

ISSN 1510-6012

GACETA DE LA AVIACION



Nº 47 - Noviembre de 2021



Aermacchi SF-260EU, Escuela Militar de Aeronáutica, Pando

ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY

In Memoriam

Cnel. (Av.) (R) Ángel Hernández (1934-2021)

Nace en Montevideo el 30 de marzo de 1934. Ingresa a la Escuela Militar de Aeronáutica en 1952 realizando el curso de vuelo en Fairchild PT-19, PT-26 y de Havilland DHC-1 “Chimpunk” y egresando como Alférez (Piloto Aviador Militar) en la novel Fuerza Aérea en 1956. En 1957 es destinado a realizar el curso de vuelo avanzado en los aviones North American T-6 “Texan” en la Base Aérea N° 2 en Durazno.

Entre 1958 y 1959 tiene un rápido pasaje por la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios y la Escuela Técnica de Aeronáutica, con asiento ambas unidades, en el Aeródromo Militar “Cap. Boiso Lanza” en Montevideo.

En 1960 el Teniente Hernández es destinado a volar en el mismo aeródromo, en el Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, donde realiza el curso de vuelo en el helicóptero Bell H-13G, transformándose en piloto de este tipo de aeronaves.

En 1964 con el arribo de los nuevos helicópteros Hiller H23-F “Raven” el Agrupamiento cambia su nombre por Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate) y se traslada a la Base Aérea N° 1. El entonces Capitán se habilita como piloto en dicha aeronave, además en los aviones Piper L-21 y Cessna U-17 A “Skywagon”.

En 1970 la Fuerza Aérea adquiere, por primera vez, los helicópteros Bell UH-1H. Es uno de los designados a realizar el curso de vuelo en la Base Howard en la zona del canal de Panamá, a cargo del Grupo 206 del Ejército de los Estados Unidos de América.

En 1971 con la jerarquía de Mayor y luego de Teniente Coronel es designado como representante del Ministerio de Defensa Nacional ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, en el Departamento de Confidenciales y Claves. Ocupa dicho cargo hasta 1978.

En 1973 paralelamente integra la comisión encargada de elaborar el Proyecto de Reglamento de Organización y Funcionamiento del Centro Coordinador de Rescate, recientemente creado.

En 1975 forma parte de las tripulaciones (como piloto) que realizaron el traslado desde la fábrica Embraer de Brasil a Uruguay de los aviones de transporte, recién adquiridos, C-95 “Bandeirante”.

En 1978 asciende a la jerarquía de Coronel y pasa a situación de retiro voluntario. Ese mismo año se incorpora a la aviación civil comercial, en la empresa Aero Uruguay, calificándose en los aviones de transporte Canadair CL-44J y Boeing 707. En 1981 ante una cruel enfermedad de su esposa deja la empresa y retorna por unos meses, en 1988. Este tipo de actividad en el transporte aéreo de carga lo lleva a viajar por todos los continentes, con profesionalismo y una gran cuota de aventura.

En 1991 es reincorporado a la Fuerza Aérea, pasando a desempeñarse como Director del Museo Aeronáutico “Coronel (Aviador) Jaime Meregalli”, cargo que ocupa hasta el 2000. Durante su carrera realiza los cursos propios de ascensos a las diferentes jerarquías. Su experiencia de vuelo militar es de 2.700 horas.

En el ámbito histórico aeronáutico fue miembro y presidente en el periodo 2011-2014 de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, miembro de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico, secretario general del Comité de Aviación Nacional, miembro del Agrupamiento Simbólico N° 5 “Búsqueda y Rescate” y correspondiente del Instituto Nacional Newberiano (Argentina). Se ha destacado su participación en comisiones de organización de eventos históricos aeronáuticos, tanto civiles, como militares.

Ha realizado presentaciones y participado en congresos nacionales y de la Federación Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial en Argentina, Chile y España.

Es padre de Gonzalo, también aviador, fruto de la unión con su primera esposa Enriqueta Lapike (fallecida). Estaba casado por segundas nupcias con Martha Gutiérrez De Simone. Fallece en Montevideo, el 4 de setiembre de 2021.

Siempre será recordado como una persona respetuosa, amistosa, de dialogo afable, emprendedor, buen profesional y amante de la historia de la aeronáutica, una muy buena persona.



Sumario

In Memoriam: Cnel. (Av.) (R) Ángel Hernández	1
Sumario	2
Noticias de la Academia.....	3
108° Aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea	5
103° Aniversario del Día de los Mártires de la Aviación Militar	6
Visita del Presidente de la República al despliegue del Escuadrón Aéreo N° 2 (Caza).....	6
El encuentro entre Alberto Santos Dumont y Luis Alberto de Herrera en Washington D.C., 1902	7
El hidroavión Westland “Wapiti” Mk.V: de Montevideo al Everest.....	10
Tangos “aéreos”: la aviación y el tango	14
Efemérides	20
General Aviador Cesáreo Leonardo Berisso Pascal.....	34
Cesáreo L. Berisso como inventor	36
El Museo Aeronáutico en el Día del Patrimonio 2021	38
Aviadores pioneros franceses en el aeródromo de Melilla – Adendum.....	41
Pérdida del helicóptero Bell 212 FAU 030	43
Donación de un Lockheed T-33 para una plaza pública de Durazno.....	45
Los Amigos del Museo en la revista FlyPast	46

Portada: *Imagen gentileza del Tte. Cnel (Av.) Gerardo Tajés*



Gaceta de la Aviación ISSN 1510-6012

Publicación Oficial de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

Asociación Civil con Personería Jurídica

Montevideo, Noviembre de 2021 – N° 47

Redactor Responsable: Gustavo V. Necco

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

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

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

Armado e impresión: Tradinco S.A.

Depósito legal N° 380.335 / 300 ejemplares / Noviembre 2021

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

Noticias de la Academia

Debido a las restricciones ligadas a la pandemia de COVID-19 las reuniones mensuales presenciales fueron suspendidas durante todo el año 2021, manteniéndose solamente la circulación de los Boletines Mensuales.

El miércoles 10 de marzo en la entrada de la Casa de Residentes de Rivera, un lugar al aire libre y ventilado, se distribuyeron copias de la última edición de la “Gaceta de la Aviación”, N° 46, octubre 2020.



El jueves 20 de mayo, por la tarde, el Instituto Nacional Newberiano (INN) argentino organizó una reunión virtual conjunta en ocasión de recordarse el 34° aniversario de la creación de nuestra Academia. La reunión comenzó con palabras de bienvenida del Coordinador, y Presidente del INN, Prof. Salvador Martínez. Por dificultades técnicas el Presidente de la Academia, Don Julio Cavallaro, no pudo conectarse y se continuó con palabras del Sr. Agregado Naval de la Embajada Argentina en Montevideo. Acto seguido el Secretario General de la Academia expuso una “Crónica de la amistad aeronáutica rioplatense”, con una detallada presentación (circulada oportunamente entre los Miembros de la Academia) que incluía aspectos salientes de las actividades y eventos comunes de los aviadores - y aviadoras - de ambas orillas. Se registraron poco más de cuarenta participantes tanto de Argentina y Uruguay, como de Chile, Colombia y Perú. Luego de la exposición se intercambiaron comentarios entre asistentes. El Miembro de Número Fundador Cnel. (R) Álvaro Quirós y el Miembro de Número May. (R) Álvaro Sosa Farías (desde Túnez) se dirigieron a la reunión destacando distintos momentos relevantes en la historia de nuestra Academia.

