las lecciones que podían haber quedado atrasadas, sobre todo las de navegación. A los Cadetes de

último año (3er. año), que solo les restaba un mes y medio de vuelo para la finalización del curso, se les enfatizaba la enseñanza y el adiestramiento de vuelo. El 31 de octubre se programó en la mañana un raid de navegación en formación de cuatro aviones PT-26 entre Pando (E.M.A.) - Fray Marcos - Campo de la Calera (Minas) - Laguna del Sauce - Pando. Partiendo el PT-26 N° 644 con el Tte. 1° Jorge Borad (Instructor y guía de la formación) y el Cad. Ruben Acosta; el PT-26 N° 666 con los Cadetes Roberto Meyer y Alfredo Bayssé; el PT-26 N° 664 con los Cadetes Juan Maruri y Julio Cirullo; y el PT-26 N° 648 con los Cadetes Federico Callorda y Luis Fasana. Luego de cumplido el primer tramo entre Pando - Fray Marcos - La Calera, comienzan a aterrizar en este último campo donde se cambiarían las tripulaciones, realizando un pasaje sobre la cabecera de la pista en uso a mil trescientos pies de altura, lugar donde se rompe la formación en ala para efectuar el descenso en un viraje gradual, llegando sin novedad a tierra los tres primeros aparatos; en último término comenzó el giro descendente el 648 con el Cad. Callorda a los mandos, teniendo que pronunciar el viraje hasta transformarlo en vertical para no perder la pista, momento en que entra en pérdida de velocidad, precipitándose a tierra a baja altura, lo que ocasionó graves heridas al piloto y al observador, Cad. Fasana, en la nariz, quien logró sacar de los restos del avión destrozado a Callorda, que había perdido el conocimiento, antes que llegaran al lugar sus compañeros a auxiliarlos.

Ambos fueron trasladados a la ciudad de Minas y luego al Hospital Militar. Este segundo accidente en este año conmocionó a la Escuela nuevamente; el Cadete Callorda perdió esos meses que restaban al año en el Hospital reponiéndose de las operaciones y buena parte de 1953, recibiéndose de oficial recién en noviembre de ese año. Las secuencias del accidente lo obligaron más tarde a pasar al Cuerpo de Navegantes y a retirarse como Capitán. Fasana se repuso y se recibió en 1952 con sus compañeros.

1952

Aparece la revista "alas" en la E.M.A

1952

A fines del mes de octubre, se publicó el primer número de la revista del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, la cual se denominó "ALAS", basada en el pequeño periódico "ALERÓN" que había nacido en las aulas de la Escuela en octubre del año anterior, desde que salió a luz esta publicación, más de una vez se descontinuó, por suerte parecería que ahora tiene un carácter de periodicidad anual.

Comisión para estudiar la creación de un museo de aviación

Como otra aseveración del interés que se daban a los temas relacionados con la historia de la Aeronáutica Nacional, en ese año y durante el mando de los Generales Gestido y Farías de la Inspección Gral. del Ejército y la Aeronáutica Militar, el 21 de noviembre se designó una Comisión con el objeto de estudiar la creación de un Museo de Aviación, por la Resolución N° 11.698 del Poder Ejecutivo. Esta Comisión fue integrada por el Tte. Cnel. Jaime Meregalli como delegado de la Dirección General de Aeronáutica Militar (verdadera "alma mater" de la futura institución, quien fue atesorando poco a poco documentos , cosas, fotografías, etc. que a la larga fueron la espina dorsal del acervo del Museo, que hoy lleva su nombre.), el Sr. Diego A. Capella y Pons, como delegado de la Dirección de Aeronáutica Civil y el Tte. 2°(R) Walter Alvarado del Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social, Veterano Aviador Militar.

Se gradúa la primera promoción que ingresó en el curso de preparatorios de la E.M.A.

El 21 de diciembre, se gradúan de Alféreces Pilotos Aviadores Militares, los integrantes de la Promoción "Gral. Juan Antonio Lavalleja". Esta es la primera promoción que termina sus estudios habiendo entrado directamente en la Escuela Militar de Aeronáutica sin haber pasado por la Escuela Militar. Obtienen su despacho en el siguiente orden:

Alf. P.A.M.	Wilson Lorda	
Alf. P.A.M.	César Viera	
Alf. P.A.M.	Brevet	N° 196 Roberto Meyer
Alf. P.A.M.	"	N° 197 Alfredo Bayssé
Alf. P.A.M.	"	N° 198 Rubén Acosta
Alf. P.A.M.	"	N° 199 Luis Fasana
Alf. P.A.M.	"	N° 200 Juan Maruri
Alf. P.A.M.	"	N° 201 Carlos Gallardo
Alf. P.A.M.	"	N° 202 Carlos Pache
Alf. P.A.M.	"	N° 203 Iliodino Cruz
Alf. P.A.M.	"	N° 204 Walter Altamirano
Alf. P.A.M.	"	N° 205 Ismael Tello
Alf. P.A.M.	"	N° 206 Luis Luca
Alf. P.A.M.	"	N° 207 Virginio Vega
Alf. P.A.M.	"	N° 208 Oscar Míguez
Alf. P.A.M.	"	N° 209 Gabriel García
Alf. P.A.M.	"	N° 210 Julio Ferradás
Alf. P.A.M.	"	N° 211 Carlos Escayola
Alf. P.A.M.	"	N° 212 Julio Cirullo
Alf. P.A.M.	"	N° 213 Jorge Thomasset
Alf. P.A.M.	"	N° 214 Luis Revello

Los Alféreces Wilson Lorda y César Viera, eran alumnos del Curso de Pasaje de Grado de Sargentos 1 ros. Pilotos Aviadores Militares, que por primera vez se realizaba en la Escuela Militar de Aeronáutica, por lo que no reciben brevet pues ya lo poseían.