La Federación Internacional de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE) organizó un acto virtual el jueves 1° de julio, por la tarde, celebrando los 25 años de su fundación. El evento duró casi tres horas y participaron más de 40 miembros de academias e institutos de historia aeronáutica de Argentina, Chile, Ecuador, España, Méjico, Perú y Uruguay. Fue inaugurado por el Presidente del Instituto Nacional Newberiano y Secretario General Permanente de la FIDEHAE, Prof. Salvador Martínez, seguido por los oradores Don Sergio Barriga Kreft, Chile, Primer Presidente Protempore de la FIDEHAE (1996), y nuestro Presidente, Don Julio Cavallaro. En su exposición Barriga Kreft describió en detalles los esfuerzos previos para la creación de la FIDEHAE por parte de historiadores argentinos, chilenos y uruguayos, destacando las importantes contribuciones de los recordados Tte. Gral. Raúl J. Bendahan y nuestros Presidentes de Honor Juan Carlos Pedemonte y Juan Maruri. Además del Presidente de la Academia participaron de esta reunión virtual el Secretario General, el MNF Cnel. Álvaro Quirós y la delegada por el Uruguay de ALADA – Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial.

El miércoles 4 de agosto el Presidente de la Academia, Julio Cavallaro, junto con el Presidente del colectivo “Memorias de PLUNA”, Santiago Vicente, concurrieron a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado a defender una postura contraria al cambio de nombre del Aeropuerto Internacional de Carrasco Gral. Cesáreo L. Berisso, propuesto por el proyecto de ley que dispone designar la terminal de pasajeros del AIC con el nombre “Presidente Jorge Battle”.



Imágenes: Departamento de Fotografía del Parlamento del Uruguay (vía “Memorias de PLUNA”)

Ante los Senadores presentes en la Comisión se esbozaron los principales argumentos haciendo entrega de una biografía de Cesáreo Berisso, de un escrito con la exposición de motivos y las firmas recabadas en contra del proyecto.

Sin menoscabar la figura del Presidente Jorge Battle, quien merece ser recordado y homenajeado, creemos que sería una flagrante injusticia si se lo hace a costa de apagar el nombre de un pionero destacadísimo en el ámbito aeronáutico militar y civil. Citemos el último párrafo de la ley del 14 de diciembre de 1994 que designa al AIC con el nombre actual: *“Nada más justo, entonces, que nuestro principal Aeropuerto Internacional lleve, en su homenaje y reconocimiento imperecedero, el nombre del general Cesáreo L. Berisso”*.

El miércoles 18 de agosto miembros del Consejo Directivo de la Academia participaron de una reunión organizada por el Museo Aeronáutico en celebración de su 67° Aniversario donde estuvieron presentes, además del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Gral. del Aire Luis De León, el comandante del Comando Aéreo Logístico, Brig. Gral. (Av.) Fernando Colina, y representantes de distintas asociaciones del quehacer aeronáutico. El Vicepresidente de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA), Ing. Ricardo Varela, disertó sobre las últimas actividades y proyectos de los voluntarios.

Organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP) tuvo lugar del 5 al 7 de octubre, en forma virtual, el XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial (FIDEHAE XVIII) cuyo tema principal fue *“Historia y avances tecnológicos de los países integrantes de la FIDEHAE en el ámbito espacial”*. En la primer jornada, como apertura, disertó el Tte. Gral. FAP Don Pedro Seabra Pinedo, a cargo de la presidencia del IEHAP y presidente *pro-tempore* del Congreso, exponiendo sobre el pionero peruano Ing. Pedro Paulet Montajo. Siguieron palabras alusivas del Secretario Permanente de la FIDEHAE, Cde. Mayor Salvador R. Martínez, cerrando la jornada el Ingeniero peruano Gustavo Henríquez Camacho, de la Agencia Espacial del Perú, quien disertó sobre el tema *“Desarrollo espacial del Perú”*. Durante la jornada siguiente, miércoles 6, hubo tres oradores: el Lic. Roberto J. Martínez, INN, Argentina, quien expuso sobre el tema *“Brigadier Ingeniero Miguel*

Sánchez Peña, pionero de la actividad espacial argentina”, el Cdte. de Grupo FACH Fernando Mujica Fernández, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, exponiendo sobre el tema “*Lanzamiento FASat-Alfa, primer satélite chileno*” y, finalmente, el Lic. José Quevedo Carmona, Sociedad Mexicana de Estudios Históricos Aeronáuticos Latinoamericanos, sobre el tema “*Actividades espaciales en México*”. En la jornada de cierre, jueves 7, se presentó un video institucional de la Comisión Nacional de Investigación y Desarrollo Aeroespacial – CONIDA peruana sobre el Centro Nacional de Operaciones de Imágenes Satelitales – CNOIS que estuvo a cargo del Cnel. FAP Miguel Otero Córdova, Director de Operaciones del CNOIS. La clausura estuvo a cargo del Tte. Gral. Seabra dándole la oportunidad a los distintos presidentes de las delegaciones de dirigirse a la audiencia. Debido a problemas de salud el Presidente de la AHUA no pudo participar y fue representado por el Secretario General. En el informe final el Tte. Gral. Seabra propuso una “capsula del tiempo”, a ser abierta en el 2056, a la que las diferentes instituciones participantes aportarían elementos representativos de sus actividades y confirmó la oferta del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica – INDOHA para hospedar el próximo congreso en el año 2023.

El miércoles 27 de octubre, por la tarde, el Instituto Nacional Newberiano argentino organizó, junto con la AHAU y el INCAER brasileño, un encuentro virtual en homenaje al 115º aniversario del vuelo del 14bis. El Secretario General de la Academia fue invitado, como Delegado por Uruguay del INN, a hablar sobre el tema “*Alberto Santos Dumont y los uruguayos*”.

Hace bastante tiempo la Academia gestionó formalmente ante las autoridades aeronáuticas la inclusión en la cartelera del Aeropuerto Internacional de Carrasco el nombre del “Gral. Cesáreo L. Berisso”, designación oficial aprobada por el Parlamento (Ley Nº 16.677 previamente citada, votada por unanimidad en la Asamblea General). La Academia fue informada que esta solicitud fue aceptada y que será implementada por la gerencia del Aeropuerto. Recibimos con gran satisfacción esta decisión, que hace justicia a la meritoria trayectoria de un pionero destacado de la aviación nacional.

108º Aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya

El miércoles 17 de marzo, se celebró el 108º aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea conmemorando la puesta en marcha de la primera Escuela de Aviación Militar de nuestro país, dando origen posteriormente a la Escuela Militar de Aeronáutica y a la Fuerza Aérea Uruguaya.

La ceremonia se desarrolló en la Base Aérea “Tte. 2º Mario W. Parallada”, Durazno, y contó con la presencia del Presidente de la República, Dr. Luis Lacalle Pou, de la vicepresidenta de la República, Esc. Beatriz Argimón, del ministro de Defensa Nacional, Dr. Javier García, del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Gral. del Aire Luis De León, así como de otras autoridades civiles y militares. La Academia estuvo representada por su Presidente y su Tesorero. La imagen (gentileza Carmelo Vidalín) muestra los Sres. Presidente y Tesorero de la Academia junto al Sr. Presidente de la República.



103^o Aniversario del Día de los Mártires de la Aviación Militar



La Fuerza Aérea Uruguaya conmemoró, el martes 10 de agosto, el 103^o aniversario del Día de los Mártires de la Aviación Militar en el Panteón Fuerza Aérea del Cementerio del Norte.

Estuvieron presentes el presidente de la República, Dr. Luis Lacalle Pou, el ministro de Defensa Nacional, Dr. Javier García, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Gral. del Aire Luis De

León, así como también de autoridades nacionales y militares.