1952

El campo de "La Calera" se transforma en aeródromo militar

1953

Por la Orden de la Dirección General de la Aeronáutica Militar N° 8.521 del 14 de enero de 1953, se designa al Aeródromo Militar de "La Calera", en las proximidades de la ciudad de Minas, Lavalleja, como campo de instrucción de los pilotos y alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, la que se encargará en el futuro del contralor, conservación y mantenimiento de este campo que antes dependía de la Base Aeronáutica N° 1. Anteriormente a esta Orden ya se hacía uso de este campo de aviación, para cierto entrenamiento de los alumnos de la Escuela, siendo generalmente uno de los puntos de los triángulos en los raíds de navegación que se hacían, usándose sus pistas para adiestramiento de aterrizaje en campaña. El campo contaba con una guardia militar, provista por la unidad que tenía su asentamiento en la ciudad de Minas. Quizá esta Orden fue impulsada por el accidente ocurrido en ese lugar el 31 de octubre de 1952, en que al aterrizar en un PT-26 se accidentan los Cadetes de tercer año Federico Callorda y Nicolás Fasana, que formaban parte de una formación de cuatro aviones de ese tipo, comandadas por el Tte. Jorge Borad.

Toda la promoción "Juan Antonio Lavalleja" con destino a la Base Aérea Nº 2

Por primera vez una promoción íntegra, recibe un único destino, en efecto el 16 de enero, es publicado en la Orden de la Dirección General, el Decreto por el cual se nombra para prestar servicios en la Base Aérea N° 2, a los Alféreces que forman parte de la promoción "Gral. Juan Antonio Lavalleja" integramente, solamente los dos Alféreces que hicieron el Curso de Pasaje de Grado de Sgtos. 1ros. (P.A.M.), fueron destinados a la Escuela Militar de Aeronáutica. Este es el comienzo de una especie de Curso de

Aplicación, que se repetirá por los años hasta hoy en día, con el E.V.A. (Escuadrón de Vuelo Avanzado), anteriormente C.I.E.V.A. (Centro de Instrucción y Entrenamiento de Vuelo Avanzado), y que, en aquel momento se denominó "Centro de Entrenamiento de Vuelo".

La Aeronáutica Militar cumple cuarenta años

En 1953 se conmemoraría por segunda vez, el día del Arma de Aeronáutica, cuarenta años después de los comienzos en Los Cerrillos de los primeros balbuceos de la Aviación Militar. Para solemnizar este día y dar mayor brillantez a las ceremonias de recordación, el principal evento fue realizado en el Campo Militar N° 1 de Los Cerrillos, donde se colocó una piedra fundamental, para un futuro monumento a la Aviación Militar en el lugar donde se realizaban las maniobras combinadas e intervenía la Escuela Militar de Aviación, a partir de los años veinte, quizá al no haber identificado propiamente el lugar exacto donde tuvieron lugar los hechos históricos que marcaron el inicio de la Aviación Nacional y que hoy, sí indentificados se pudieron determinar en el lugar donde se encuentran ahora las mangas de ganado de este Campo Militar. También quizás, lo que contribuyó a elegir ese lugar, evidentemente más cómodo y cercano a la entrada, fue que ese día también, como adhesión a estos actos, el May. Ingeniero Aeronáutico Alfredo Lamela voló un monoplano "Castaibert', usando el potrero que servía como campo de aviación en época de maniobras, a la vista de donde se colocaba la piedra fundamental. Este monoplano construido en 1914 y con el cual el Tte. 2do. Cesáreo L. Berisso ganara el Gran Raid Buenos Aires - Mendoza (por lo tanto posterior a la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos) fue

1953

preparado y reacondicionado por los mecánicos May. Asdo. José Rígoli y Tte.2o. Asdo. José Oscar Suárez, bajo la dirección del May. Lamela, quien lo voló en dos oportunidades en el Aeródromo "Boiso Lanza". Hoy este histórico aparato es una de las piezas más importantes del Museo Aeronáutico.

Comienzo del año lectivo en la E.M.A. y la E.T.A.

En las Escuelas Militar de Aeronáutica y Técnica de Aeronáutica se comenzaron normalmente los años lectivos, correspondientes a 1953. En mayo empezaron a volar los cincuenta y tres Cadetes de los tres años del Curso Profesional de la E.M.A. en PT-19 y PT-26 y en agosto los de tercer año en AT-6.

El personal asimilado pasa a tener estado militar

Por el Decreto N° 22.365 del Poder Ejecutivo, aprobado el 8 de mayo, se confiere con fecha 27 de marzo de 1953, el estado militar al personal superior y subalterno que hasta ese momento figuraba como asimilado a las diferentes jerarquías militares de oficiales y tropa de la Aeronáutica Militar. Conquista esta que por largo tiempo fue esperada por este conjunto de abnegados y sacrificados funcionarios, muchos de los cuales contribuyeron a formar desde los años veinte, esta organización que ya estaba por alcanzar su mayoría de edad con la creación de la Fuerza Aérea en diciembre de ese año de 1953. A ellos y a otros que ya se habían ido, fundadores de la Escuela Militar de Aviación, técnicos precursores, compañeros de los aviadores

de la época heroica del pionerismo y la conquista de las rutas aéreas, la Fuerza Aérea Uruguaya, no los olvida y sus nombres figuran en su historia desde los primeros días, como así lo entendió el Poder Ejecutivo, el 19 de marzo de 1968, cuando nombró a sus técnicos, precursores, aunque habría que ampliar esa lista, ante los nuevos requerimientos de la historia.

Cantidad de efectivos de la Aeronáutica Militar

El 26 de mayo se dio a conocer a los Jefes de las Unidades de la Aeronáutica Militar, la distribución provisoria del efectivo de tropa aprobada el 5 de mayo de 1953, por resolución de la Inspección Gral. del Ejército. En las nueve Unidades existentes, incluida la Dirección General de la Aeronáutica Militar, había una cantidad de 697 individuos de personal de tropa, entre los cuales figuraban 80 aprendices de la E.T.A.

La actividad aérea en las unidades

La falta de repuestos agrava la situación ya complicada del año anterior, sobre todo en los aviones que forman parte de la dotación de los Grupos Tácticos de Aviación, como el N° 2 (Caza) y el N° 3 (Bombardeo), que mantienen el entrenamiento de sus tripulaciones con los aviones AT-6 y AT-11 respectivamente. El Grupo de Caza logra poner en orden de vuelo aviones F-51 en el mes de julio, que es cuando comienza el reentrenamiento de sus pilotos en estos aparatos. Hasta allí por medio de un AT-6 el N° 341 que fue asignado al Grupo en febrero (procedente de la Base Aeronáutica N° 1, la que a su vez lo había recibido de la Escuela Militar de Aeronáutica anteriormente) y de otros dos, los Nros. 337 y 350, de la dotación de la Base Aérea N° 1, también asignados al Grupo,

se mantuvo el entrenamiento, inclusive con vuelo nocturno, instrumentos, etc. El Grupo de Bombardeo vuela durante todo el año con el AT-11 N° 105, que es el aparato con el cual sus tripulaciones mantienen el entrenamiento en todo ese período, ya que no fue posible mantener ni un B-25 en orden de vuelo. Mientras tanto el Grupo de Aviación N° 4 (Transporte), continúa cumpliendo sus misiones y el entrenamiento anual con sus aviones C-47, el UC-45 N° 506 y dos Ryan "Navion" del Ministerio de Salud Pública los N° 1903 y 1904, que le habían sido adjudicando a su dotación en 1951.

La Base Aeronáutica N° 2, de acuerdo a su plan de entrenamiento anual, preparó a sus pilotos, (sobre todo a los que formaban parte de la promoción, "Juan Antonio Lavalleja", que había recibido como primer destino en conjunto a esa Unidad), con los diferentes aviones que formaban su dotación incluidos los AE-1 Piper 100 Nos. 504 y 505; en vuelo por instrumentos, tiro, bombardeo, navegación, etc.

Se aprobó el convenio de asistencia militar entre Uruguay y los EE.UU. de América

Como se expresó más arriba, el 6 de junio de 1953, la Asamblea General aprobó el "Convenio de Asistencia Militar entre el Uruguay y los Estados Unidos de América", poniéndose el cúmplase a la Ley por el Poder Ejecutivo el 10 de junio de 1953. Ahora solo restaba que comenzaran a llegar los respuestos, partes, herramientas, etc. a los aviones seleccionados, para recibir el apoyo por el Pacto de Ayuda Mutua, al cual se le conocía como M.D.A.P. (Militar Defense Air Pact). En 1953, la Misión de la Fuerza Aérea de los EE.UU. de América que estaba establecida en nuestro país desde 1951, organizó un cursillo de mantenimiento para oficiales, que se llevó a cabo en el invierno y tuvo como escenario la

D.G.T.A.G. y S., en él intervinieron oficiales de todas las Unidades de la Aeronáutica Militar y fue el primer paso para ir preparando nuestra organización, a los nuevos cambios que se esperaban.

Preparación para volar los F-51, doloroso accidente y el entrenamiento en los F-51

En julio, como se dijo, comenzó el reentrenamiento de los pilotos del Grupo de Caza, en material F-51, al cual a duras penas se mantenía en orden de vuelo (muchas veces recurriendo a la buena voluntad de algún piloto de línea aérea, quizá nostálgico de los aviones de caza, que de regreso a Montevideo traía alguna pequeña parte o repuesto, como bujías, para poder hacer volar a los «Mustangs») sin la esperada ayuda del M.D.A.P., que comenzaría a hacerse notar a partir de setiembre. A los aviadores con destino en ese Grupo, que no eran pilotos de F- 51, se les comenzó a preparar en AT-6, para cuando fuera posible encarar la instrucción en aquellos aviones de caza. Es así que en el entrenamiento en AT- 6 se realizan diferentes temas, manteniendo una buena actividad de vuelo, entre los que se contaba los de navegación, en uno de esos vuelos se produce un doloroso accidente en que pierden la vida dos jóvenes oficiales. El día 21 de agosto partieron en el AT-6 N° 341, el Tte.2do. Luis A. Murguía y el Alf. Washington Schneider, que habían arribado al Grupo en Febrero de 1953, para una misión de navegación de acuerdo al programa anual de instrucción de la Unidad, entre Carrasco - Salto - Artigas y regreso a Carrasco; en el tramo entre Artigas y Carrasco, en el departamento de Durazno, en campos sobre el arroyo Sarandí del Río Negro, Paso del Tapao, pierden el control de la máquina, al quedar volando por instrumentos, entrando en tirabuzón, sin
1953 lograr recuperarlo, destrozándose contra el suelo, por lo que

pierden la vida instantáneamente. Este accidente aunque demoró la instrucción de F-51 para nuevos pilotos hasta el año 1954, no impidió que los otros integrantes del Grupo, avezados pilotos en estos aparatos, comenzaron el entrenamiento en forma sistemática a partir del mes de setiembre, que se contaba con más aviones.

En ese mes se armó y se armonizaron los aviones con seis ametralladoras .50, probándose en vuelo sobre las "Pipas" de Carrasco en el mar, esto fue posible gracias a la intervención del Servicio de Material y Armamento del Ejército, que confeccionó un "panneau", para poder armonizar las seis ametralladoras del avión en tierra, a la distancia adecuada de tiro. Como el lugar para realizar las prácticas de tiro en las "Pipas" de Carrasco, no era lo suficientemente seguro y alejado, se gestionó con la U.T.E. (Usinas y Teléfonos del Estado) el uso de la Isla N° 7 (Arenosa) del lago de la represa del Rincón del Bonete, alejada y solitaria en este gran lago artificial, y además, un pequeño remolcador que prestaba servicios en el lago, con el cual se pudo instalar en dicha isla, un "panneau" para tiro desde aviones, por lo que se logró realizar tiro real contra objetivos terrestres desde el mes de octubre, siendo el primer día en que hicieron estos ejercicios el 16 de octubre, usándose por muchos años a esta isla para este tipo de prácticas. El origen de esta gestión a U.T.E. y su posterior autorización, tuvo lugar tiempo antes, entre el May. Remo Laporta, en aquel entonces prestando servicios en el Estado Mayor de la Aeronáutica Militar y el Ingeniero Agrónomo Tanoira, encargado de la forestación de las islas del lago del embalse del Río Negro, quien ayudó mucho a la Aeronáutica Militar, por su amistad con el May. Laporta y además por habérsele solucionado afirmativamente a U.T.E., la toma de una serie de fotografías aéreas de esas islas y del lago, que él solicitó.