La ceremonia comenzó con la recepción de autoridades y la Banda de la FAU ejecutó la Marcha Fúnebre. El Cnel. (Av.) Sebastian Langone, destacó al Capitán Boiso Lanza, primer mártir de la aviación militar, y a los integrantes de la “Escuadrilla del Silencio”, quienes han dejado su vida en cumplimiento de la misión.

(Fuente: RRPP FAU)

Visita del Presidente de la República al despliegue del Escuadrón Aéreo N^o 2 (Caza)



El viernes 13 de noviembre de 2020 el presidente de la República, Dr. Luis Lacalle Pou, voló en una aeronave Cessna A-37B “Dragonfly” y participó del despliegue del Escuadrón Aéreo N^o 2 (Caza) en la pista de emergencia de Rocha.

Luego de abordar a la aeronave en la Base Aérea y realizar un breve vuelo aterrizó en la pista de emergencia de Rocha, junto al Parque Nacional de Santa Teresa, donde tuvo la oportunidad de compartir la experiencia de un despliegue del Escuadrón. Este despliegue estaba comprendido dentro del plan anual de entrenamiento de la Fuerza Aérea y orientado a mantener el apresto de las tripulaciones y personal de tierra en aeródromos de baja servidumbre y campos no preparados.

(Texto e imágenes RRPP FAU)

El encuentro entre Alberto Santos Dumont y Luis Alberto de Herrera en Washington D.C., 1902

Luis Alberto de Herrera (1873 -1959), destacado y recordado político, periodista e historiador uruguayo, fue una de las principales figuras políticas de Uruguay en el siglo XX, el principal caudillo del Partido Nacional durante más de medio siglo, abuelo del ex-presidente uruguayo Luis Alberto Lacalle de Herrera y bisabuelo del actual presidente Luis Alberto Lacalle Pou.



Retratos de Alberto Santos Dumont y Luis Alberto de Herrera en la época de su encuentro - 1902

A principios del Siglo XX actuó como encargado de negocios de Uruguay ante Estados Unidos y Canadá y, como periodista, enviaba artículos para diarios de Montevideo. En su libro *“Desde Washington: Correspondencia enviada a El Día”* - publicado en 1903 - describe, en uno de sus artículos (*“Con Santos Dumont”*), la entrevista que tuvo con Alberto Santos Dumont el 17 de abril de 1902, refiriéndose también a las ideas del inventor estadounidense Thomas Alva Edison sobre “los problemas de la navegación aérea”.

Con un estilo algo alambicado y romántico, muy común a principios del siglo pasado, es notable la detallada y profunda descripción que De Herrera hace de la figura y el carácter de Santos Dumont. También sorprende el alcance de la visión de De Herrera, interpretando a Edison, respecto al futuro de los “más pesados que el aire” proponiendo de alguna manera pasar de aparatos que floten (globos, dirigibles) a otros que vuelen (digamos “pájaros mecánicos”, en la expresión de esas épocas). Notemos que esto se dice en 1903, el año en que los hermanos Wright hacían sus primeros ensayos motorizados en el más estricto secreto y tres años antes del famoso vuelo público y fiscalizado de Santos Dumont con el 14bis en el Parque de Bagatelle, en París, despegando por sus propios medios.

La nota se incluye en las páginas 90-92 del libro de Jaime Meregalli y Carlos L. Bernasconi “Aportes para la historia de la Fuerza Aérea Uruguaya” y la reproducimos a continuación:

“La gentileza del Sr. Ministro del Brasil me permitió la semana última estrechar la mano de Santos Dumont, glorioso soldado de la ciencia contemporánea. El ya célebre aeronauta ha sido solicitado por los organizadores de la Exposición de San Luis para preparar originales y costosísimas carreras en globo, y con este motivo, de paso para su destino fue presentado a la sociedad de Washington D.C. por el doctor Assis Brazil y señora, quienes dieron al efecto una hermosa fiesta. Como todos los hombres que poseen positivas condiciones superiores, se caracteriza Santos Dumont por una afabilidad y modestia sugestiva. Habla de sus temerarios esfuerzos en favor de la navegación aérea, como si se tratara de asuntos desprovistos de mérito y mostrando siempre en los labios el dibujo de una sonrisa simpática y buena. Es de baja estatura, escaso de carnes, su cabeza es pequeña; tiene ojos vulgares pero iluminados por una expresión agradable; una raya al medio, sin gracia, parte en dos campos su abundante cabellera oscura, cuidadosamente aplastada a los lados. Conversa poco y cuando lo hace levanta poco la voz, como si estuviera avergonzado de su universal notoriedad.

Queda caracterizado así en cuatro rasgos de pluma imperfecta, el héroe de los aires, el hombre de espíritu y de corazón grande que a los veintiocho años ha subido de golpe, llevado por su globo, hasta el cielo de la fama verdadera. Nadie descubriría en él rasgos enérgicos de audacia, de virilidad o de fuerza y, sin embargo, él es un irresistible caudillo y sus vuelos de conquistador no tiene igual ni aceptan límites. Santos Dumont también busca una reina de Cipango, soñando más allá, más arriba del manto real de las nubes. ¡Qué intrepidez la suya! Desde que monta su barco pone su vida al capricho de una baraja y tira al abismo sus ambiciones. Todo por el afán radiante de servir a la ciencia. Cuantas impresiones de campo de batalla habrá experimentado el bravo marino de las alturas al sentirse arrastrado por corrientes irresistibles, solo, perdido, en la inmensa soledad de los mares azules! Pero el equilibrio de sus facultades destaca admirable, y gracias a él salvó de una muerte segura cuándo su último accidente en la costa del Mediterráneo.

A la pregunta de un periodista, sobre si no sentía temor en sus arriesgadas excursiones contestó: “Siempre tengo bastante que hacer abordo de mi nave y no dispongo de tiempo para pensar en asustarme. No sé, pues lo que vale el terror de una caída”. Al desembarcar en New York exclamó entusiasmado: “Vaticino que aquí radicará en el futuro uno de los primeros puestos de los buques aéreos” ¿Cierto que producen efecto reflexivo raro, cual si se tratara de perspectivas milagrosas, estas afirmaciones de horizonte genial? Y por qué no ha de estar en lo cierto quién ha adquirido con sus hazañas el derecho de ser creído y escuchado? Bien sabemos que la antesala de los grandes esclarecimientos científicos ha sido en todas las edades una convicción de absurdo que, sin ocurrir a los ejemplos clásicos que retratan a Colón ridiculizado porque suponía a la tierra redonda, Fulton desairado como un extravagante visionario por Napoleón, Galileo próximo al suplicio por el delito de ser sabio y Morse, casi apedreado, se presenta palpitante y a un día de distancia en el caso - creído vana locura - de la telegrafía sin hilos. Se ve claro que el valeroso brasileño está dispuesto a sacrificar todo lo suyo, aún lo más precioso, con tal de alcanzar su propósito colosal.

Sin bosquejar pesimismos pensamos que su gallarda empresa puede fácilmente señalar la hora de su martirio y que tal vez al poner, una de tantas veces, su pie en la barquilla veloz, pague con la vida su indomable anhelo de reproducir en la tierra la figura fantástica de aquel Robur que fue, según Julio Veme, dictador de los aires.