También en octubre se efectuaron vuelos de altura por primera vez en el país, contándose para ello con oxígeno medicinal adquirido

en plaza, con el cual se pudo cargar los tanques de los aviones. Como se puede apreciar, las posibilidades de un buen entrenamiento en F-51 fueron incrementándose a medida que pasaban los meses, tanto por la disponibilidad de repuestos gracias al M.D.A.P., como por la inventiva de los aviadores y técnicos que formaban el plantel del Grupo de Caza, sobre todo de su oficial de armamento el Tte.2do. Walter Samarello, que con la ayuda del Sgto. 1ro. Elio Cufré y el Cabo Carlos Flores, lograron con los pocos medios que contaban preparar los aviones para tiro y bombardeo (comenzando en diciembre con las prácticas de bombas de ejercicio siempre en la isla N° 7).

La Escuela Técnica de Aeronáutica pasa a depender de la Dirección General de Aeronáutica Militar

La Escuela Técnica de Aeronáutica, que desde su creación dependía de la D.G.T.A.G.y S., por el Decreto N° 22.848 del 11 de setiembre de 1953 pasa según las modificaciones del Reglamento General de Funcionamiento y Plan de Estudios aprobados por este Decreto, a depender directamente de la Dirección General de Aeronáutica Militar, aunque siga siendo su sede la misma que aquella Dirección General, es decir el Aeródromo Militar, "Cap. Boiso Lanza".

Nueva distribución de los aviones

El 17 de octubre de 1953, se efectúa una nueva distribución del material de vuelo de la Aeronáutica Militar según este orden:

BASE AERONÁUTICA N° 1

1953 AT-6 Nros. 337 y 353, AT-11 Nros. 100 y 104, PT-26 Nros. 665 y 674, Ryan "Navion" L-17 B Nro. 521.

GRUPO DE AVIACIÓN N° 2 (CAZA)

F-51 Nros. 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273 y 274.

AT-6 N° 344

GRUPO DE AVIACIÓN N° 3 (BOMBARDEO)

B-25 Nros. 150, 151, 152, 153, 154, 156, 157, 158, 159 y 160. AT-11N° 105

GRUPO DE AVIACIÓN N° 4 (TRANSPORTE)

C-47 Nros. 507, 508, 509, 510 y 511

UC-45 Nro. 506

Ryan "Navion" Nros. 1903 y 1904

BASE AERONÁUTICA N° 2

AT-6 Nros. 334, 335, 354 y 356, AT-11 Nros. 101,107 y 108

PT-26 Nros. 650, 651 y 673, Piper AE-1 Nros. 504 y 505 Ryan "Navion" L-17B N° 522

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

AT-6 Nros. 333, 340,345,346, 347,348, 349,350, 351,352,353,357 y 358. PT-19 Nros. 620,621,622,623,624,626,628,629,630,631,632,634, 635, 636, 637,638, 639 y 640. PT-26 Nros. 641,642, 643,644,645, 646,647, 649,652,653, 654,655, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 666, 667, 668, 669, 670, 671 y 672. Ryan "Navion" L-17B N° 520.

DIRECCIÓN GENERAL DE TALLERES, ALMACENES GENERALES Y SERVICIOS

AT-6 Nro. 336

SNJ-2 Nro. 343

AT-11 Nros. 103 y 109
UC-43 Nro. 501

Se acorta en un año la carrera militar

De acuerdo al Decreto N° 23.039 del 6 de noviembre de 1953 del Poder Ejecutivo, se cambiaron los planes de estudios de la Escuela Militar de Aeronáutica y otros institutos del Ejército, reduciéndose en un año la carrera de Oficial del Arma de Aeronáutica, luego de la Fuerza Aérea. Esto fue posible eliminando el segundo año de Preparatorios, quedando como en la actualidad, un año de Aspirantes y tres del Curso Profesional o Cadetes. El curso de primer año de Aspirantes, que habían ingresado en ese año de 1953, pasa conjuntamente con el segundo año de Aspirantes, al iniciarse el año lectivo de 1954 al primer año de Cadetes, quedando reunidas dos promociones en una sola.

Asciende a Alférez un cadete en la promoción "Gral. Juan Antonio Lavalleja"

El Cadete Federico Callorda, que se había accidentado al aterrizar en el campo de aviación de Minas en 1952, por lo que no pudo terminar sus estudios normalmente con sus compañeros de la promoción "Gral. Juan Antonio Lavalleja", por Decreto del Poder Ejecutivo N° 23.078, de fecha 27 de noviembre de 1953, asciende al grado de Alférez de Aeronáutica con fecha 21 de diciembre de 1952.

Alf. P.A.M. Brevet N° 215 Federico Callorda.

Se crea la Fuerza Aérea Militar

El 27 de noviembre de 1953, la Asamblea General aprueba la Ley N° 12.070, por la que instituye y crea respectivamente, la Fuerza Aérea Militar y la Inspección General de la Fuerza Aérea. Ponien-

1953

do el Poder Ejecutivo el cúmplase a esta Ley de 25 artículos, el día 4 de diciembre de 1953.

De esta manera la Fuerza Aérea, pasa a integrar en un mismo pie de igualdad que el Ejército y la Armada, las Fuerzas Armadas del país, dependientes cada una de ellas del Ministerio de Defensa Nacional.

La nueva Inspección General de la Fuerza Aérea, estuvo constituida provisoriamente y hasta tanto no se estructuró la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, por los elementos que constituían la Dirección General de la Aeronáutica Militar.

Por el Decreto del Poder Ejecutivo N° 23.117 del día 16 de diciembre de 1953, se nombra el primer Inspector General de la Fuerza Aérea, recayendo este nombramiento en el Gral. (P.A.M.) Medardo R. Farías, pionero de la Aviación, unido durante casi toda su carrera a la Aeronáutica Militar, desde los tempranos días del segundo Curso de Pilotaje de la Escuela Militar de Aviación en 1921.