Reviste especial interés la conferencia de Santos Dumont con Thomas Edison, inventor de maravillosas “brujerías”. Esto pinta el carácter norteamericano: empezó Edison por decir que la humanidad debía sentirse avergonzada de no haber resuelto aún el problema de la navegación aérea. Hace, poco estando en Florida, dijo vi un gran pájaro —creo que era un buitre— que se sostuvo en el espacio durante una hora, sin que moviera las alas de manera perceptible. Cuando Dios hizo ese pájaro él le dio una máquina, para que pudiera volar pero no le concedió mucho más. Prestó al ave un cerebro muy chico, habilitándole para dirigir los movimientos de aquella máquina, pero otorgó al hombre un pensamiento muy superior, comparado al de los pájaros. Pues bien, aprovechemos la lección. Ese buitre representa un mecanismo natural para volar, que es mil veces más pesado que el aire que desaloja. En segundos de vuelo perezoso puede transponer distancias que el hombre vence con enorme dificultad, y, éste como digo, gracias a un simple aleteo. Esa no es más que una máquina y un cerebro chico y no tiene en realidad nada remarcable. ¿ Por qué entonces, no puede el hombre construir un aparato semejante y eficiente para volar como el buitre ? Mucha gente sostiene que ello es debido a que nunca se tuvo la intención de que el ser humano volara, que si la naturaleza lo hubiera intentado así habría dotado a su cuerpo de los elementos indispensables que dio a los pájaros. Pero se podría contestar, aceptando este criterio, que también nunca se pensó que el hombre gozara de otra iluminación que no fuese la del sol, la de la luna y la de las estrellas, que fue originaria, y que no debiéramos movernos de un país a otro, llevados rápidamente por ruedas, porque la naturaleza no las puso a nuestro alcance en los comienzos de la creación”. Así habla el sentido práctico. Avanzando luego opinión, y como respuesta al joven ingeniero que le expresó su empeño constante de reducir las dimensiones del globo, agregó el viejo vencedor de la electricidad : “Bien, usted está en el buen camino y ha dado un paso firme hacia la solución completa del problema. Persevere, pero deshágase de su globo, combínelo más diminuto cada vez. Mucho tiempo le exigirá hacer el negocio comercialmente posible. Cuando Ud. reduzca las dimensiones de su globo, tanto que se alcance a verlo con el microscopio, habrá triunfado”.

De estas y otras curiosas manifestaciones de Edison se deduce que, en su concepto, el éxito se obtendrá mediante el invento de un mecanismo más pesado que el aire; pero de tales condiciones técnicas —aún desconocidas— que pueda sostenerse en el espacio a la par de los pájaros, y no insistiendo en crear naves que floten a fuer de livianas. De todos modos, Santos Dumont, en su afán de descubrir los arcanos de este nuevo polo, ya se interna, iluminado, en las aguas del mar interior”.

GVNC

El hidroavión Westland “Wapiti” Mk.V: de Montevideo al Everest

Eduardo Luzardo y Gustavo V. Necco C.

A principios del Siglo 20 Yeovil, en Somerset (al sur de Inglaterra entre Exeter y Southampton), era una ciudad comercial y un centro en la industria del guante, que incluía una pequeña actividad industrial produciendo motores para la agricultura y la industria ligera. Con la llegada de la Primera Guerra Mundial el Almirantazgo consideró la unión de esas industrias para la fabricación de aviones. Así surgió Westland, produciendo al principio hidroaviones Short Type 184 y 186 y luego biplanos multiuso Sopwith 1 ½ Strutter.

En 1916 la construcción de la fábrica y el aeródromo estaba en marcha y la finalización de los contratos con Sopwith fue seguida rápidamente por el pedido de construir bombarderos biplazas de Havilland DH.4 y DH.9. Algo curioso: para la entrega una costumbre de Westland era lastrar el asiento trasero de estos aviones ¡con un barril de sidra local!.

Hacia el final de la guerra, Westland se convirtió en el sub-contratista principal del tipo DH.9A siendo esto un factor importante en el establecimiento de Westland como una empresa mayor en la industria aeronáutica británica. Terminó la Primera Guerra fabricando bombarderos Vickers Vimy. Muchos de los edificios originales, incluido el gran hangar construido para la producción del Vimy, todavía se utilizan en la fábrica de Yeovil en la actualidad.

En los años que siguieron a la Primera Guerra Mundial con la paz vino la incertidumbre y Westland diseñó una serie de aviones civiles, pero el DH.9A continuó en producción en Yeovil hasta 1927. Fue seguido por el bautizado “Wapiti” (un ciervo canadiense), que incorporó una gran proporción de componentes de fuselaje DH.9A siendo el ganador de la competencia para un avión de propósito general. Este avión se convirtió en el pilar de las operaciones de la RAF en el Medio Oriente y la India a lo largo de los años en tiempo de paz, construyéndose un total de 563. La producción continua del “Wapiti”, y su sucesor el “Wallace”, sirvió como un factor eficaz para que Yeovil superara los años de escasez de la depresión.

Del “Wapiti” Mk.V se construyó uno solo civil, en 1929, el WA.1822 G-AAWA: un avión de demostración con tren y, alternativamente, con flotadores.

Hace 90 años , entre marzo y abril del año 1931, se llevó a cabo una Exposición del Imperio Británico en Buenos Aires, Argentina, en la que Westland estuvo representada por este “Wapiti” G-AAWA con motor Armstrong Siddeley Panther IIA de 550 hp. Esta máquina materializaba la experiencia acumulada obtenida con los primeros 500 “Wapiti” construidos. Estaba equipada con un fuselaje alargado y un tren de aterrizaje con freno. Como vimos, también se le podía instalar flotadores.



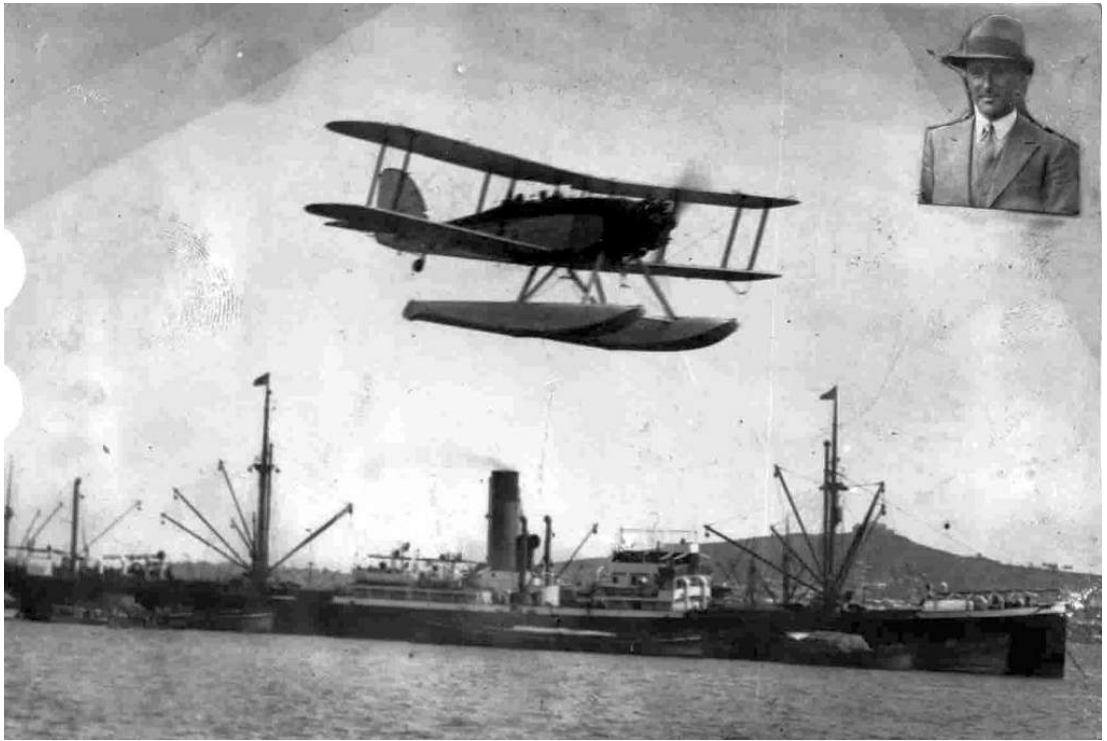
Avión de demostración "Wapiti" Mk.V G-AAWA (Imágenes: P.D. Stemp y <https://picclick.co.uk/>)