Este es el comienzo del camino como Fuerza independiente de la institución. A él contribuyeron además de los Oficiales Generales aviadores, muchos oficiales en actividad de la Aeronáutica Militar, con el continuo accionar en pos de este logro y con el ejemplo que fue la tecnificación del Arma de Aeronáutica a la vista del pueblo y los gobernantes, con el cumplimiento de variados tipos de misiones dentro y fuera del país con total éxito, así como la colaboración prestada por el personal subalterno para que todo se solucionase sin inconvenientes, especialmente teniendo en cuenta los pocos y modestos medios con que se contaba.

El día 18 de diciembre se publica la última Orden de la Dirección General de Aeronáutica Militar que llevó el N° 8.839, al día siguiente 19 de diciembre de 1953, se publica la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 1, donde aparece el nombramiento del Gral. Farías como Inspector General de la

Fuerza Aérea en su ítem N° 1; la trascripción en el ítem N° 2 de la Orden de la Inspección General del Ejército Gral. (P.A.M.) Oscar D. Gestido, hace llegar en nombre del Ejército y el suyo propio a los componentes de esta nueva rama de las Fuerzas Armadas, los mejores votos de pleno éxito en la etapa a vivir con la nueva organización; y por último en su ítem N° 3 el Inspector General de la Fuerza Aérea anota que, al hacerse cargo de las funciones de Inspector General, se complace en hacer llegar a todos los integrantes de su Fuerza, junto con sus más efusivos saludos, sus palabras de estímulo, terminando que ..."*con la colaboración de todos nuestra Fuerza Aérea hará honor a su honrosa misión y se siente dueña de su porvenir*"...

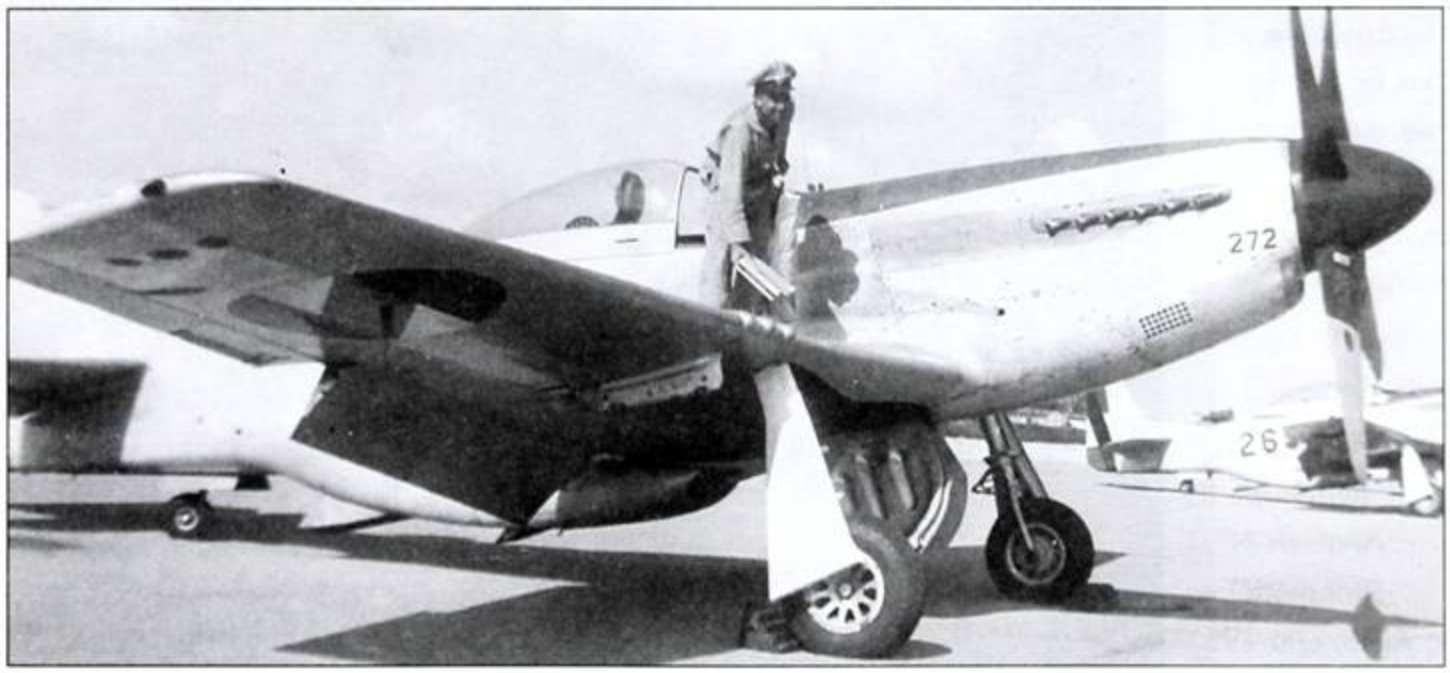
1953

1950

Estados Unidos, abril o mayo de 1950. Tte. 1° Francisco Otero, Tte. 2° Carlos R. Mercader, Lizabeth Scott estrella de Hollywood, Alf. Walter Alvarado, Alf. Juan A. Borba y Tte. 2° Jorge Borad

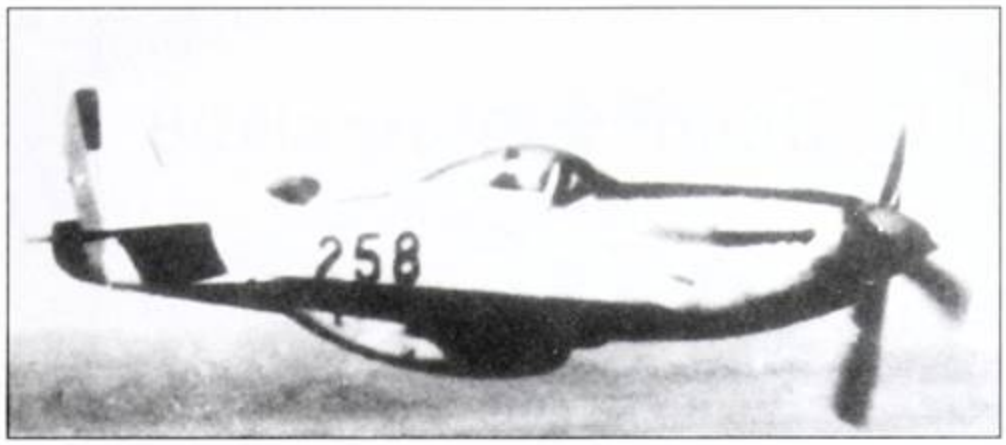
El North American B-25J N° 158 en vuelo de los Estados Unidos al Uruguay mayo de 1950