Hay fuentes que indican que el único "Wapiti" Mk.V de fuselaje largo fue el matriculado J9728, que luego se convirtió en el G-AAWA



(Imagen: MaryEvansPrintsOnline)

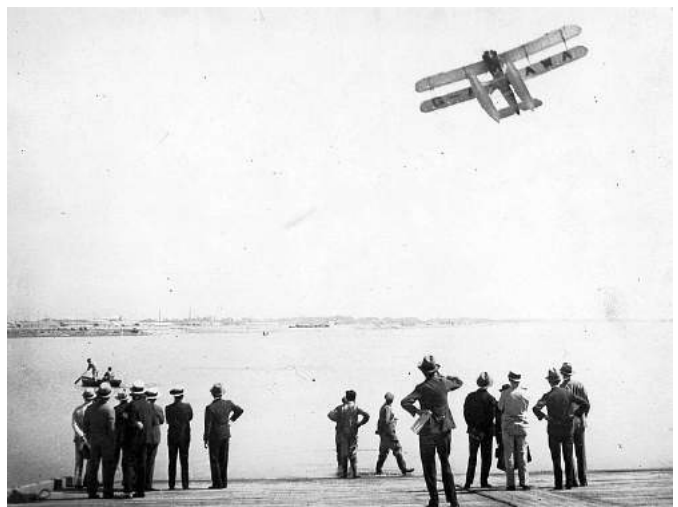
Luego de la exposición porteña hubo una gira del G-AAWA por Uruguay y sobre Chile, cruzando los Andes por el Paso de Uspallata. A mediados de abril de 1931 el “Wapiti” arribó a Montevideo, procedente de Buenos Aires, con el piloto inglés encargado de pruebas de Westland Harold J. Penrose. Fue huésped de la Escuela Militar de Aviación y realizó demostraciones en Montevideo con su hidroavión.



El “Wapiti” G-AAWA sobre Montevideo y el piloto inglés H. J. Penrose (Imagen : ABN 8838)

También hay una imagen del G-AAWA con flotadores volando sobre un río sudamericano, pero sin indicación de lugar o fecha.

(Imagen: picclick.co.uk)



Después de la exitosa gira por América del Sur la máquina fue devuelta a Yeovil donde se realizaron más mejoras, incluida la instalación de un chasis de eje dividido, mejoras en las líneas del fuselaje y la instalación de un motor Pegasus con anillo Townend. En ese momento, tanto el rendimiento como la apariencia de la aeronave diferían considerablemente de la del “Wapiti” estándar y se le dio la designación P.V.6, bajo la cual completó con éxito las pruebas de aceptación del Ministerio del Aire como una máquina de propósito general.

Con la realización de un pedido de producción, el tipo recibió el nombre de “Wallace” pero la máquina original (como K3488 en 1932) nuevamente regresó a Yeovil, se sometió a otro cambio y se convirtió para el servicio con la Expedición Houston-Mount Everest. Ésta fue la primera expedición en vuelo al Monte Everest, realizada por Sir Douglas Douglas-Hamilton (14° Duque de Hamilton y 11° Duque de Brandon), y David McIntyre en abril de 1933 y financiada por Lucy, Lady Houston (Lady Houston fue una mecenas británica visionaria: apoyó financieramente el desarrollo del motor Rolls-Royce Merlin y de los precursores del avión Supermarine Spitfire, permitiendo al Reino Unido enfrentar exitosamente el poderío aéreo alemán durante la Segunda Guerra Mundial).

La expedición estaba integrada por dos biplanos Westland: uno de ellos el P.V.6 original, pero ahora registrado G-ACBR y también conocido como “Houston-Wallace”.



El Westland “Houston-Wallace” de la expedición al Everest

La exitosa Expedición aérea al Everest llevó a este avión veterano una vez más a manos de Westland, esta vez para ser convertido nuevamente en un “Wallace” estándar y enviado a un Escuadrón.

Sorprendente historia de un avión que voló sobre las cumbres Andinas y las del Himalaya, pasando por las praderas argentinas y orientales.

Fuentes consultadas

- “Westland history”, <http://history.whl.co.uk/index.html>
- “Kites, Birds & Stuff - Westland Aircraft”, P. D. Stemp
- “The Book of Westland Aircraft”, A.H.Lukins 1943
- “Yeovil’s Virtual Museum, the A-to-Z of Yeovil’s History”, Bob Osborn <http://www.yeovil-history.info/westland-wallace.html>
- *Colección imágenes digitales sobre Aviación de la Biblioteca Nacional*
- “Primero sobre el Everest: la atrevida misión de conquistar la cima del mundo”, Mark Felton, Video YT https://youtu.be/AnK_GJf_q6w

Tangos “aéreos”: la aviación y el tango

Gustavo V. Necco Carlomagno

Los inicios del tango coinciden con los de la aviación y fueron muchos los tangos dedicados a la aviación en las primeras décadas del siglo XX, en ocasiones llamados, en la época, “tangos aéreos”.



Solamente el popular pionero argentino Jorge Newbery, fundador del Aero Club Argentino y protagonista de hazañas excepcionales (entre otras unir, en 1907, Palermo y Conchillas con el globo “El Pampero”, batir el récord de distancia hasta Brasil con el globo “El Huracán” en 1909 y lograr una marca máxima de altura, con 5100 metros, con el globo “Buenos Aires” en 1912), tiene una importante serie.



En el primer aniversario de su muerte en 1915 Gardel y Razzano le dedicaron el estilo “*A la memoria de Jorge Newbery*”, que no es conocido porque nunca lo grabaron. Otras obras en homenaje a Jorge Newbery son “*Un recuerdo a Newbery*” de José A. Severino, mayo 1914, “*Paso de los Andes*”, “*De pura cepa*” de Roberto Firpo, “*Newbery*” del guitarrista Luciano Ríos, “*El aeroplano*” de Domingo Branda, “*Tu sueño*” vals de Eduardo Arolas, “*Prendete del aeroplano*” de José Ezcurrea, “*Jorge Newbery*” de Aquiles Barbieri. Hay dos tangos “*El pampero*”, dedicados al famoso globo donde el hermano de Jorge Newbery, Eduardo, y el cabo Eduardo Romero encontraron la muerte en 1908: uno de Luis San Martino y otro de José De Caro.



En homenaje al pionero italiano Bartolomeo Cattaneo el compositor Francisco E. Peirano produjo un “gran tango aéreo” de evidente título: “*Cattaneo*”. Roberto Firpo escribe “*Barógrafo*”, otro tango “aéreo”.

El piloto Pablo Teodoro Fels, nacido en Colonia (ROU) y naturalizado argentino, protagonizó en la madrugada del 1 de diciembre de 1912 una hazaña aeronáutica de nivel internacional al cruzar el Río de la Plata en un Blériot XI 50 HP, batiendo el récord mundial de vuelo sobre agua y el sudamericano de distancia y duración. En su homenaje podemos mencionar los tangos “*El cabo Fels*” de Pedro Sofía y “*Don Teodoro*” de Vicente Mazzoco.