1950. Tte. 1° Humberto R. Bía en el F-51 272 que trajo en vuelo desde los Estados Unidos, formando parte del "Grupo Azul"



Arribo a Carrasco de los F-51D. 4 de diciembre de 1950

El C-47 A N° 509 del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) en vuelo, año 1951



1951. El North American F-51D Nº 258 en vuelo

E.M.A. 1951, Ryan Navion del Ministerio de Salud Pública, Nº 1903 administrado por la Aeronáutica Militar

1952. Cuerpo de alumnos de la E.M.A. desfilando por 18 de Julio al mando del Cap. (PAM) Odegar Borba Huidobro; ayudante, cadete de tercer año Juan Maruri

Carrasco, 29 de octubre de 1952. Primer Avión a reacción que llega al Uruguay un Canberra de la R.A.F. Cadetes de tercer año de la Escuela Militar de Aeronáutica: Jorge Thomasset, Juan Maruri, Luis Luca, Carlos Pache y Oscar Miguez.

1952. B-25 J N° 154.

29 de julio de 1953. el Director Gral. de Aeronáutica Militar, General Medardo R. Farías

Bibliografía y fuentes documentales

"Vida de Melchor Pacheco y Obes" por Leogardo Miguel Torterolo.
"La Aerostación en el Uruguay en Nuestro Siglo -I" por Juan Maruri, Gaceta de la Aviación No. 17.
"Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea" por el Cnel. Jaime Meregalli y Carlos L. Bemasconi.
"Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina" por Antonio Ma. Biedma Recalde.
"La Victoria de las Alas" por Ángel Ma. Zuloaga.
"Génesis de la Aviación Argentina" por Julio Víctor Lironi.
"La Aviación en el Ejército Argentino" por Oscar Luis Rodríguez y Eloy Martin.
"Fuerza Aérea, Setenta y Cinco Aniversario 1913 - 1988" por Tte. 1ro. (Av.) (R) Juan Maruri y Dr. Miguel Carbajal.
Revistas Españolas: "La Ilustración Ibérica", "La Ilustración Àrtística", "Aviación".
"Relación de Antecedentes sobre la vida de Mario García Cames" por el Asesor Histórico del Comando Gral. de la F.A Tte. 1ro. (Av.) (R) Juan Maruri.
Diarios de Montevideo: El Día, El Tiempo, La Razón, El Siglo, Diario del Plata, La Tribuna Popular, El Telégrafo, El Plata, La Mañana, El País, Imparcial, La Democracia, El Pueblo, El Ideal, El Bien Público, El Debate, El Diario, El Orden, La Defensa, El Popular, Acción.
Revistas de Montevideo: La Alborada, Mundo Uruguayo, La Semana, El Auto Uruguayo, Gaceta Militar y Naval.
Diarios de Buenos Aires: La Nación, La Prensa, Clarín.
Revistas de Buenos Aires: Caras y Caretas, Fray Mocho, PBT, Mundo Argentino, Aero Club Argentino, El Gráfico, El Hogar.
Diario de Lima, Perú: El Comercio.
La Aerostación en el Uruguay en Nuestro Siglo por Juan Maruri, Gaceta de la Aviación No. 18.
"Skyways" Edición en español enero de 1948.
Diarios de Salto: Ecos del Progreso, La Prensa, El Uruguay, La Tribuna Salteña, El Deber, El Imparcial.
Diarios de Paysandú: El Telégrafo.
Diarios de Mercedes: El Día.
Diarios de Trinidad: La Democracia, La Idea Nueva, El Deber Cívico
Diarios de San José: El Pueblo, El Imparcial, La Mañana, El Trabajo, La Paz.
Diarios de Florida: El Derecho, Piedra Alta.
Diarios de Tacuarembó: La Lucha.
Diarios de Durazno: El Progreso, El Terruño, Tribuna Blanca.
Diarios de Canelones: El Baluarte, El Derecho, La Reacción.

Diarios de Colonia: La Época.
"La Casa de la Calle Montevideo" por Alfredo Lepro
"Pioneri dell' Aviazioni in Italia" por Mario Cobianchi
"Setenta años de Servicios Aeronáuticos" por Ambrosio L. V. Taravella.
"Aviones Argentinos" por Atilio Sale.
"Medio Siglo de Aviones en la Fuerza Aérea Argentina" por Federico A.Giró.
Ordenes Generales del Estado Mayor del Ejército, varias.
"Pettirossi, un sudamericano insuperado" por el May. P.A.M. (S.R.) Leandro Aponte B.
"Ricardo Detomasi, un aviador sin limitaciones" por Juan Maruri.
"Historia Aeronáutica de Chile" por Enrique Flores Alvarez.
"Boletín Militar" de la Repca. Argentina, varios números.
"Conferencia Aeronáutica Panamericana" Aero Club de Chile.
"Bonilla en la Epopeya de la Aviación Heroica" por José Benicio Suárez.
"Compendio de Leyes y Decretos" de la Repca. Oriental del Uruguay.
"Historial del Arma de Ingenieros" por el Cap. Mariano Cortés Arteaga.
"La Misión Militar Uruguaya de 1918 y El Submarino Alemán" por el Tte. 1ro. (Av.) (R) Juan Maruri, Revista Naval de marzo de 1992.
"Diario de Viaje del Cap. Boiso Lanza" Biblioteca Gral. Artigas, Centro Militar.
"Baltasar Brum, Verbo y Acción" por Juan Carlos Welker.
"La Terreur des Mers" por C/C Max Valentiner.
"Boiso Lanza en Europa" por el Tte. 1ro. (Av.) (R) Juan Maruri, revista Fuerza Aérea No. 22.
"Gral. Cesareo L. Berisso. Precursor de la Aeronáutica Uruguaya y Argentina" por el Tte. 1ro. (Av.) (R) Juan Maruri.
"Informe al Señor Ministro de Guerra y Marina" por el Cap. Cesáreo
L. Berisso, 1919.
"Misiones Aeronáuticas Extranjeras, 1919 - 1924" por Julio Víctor Lironi.
"Libro de Vuelos del Centro Nacional de Aviación, 1920 -1934".
"Libro de Vuelos de la Escuela Militar de Aviación, No. 1º.
"Jane's all the World's Aircraft" 1919.
"Historia Geral da Aeronáutica Brasileira" Tomo 1, Instituto Histórico
Cultural da Aeronáutica.
"Historia da Forca Aérea Brasileira" por el Tenente Brigadeiro R/R Nelson Freiré Lavenere - Wanderley.
"Santos Dumont en el Uruguay" por el Tte. 1ro. (Av.) (R) Juan Maruri, Gaceta de la Aviación No. 10.
"Memoria del Ministerio de Guerra y Marina" varios años.
"El Servicio de la Aeronáutica Militar" por el May. Cesáreo L. Berisso, 1924.
"Aviones de Todo el Mundo" por Enzo Angelucci y Paolo Matricardi.
"La conquista de una Ruta" por Jean Gerard Fleury.
"Proyecto de la Ley para la Organización de la Aeronáutica Nacional" por el C/F Atilio Frigerio, el May. Tydeo Larre Borges y el May. José Luis Ibarra.
"Cincuenta años de Aeronáutica en el Paraguay" por el May. (S.R.) P.A.M.
Leonardo Aponte B.
"De Palos al Plata" por el Comandante de Av. Ramón Franco y el Cap. de Artillería J. Ruiz de Alda.
"La Vida Aeronáutica del Brig. Gral. (Av.) Tydeo Larre Borges" por el Tte. 1ro. (Av.) (R) Juan Maruri, Conferencia.
"El Sahara Español" por el Topógrafo Ángel Flores Morales.
" L' Aerophile", Revista aeronáutica francesa, varios números.

" Revue de la Societé Genérale Aéronautique" número de abril de 1930.
"A la Memoria de Don Eduardo Monteverde" Homenaje recordatorio de sus sobrinos.
"Historia de la Aeronáutica" por el Cap. Felipe Gutiérrez.
"Como Puede Organizarse La Aeronáutica Militar" por el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso.
"Reglamento Interno de la Escuela Militar de Aviación", presentado por el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso.
"Reglamentación de la Navegación Aérea de las Aeronaves Privadas", presentado por el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso.
"La Aviación Naval, de los Cant a los Sikorsky" por el C/N Julio Poussin.
"Basilio Muñoz, Caudillo Blanco entre dos Siglos" por Fernando Aparicio.
"La Visita al Uruguay del Excmo. Sr. Pte. de la Nación Argentina Gral. de Div. Don Agustín P. Justo" Ministerio de RR.EE., Montevideo, 1933.
"Boletín del Ministerio de Defensa Nacional" No. 1 y subsiguientes hasta 1936.
"De Havilland Aircraft since 1915" por A. J. Jackson.
"Jane's, All the World's Aircraft" 1936.
Documentos y Fotografías del archivo personal del autor.
Libro de Vuelos N° 2 de la Aeronáutica Militar.
Libro General de Vuelos de la Aeronáutica Militar
Libro de Vuelos de la Escuela Militar de Aeronáutica.
Libro de Vuelos de la Base Aeronáutica N° 1.
Libro de Vuelos de la División General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios (luego Dirección).
Libro de Vuelos de la Base Aeronáutica N° 2.
"Reseña Histórica de la Fuerza Aérea Uruguaya" por Tte. 1° (Av.) (R) Juan Maruri.
Boletines del Ministerio de Defensa Nacional de 1936 a 1954.
Ordenes de la Dirección de la Aeronáutica Militar de 1936 a Feb. de 1939.
Ordenes de la Dirección General de la Aeronáutica Militar de Feb. 1939 a 1954.
"Aeropuerto Ángel S. Adami"Melilla, 75 años de Historia 1920-1995" por Juan Maruri.
Compendio de Leyes y Decretos de la Rep. Oriental del Uruguay.
"De Havilland Aircraft since 1915" por A. J. Jackson.
"Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina" por Antonio Ma. Biedma R.
"Construcción de Bases Aeronavales" Exposición de los Ministros de RR.EE., Ing. José Serrato y de Defensa Nacional, Gral. de Div. Arq. Alfredo R. Campos.
"El Drama del Graf Spee y la Batalla del Río de la Plata" por Sir Eugen Millington-Drake.
Carpetas varias sobre estudios de accidentes de la Dirección de Seguridad de Vuelos del C.G.F.A.
"El Aeropuerto de Carrasco, Berisso justifica el homenaje" por Juan Maruri. El País de los Domingos 27 de Jun. 1993.
"Leyes, Decretos y Resoluciones de la Administración Viera", Montevideo 1919.
-"Los Terceros Diez" por el Gral. H.H. Arnold.
-"Los F-51D "Mustang", Investigación, Recuerdos" por el Tte. 1 ° (Av.) (R) Juan Maruri; Gaceta de la Aviación N° 11.
-" Aviacao Militar Brasileira 1916 -1984 " por Francisco C. Pereira Netto.
-" Todos los Aviones del Mundo " por Enzo Angelucci.
-"U.S. Military Aircraft Designations and serial since 1909" por John M. Andrade.
-Revistas Uruguayas: Mundo Uruguayo, Revista Militar y Naval, Mundial, Revista Fuerza Aérea.
-Revista de los Estados Unidos: Revista Aérea Latinoamericana.