En junio de 1916 Eduardo Bradley y Ángel María Zuloaga en el globo “*Eduardo Newbery*” salen de Chile, cruzan los Andes y bajan en Uspallata, Mendoza. Los tangos de homenaje se llamarán “*Paso*

de los Andes”, de José F. Gómez, “El descenso”, de Luis Segundo del Curto, y los valeses “La travesía de los Andes”, de Pedro Datta y “Alas Argentinas”, de Ariosto del Degan.



En 1915 el músico uruguayo Enrique Delfino, apodado “el rioplatense”, le dedica su primer obra, el tango-milonga “Bonilla”, al pionero aeronáutico oriental Francisco E. Bonilla. A Cesáreo L. Berisso, precursor aeronáutico de Uruguay y Argentina, Genaro N. Domínguez le dedicó un tango-milonga que lleva su nombre, “Berisso”. A otro pionero uruguayo, Tydeo Larre Borges, se le dedicó el tango-canción “Larre-Borges (El águila uruguaya)” con letra de M.G. Díaz y música de I. Schnaider, posiblemente en 1927. También el pianista y compositor argentino Lucio Demare, junto a Fioravanti De Cicco, compuso en ese año un tango de título “Río de oro”, dedicado “a los valientes aviadores señores Tideo (sic) Larre Borges, José L. Ibarra, Larre Borges y José Rigoli”.

Benjamín Matienzo, pionero tucumano que unió sin escalas 1135 kilómetros entre Buenos Aires y su provincia natal, falleció en mayo de 1919 mientras intentaba cruzar la Cordillera de Los Andes. Tres tangos llevan por título “Matienzo”: uno creado por Domingo Salerno, otro por Alfredo De Rosa, y el tercero, que lleva como subtítulo “Perdido en las cumbres”, por Udelino Toranzo.



También fue el caso de Pedro Luis Zanni, a quien le dedicaron “Zanni-Beltrán” de Elio Retti, “El gato” (porque se salvó en varios accidentes) de Atilio Cattaneo, “Zanni” de la guitarrista Ana S. de Cabrera, con motivo de la doble travesía de los Andes, y “El trio”, de Santos Aschieri hijo, referido a tres pioneros: Zanni, Marcos Zar y Antonio Parodi.

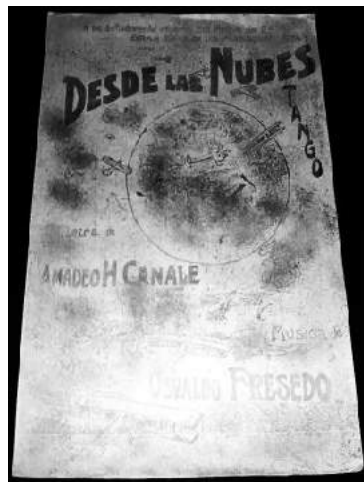
Pero hay muchos más dedicados a aviadores notables, como: “*Coronel de Pinedo*”, de Vendittuoli y Guillermo Cavazza, y “*De Pinedo*”, de Alberto Fresco y Martín Vilanova, dedicados al aviador italiano Francisco de Pinedo; para el aviador argentino Vicente Almandós Almonacid dos “*Almonacid*” (uno de Agesilao Ferrazzano y otro de Humberto Tallone), “*Vuelo nocturno*” de Domingo Salerno y “*A Chile de noche*”, vals de Emilia Baddia de Burugua; “*Capitán Aracena*” de Osmar Pérez Freire, en homenaje al aviador chileno; “*Comandante Franco*” y “*Pájaro de oro*” (dedicados al comandante del avión Plus Ultra, por el cruce del Atlántico); a los aviadores italianos de la misión militar de 1919 : “*Locatelli*”, de Enrique Delfino con la dedicatoria «Al intrépido aviador Teniente Antonio Locatelli» y “*Triste fin*” de Amelia R. Benvenuto, consagrado: «A los infortunados aviadores Enzo Giovannardi, Mario Sarmiento y José Santorelli»; un tango dedicado al francés Antoine de Saint Exupery se llamó “*Vuelo hacia la gloria*” y fue compuesto por Saúl Cosentino, piloto y pianista.

Y también “*De ida y vuelta*” de Anastasio Leiva (Ana Schneider de Cabrera) con letra de Ricardo Velasco, homenaje al aviador Antonio Parodi por su vuelo de ida y vuelta a Chile; “*Planeando*” de Salvador Grupillo dedicado a los aviadores en 1936; “*El Buenos Aires*” de Alfonso Diez dedicado al globo de este nombre, “*Alas queridas*” del bandoneonista Miguel Bonano y “*Triunfo de aviación*”, marcha aeronáutica de Eugenio Barone; “*Águila real*” de Sebastián Piana con letra de M. Reguera y C. Romani, un tango “aeronáutico” dedicado al aviador del ejército argentino Claudio Armando Mejía, apodado “El águila”; al aviador paraguayo Silvio Pettrossi se le dedicaron dos tangos: “*Pettrossi*” de Manuel Padilla y “*Adiós para siempre*” de Jaime Vallbona.

Desde 1923 hasta 1936 se realizaron en Buenos Aires, habitualmente el primer día del Carnaval de cada año en los teatros Casino y Opera y alguna vez en el Colón, los “*Bailes de los Aviadores*”. Allí concurrían numerosos aviadores civiles y militares y se elegía la Reina de los Aviadores y su Príncipe Consorte. En estos eventos se estrenaron muchos tangos con motivos aeronáuticos, algunos nombrados en esta nota.

Eduardo Olivero, pionero argentino, fue un muy joven alumno de la escuela de Castañer en Villa Lugano y tuvo en ocasiones como instructor a Francisco Bonilla. No llegó a graduarse, haciéndolo luego en Italia donde se destacó como piloto de combate en la Primera Guerra Mundial, regresando luego a su país natal. Escribieron en su honor los tangos “*Olivero*” (dedicado por José Martínez) y “*Duggan - Olivero*” (tango canción dedicado a los dos aviadores por Simón Betech y Tulio E. Lindquist). Fue el instructor de Osvaldo Fresedo, quien como contrapartida le daba lecciones de bandoneón. Olivero, con un pequeño avión apodado “La ratona”, batió un récord sudamericano de altura y Fresedo le dedicó, en 1923, el tango “*La Ratona*” (en la partitura original figuraba la leyenda; “Dedicado a la Compañía Argentina de Aeroplanos UDET”). Fresedo también compuso “*Desde las nubes*”, con versos del poeta Amadeo Canale, tango dedicado a “Los soñadores del aire” que estrenó Azucena Maizani en el Teatro Ópera durante el baile de los aviadores.

Fresedo traía en vuelo desde Montevideo notas periodísticas y fotografías metidas dentro de tubo de goma que, cuando llegaba a Buenos Aires, tiraba sobre la Plaza Colón, donde lo recogía su hermano Emilio - quien por entonces colaboraba en los diarios porteños “La Nación” y “La Razón”.



Osmar Maderna, pianista, director de orquesta y compositor que inició un movimiento de tango con inclinación “romántica” (el “Chopin del tango”), practicó la aviación por sólo un año. Le otorgaron el brevet de piloto en 1950 y el 28 de abril de 1951 murió en un accidente, mientras volaba un sábado por la tarde en un Euroscope 415 sobre Lomas de Zamora, en la provincia de Buenos Aires. Con la punta de un ala rozó la del aparato de un amigo, que junto con él había salido a disfrutar de las emociones del vuelo.

El dirigible alemán LZ 127 *Graf Zeppelin*, que surcó los cielos del río de la Plata en junio de 1934, tiene dedicado un tango: “*El Zeppelin*”, de Augusto A. Gentile que grabó Canaro. También el primero de los dos dirigibles argentinos, comprado en Italia en 1921 y bautizado “*El Plata*”, tiene un tango dedicado compuesto por Vicente Cassero.