-Revistas Argentinas. Revista Nacional Aeronáutica y Espacial, El Hogar, EL Gráfico.
-Revistas Españolas: Flaps.
-Entrevistas: Tte. Cnel. Cecilio Bentancur, Cnel. Victoriano Domínguez, Tte. Gral. (Av) Remo Laporta, Cap. (TEA) José G. Blanco, Brig. Gral. (Av) Tydeo Larre Borges, Sr. Rivera Berisso Viera, C/N Washington Marroche, Tte. Cnel (TEA) José Rigoli, May. (TEA) Alcides Luzuriaga, Ing. Agr. César Piacenza, C/N Julio C. Poussin, Sgto. 1º. Bonifacio Ortiz
-El N.A. AT-6/SNJ en la Aer. Mil. y F.A.U. por Rolando Grasso
-El Potez 25 en la Av. Militar Uruguaya por Rolando Grasso
-D.H.82 A "Tiger Moth" en la E.M. de Av.y Aer. Mil. por Fernando Díaz
-Los Waco JHD en la Aeronáutica Militar por Fernando Díaz
-Documentos y fotografías del archivo personal del autor.

Índice de personas y aeronaves

Índice de personas

A

B

C

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

R

S

T

U

V

W

Y

Z

Índice de Aeronaves citadas

A

B

C

D

E

F

G

H

I

J

L

M

N

P

R

S

V

W

Índice general

Índice General

segunda parte

LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN - 1920-1935

Tercera Parte

LA AERONÁUTICA MILITAR - 1936-1953

la E.M.A. los diferentes cursos de pilotaje. El Cnel. Tydeo Larre Borges asciende a Gral. en retiro. Se adquieren tres aviones Ryan »Navion». Se crean los Grupos de Aviación N° 2 (Caza) y N° 4 (Transporte). Larga misión en el Paraguay que fue toda una aventura. Los orígenes de la actual Dirección de Seguridad de Vuelo. Nueva distribución de aviones. Un notorio aviador como Inspector Gral. del Ejército. Cómo se encontró el día del Arma de Aeronáutica, hoy Fuerza Aérea. Se aprueba el Reglamento General de Bases Aéreas. Fin de Cursos de la Escuela Militar de Aeronáutica. La actividad del Grupo N° 4 (Transporte). Asciende a Gral. el Cnel. Hernán S. Barú. Por primera vez se festeja el 17 de marzo. El comienzo de los cursos en la E.M.A. y la actividad en la Base Aeronáutica N° 2. 643-660

CAPÍTULO DECIMOCUARTO

EL GRAL. MEDARDO R. FARÍAS ÚLTIMO DIRECTOR GRAL. DE LA AERONÁUTICA MILITAR

El Gral. Farías es nombrado Director Gral. de la Aeronáutica Militar. El entrenamiento en los Grupos tácticos y el convenio de Asistencia Militar con los Estados Unidos. Primer accidente mortal de un cadete. Accidente de un B-25 en el Departamento de Paysandú, cerca de Salto. Movimiento reivindicado de supérstites de la Escuela de Los Cerrillos. Accidente de dos cadetes de la E.M.A. Aparece la revista «Alas» en la E.M.A.. Comisión para estudiar la creación de un Museo de Aviación. Se gradúa la primera Promoción que ingresó en el Curso de Preparatorios de la E.M.A.. El campo de "La Calera" se transforma en Aeródromo Militar. Toda la Promoción "Juan Antonio Lavalleja" con destino a la Base 2. La Aeronáutica Militar cumple cuarenta años. Comienza el año lectivo en la E.M.A. y la E.T.A.. El personal asimilado pasa a tener estado militar. Cantidad de efectivos de la Aeronáutica Militar. La actividad aérea en las unidades. Se aprobó el convenio de asistencia militar entre Uruguay y los Estados Unidos de América. Preparación para volar los F-51, doloroso accidente y el entrenamiento en los F-51. La Escuela Técnica de Aeronáutica pasa a depender de la Dirección General de Aeronáutica Militar. Nueva

Su consagración a la investigación histórica de la aeronáutica le ha permitido representar a la Fuerza Aérea y a la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay y por extensión a nuestro país, en diferentes eventos culturales internacionales, pronunciando conferencias en Buenos Aires, Santiago de Chile, Río de Janeiro, Madrid y Sevilla; así como en Montevideo y el interior. Muchas de ellas publicadas.

Forma parte de diversas instituciones históricas nacionales además de la ya mencionada Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay: del Comité de Aviación Nacional; Miembro de Número de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial; Miembro de Número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay; Miembro del Instituto de Investigaciones Históricas "Cnel. Rolando Laguarda Trías" del Ejército Nacional; Miembro de los Grupos Simbólicos de Caza "15 de enero de 1924" y 346 Transporte. Entidades en las cuales ha pronunciado numerosas conferencias, algunas de ellas impresas.

Ha sido reconocido por diferentes sociedades histórico-aeronáuticas de Iberoamérica como Miembro Correspondiente: en Argentina, Brasil, Chile, España, Paraguay y Perú. De la misma forma fue designado Miembro de Honor de la Federación Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial y, de la Real Academia de la Historia de España.

Ha recibido varias distinciones nacionales y extranjeras entre las que se cuentan: Socio Honorario del Aero Club del Uruguay; es portador de la Orden al Mérito Newberiano en el grado de Caballero del Instituto Nacional Newberiano de la República Argentina; se hizo acreedor del titulo de "Aviador Civil Honoris Causa" de la República Argentina; ha sido galardonado en 1998 con el premio "Heros Petrosian" de la institución argentina Aerofila por su obra "Historia de la Aviación Uruguaya"; la Agrupación Chajá de la República Argentina lo distinguió en el año 2000 como historiador aeronáutico y por su extensa actividad de vuelo en la Fuerza Aérea y la Aviación Civil del Uruguay; en 2002 la Asociación Latinoamericana de Aeronáutica de los Estados Unidos le confirió el premio "Distinguido Aporte al desarrollo de la Aviación Latinoamericana" por su obra dedicada a la historia de la aviación; la Fuerza Aérea Uruguaya le concedió el 16 de marzo de 2007 la condecoración "Al Mérito Aeronáutico".