Finalizamos con el tango “*Tango 05*”, compuesto por los bandoneonistas Jorge Caldara y Daniel Lomuto en 1966 y dedicado a la Fuerza Aérea Argentina, y el tango “*El vuelo 102*” con letra de Juan Bernardo Tiggi y música de Alberto Harari, grabado por la orquesta de José Basso con la voz de Héctor De Rosas.

Nota bene: En años recientes se ha iniciado una propuesta de espectáculo llamado “tango aéreo” o “danza aérea”, donde los bailarines, o inclusive un bailarín aislado (usualmente una mujer), efectúan movimientos en el aire sostenidos por arneses. Bastante alejado del tango clásico: un baile en pareja con los pies en el suelo, donde el hombre guía a su compañera.

Fuentes:

- “*La aviación en el tango*”, Bruno Cespi y Nestor Pinsón, sitio “*Todo tango*”.
<https://www.todotango.com/portugues/historias/cronica/211/La-aviacion-en-el-tango/>
- “*El tango y la aviación argentina*”, Fernando Espiniella, Editorial Dunken, 2012.
- “*La aeronáutica, la música popular y el tango*”, Juan Manuel Peña y José Luis Alonzo, *TANGO Reporter - Nota de Tapa - Marzo - Abril 2017*
<http://www.tangoreporter.com/nota-aeronautica.html>
- “*Alas y tangos: la música popular y la aviación*”, Juan Manuel Peña, Ed. Abrazos.

- “*El tango Berisso*”, Juan Maruri, *Gaceta de la Aviación* N° 9, Setiembre 1989, pp. 16 – 18.
- “*Un tango dedicado a Larre-Borges – Rescatado por el Dr. Augusto V. Bousquet en Bs.As.*”, *Gaceta de la Aviación* N° 12, Mayo 1991, pp. 20 - 21

Videos YouTube

- “*Un recuerdo a Jorge Newbery*”, José Severino 1914
<https://youtu.be/kezur9Vqw2U>
- “*Barógrafo*”, “*tango aéreo*” de Roberto Firpo
https://youtu.be/4-B6pE_LDVs
- “*Jorge Newbery*”, tango.
<https://youtu.be/aoytqRmFpwE>
- “*De pura cepa*”, Roberto Firpo
https://youtu.be/Pu7wAp2I_6I
- “*Tu sueño*”, vals, Eduardo Arolas
<https://youtu.be/hRM712NX-jk>
- “*Cattaneo*”, “*tango aéreo*” de Francisco Peirano
<https://youtu.be/uyzILsm2gv4>
- “*Don Teodoro*”, Vicente Mazzoco
<https://youtu.be/2NOiXrZLNxU>
- “*Olivero*”, José Martínez, interpretado por Osvaldo Pugliese.
<https://youtu.be/lbZz6cpI07o>
- “*Comandante Franco*”, Numa Córdoba, música Francisco Canaro, canta Ignacio Corsini
<https://youtu.be/skDnIzxowgI>
- “*La ratona*”, Osvaldo Fresedo
<https://youtu.be/fDWqM65QAUU>
- “*Desde las nubes*”, Osvaldo Fresedo, en pianola.
<https://youtu.be/ndZheJwLtE0>
- “*Locatelli*”, Enrique Delfino
<https://youtu.be/jKO3gP9est8>
- “*Aguila real*”, música de Sebastián Piana y letra de M. Reguera y C. Romani.
<https://youtu.be/br2zLnC9Xoo>
- “*El Zeppelin*”, tango de A. Gentile en pianola
<https://youtu.be/RAgWqFNUQb0>

100 años - 1921

28 de febrero: Vuelo del biplano Caproni a Montevideo

En la Misión Aeronáutica Italiana, que arribó a Buenos Aires hacia principios de 1919 (ver Gaceta de la Aviación N° 45, diciembre de 2019, págs. 18-20), se encontraban dos bombarderos Caproni Ca.5. Los vuelos de estas aeronaves fueron escasos y poco documentados. Se destacan los vuelos de exploración y reconocimiento durante las graves inundaciones en el centro y sur de la Provincia de Buenos Aires en julio de 1919 (uno de ellos sufriendo un grave incendio en un motor). Ya desde el arribo de la Misión hubo intenciones de convertirlos para vuelos de pasajeros. A fines de 1919 se acepta la propuesta de Caproni de modificar el Ca.5 sobreviviente, en poder ahora de la “Escuela Ítalo Argentina de Aviación”, convirtiendo la barquilla central en una amplia y lujosa cabina cerrada con capacidad para diez pasajeros (a principios de 1920 el británico Kingsley transportaba exitosamente pasajeros en un DH.4 con sólo dos plazas). Se trajo el material de Italia y se iniciaron las tareas en los talleres de Castelar hacia fines de 1920, terminándose a principios de febrero de 1921. Se realizan los primeros ensayos de vuelo con el piloto contratado Luis Stach, con experiencia en este tipo de máquinas. A este aparato se le adjudicó la denominación Ca.45 y era la aeronave más grande y potente de Sudamérica en la época.

Los ensayos exitosos llevaron a la Escuela a publicitar un vuelo a Montevideo a realizarse el domingo 27 de febrero, que tuvo buena repercusión pues se anotaron nueve pasajeros. El vuelo despegó por la mañana desde Castelar con Luis Stach como piloto, acompañado por los mecánicos Venancio Demos y Alberto Panuccio, y siete pasajeros entre los que se encontraban el propietario del avión aviador Ernani Mazzoleni (Director de la Escuela), el Tte. Gigi Peroglio y el representante del diario porteño “La Razón”, Juan Ciarletti. Debido al fuerte viento de frente al llegar a la orilla uruguaya los tres motores se detuvieron por falta de combustible. Stach, en planeo, logra aterrizar sin inconvenientes en Rincón de la Bolsa, Libertad, Departamento de San José, en el campo del Sr. Calcagno. El piloto y sus pasajeros pasaron la noche como huéspedes del estanciero y, a la mañana siguiente - lunes 28 - a primera hora, un avión del Centro Nacional de Aviación se trasladó al punto donde estaba el aparato proveyéndolo del necesario combustible.



Imágenes del Caproni aparecidas en periódicos uruguayos

El Caproni despegó por la mañana hacia Montevideo en un vuelo tranquilo, pero al aterrizar en la pista de la Escuela Militar de Aviación, en Paso de Mendoza, una fuerte racha de viento toma al avión de costado, inclinándose sobre el lado derecho y golpeando contra el suelo. El fuerte impacto rompe el tren y las hélices y produce daños estructurales importantes. Por la recia sacudida el piloto fue despedido de su asiento fracturándose el brazo derecho y sufriendo una pequeña herida cortante y algunas contusiones. Los pasajeros, felizmente, sólo con algunas excoriaciones.



Caproni accidentado en Paso de Mendoza

Stach fue internado en un hospital local y, tras ser dado de alta, viajó a Buenos Aires unos pocos días después en un “vapor de la carrera”. El Ca.45 fue desarmado y luego hangarado en la Escuela, seguramente con la intención de ser reparado, pero a partir de ese momento se pierde todo rastro de esta aeronave.

(Imágenes y documentación: archivo Museo Aeronáutico; parte del texto basado en la nota “Capronísimo” de Francisco Halbritter publicada en LV)

1 de abril: Cruce de los Andes por Adrienne Bolland

Al mando de su anticuado avión Caudron G.3a “MADO” con motor rotativo, la francesa Adrienne Bolland despegó de Mendoza, Argentina, el viernes 1° de abril de 1921. Tres horas y quince minutos después y tras una ardua travesía a 50 km/h aterrizó en Santiago de Chile convirtiéndose así en la primera aviadora en cruzar en vuelo la Cordillera de los Andes.

Bolland emprendió el vuelo a Chile a las 6:35 desde Los Tamarindos, Mendoza, cruzando por Las Cruces hasta Santiago de Chile llegando al Aeródromo Militar de la Escuela de Aviación de El Bosque a las 9:50, luego de poco más de tres horas de vuelo, donde fue calurosamente recibida por sus autoridades. Pasó por Las Cuevas, Caracoles, Río Blanco, dejando a la derecha el Aconcagua y a su izquierda el Tupungato: dos cumbres de casi 7 km de altura. ¡Una verdadera hazaña!

Adrienne Bolland llegó a Montevideo desde Buenos Aires el 24 de mayo en uno de sus aviones Caudron G.3a y al día siguiente comenzó sus actuaciones en Melilla con numerosos vuelos de bautismo y exhibiciones acrobáticas frente a un multitudinario y entusiasta público. Regresa a Buenos Aires el 10 de junio para luego volver a Francia (ver Gacetas de la Aviación N° 37, diciembre 2011, pp. 8-11, y N° 42, diciembre 2016, pág. 34)



Mme. ADRIENNE BOLLAND EN
SA VOYAGE AVIATION
FRANCAISE

NYork Tribune 2 avril 1921

Woman Flies Over Andes

SANTIAGO, Chile, April 1.—Madame Adrienne Bolland, the French aviatrix, flew across the Andes Mountains from Mendoza, Argentina, to Chile to-day. Her flying time was four hours.

Madame Bolland used a 1914 model, eighty-horsepower biplane and flew at an average height of 4,500 meters. She was the first woman to perform the feat.

Exploit d'une aviatrice française

Santiago, 1^{er} avril (dép. Havas.)

Une aviatrice française, Mme Bolland, partie de Mendoza, a franchi la Cordillère et atterri sur l'aérodrome militaire de Santiago. Elle a été chaleureusement acclamée.

Izquierda, "El Gráfico" enero de 1921 y, derecha, recortes de periódicos

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile publicó un número especial de su boletín - muy detallado, completo e ilustrado - sobre el centenario de este histórico vuelo y de las actividades de Bolland en Argentina, Chile y Uruguay que puede obtenerse en versión digital en el sitio http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/especial_centenario_adrienne_bolland.pdf

Mayo: Visita de autoridades chilenas a la Escuela Militar de Aviación

En ese mes llega a Montevideo una importante delegación de parlamentarios, diplomáticos y militares chilenos. Efectuaron una visita a la Escuela Militar de Aviación siendo recibidos por su Director, May. Victoriano Rovira, el entonces Cap. Cesáreo L. Berisso y demás oficiales de la institución. El Cap. Berisso y el Tte. 1º José L. Ibarra hicieron vuelos de demostración con biplanos Avro 504 y el Cap. Tydeo Larre Borges, en otro biplano Avro, lleva al Diputado chileno Rivas Acuña a efectuar un vuelo de 45 minutos sobre la ciudad. Luego del almuerzo el Cap. Berisso en un SPAD de 180 HP efectuó un vuelo acrobático muy festejado por los visitantes.

28 de mayo : Se funda el primer Aero Club del Uruguay

En esa fecha se crea esta institución por un grupo de prestigiosos y entusiastas deportistas y amantes de la aviación, en la sede de la Comisión Nacional de Educación Física. Su base operativa estaba situada en aeródromo de Paso de Mendoza, pero desapareció poco después. No tenía ninguna vinculación con el Centro Nacional de Aviación el que, desde el 29 de diciembre de 1939, fue renombrado Aero Club del Uruguay.

28 de mayo : Luctuoso accidente en la Escuela Militar de Aviación

Por un pedido del entonces Jefe del Estado Mayor del Ejército se efectuó un vuelo de bautismo en la Escuela Militar de Aviación con el joven Milton A. Lussich, hijo de Don Antonio Lussich, conocido naviero, escritor y naturalista.

Fue llevado a cabo en el Avro 504K N° 5 (reconstruido del avión accidentado con Sáenz Lacueva y Rinaldi en 1919 – ver Gaceta N° 45, pág. 14) teniendo a los mandos al Tte. 2° Coralio L. Lacosta. Luego del despegue la aeronave toma altura, comenzando a efectuar alguna maniobra de acrobacia cuando, a la salida de un looping, se le detiene el motor y en el planeo hacia el aeródromo hace un brusco viraje y se precipita a tierra a un kilómetro de la escuela, perdiendo su vida el joven Lussich.

1 de setiembre: Se constituye la Compañía Rioplatense de Aviación



La compañía Rioplatense de Aviación se origina en la fusión de las compañías The River Plate Aviation Co. y Franco-Argentina de Aviación aprovechando la experiencia combinada de las dos empresas y también del empuje de su principal inspirador e impulsor, May. Shirley G. Kingsley (ver Gaceta N° 45, pp. 24-26). El primer vuelo se efectuó el 22 de noviembre en un Airco DH.16 arribando a Villa Colón (Melilla) con presencia de medios de prensa. El servicio, dos veces por semana en ambos sentidos, ofrecía el traslado gratuito desde el centro de las dos ciudades a los aeródromos respectivos. Utilizaban los Airco DH.16 o en su defecto Bréguet “Limousine”.

2 de octubre : Desfile Militar

Ese domingo se organizó un gran desfile militar en honor del general francés Charles Mangin, héroe de la Primera Guerra Mundial, que efectuaba una visita de cortesía a los países amigos de Francia en el crucero “Jules Michelet”. Durante el evento sobrevoló el desfile una escuadrilla de la Escuela Militar de Aviación compuesta por tres cazas SPAD encabezada por el Cap. Cesáreo L. Berisso, teniendo como laderos el Cap. Tydeo Larre Borges y el Tte. 1° Jose L. Ibarra, y seguida por un Breguet XIV pilotado por el Tte. 1° Coralio L. Lacosta, teniendo como laderos dos Avro 505K pilotados por los Tte. 2° Joaquín S. Costa y Eduardo Galeano.

Sábado 17 de diciembre: “Festival Aeronáutico Sportivo” en Maroñas con el “Circo del Aire”

El piloto germano Max Holtzem llega a Buenos Aires en el año 1919 (ver Gaceta de la Aviación N° 45, diciembre de 2019, pag. 23) efectuando varias exhibiciones acrobáticas con aviones biplanos de origen alemán.

El 7 de agosto de 1921 organiza un espectáculo aéreo llamado “Circo del Aire” en el Aero Club de Córdoba, Argentina. Utiliza un biplano de origen italiano SAML. La rutina no incluía vuelos acrobáticos, porque el avión no lo permitía, sino la participación de un “acróbata del aire” (el joven alemán Eugen Geberth) que salía de la cabina del avión en vuelo para caminar sobre las alas inferiores y superiores, colgarse y descender por una escalera que pendía de la aeronave (la “escalera de la muerte”). Este “Circo del Aire” se presentó también en Rosario, el domingo 25 de setiembre, en el aeródromo de El Saladillo, y en Buenos Aires los domingos 27 de noviembre y 4 de diciembre (con muy mal tiempo en ambos días). A pesar de las inclemencias meteorológicas había un verdadero clamor popular para

asistir a estas exhibiciones. El diario porteño "La Nación" incluye una descripción de Holtzem y Geberrth: "La silueta recia y firme del piloto contrastaba con la fina y aparentemente débil del acróbata, joven imberbe, sencillo y taciturno..."


Chocolate Aguila Express



BUENOS AIRES

Gerónimo Tammaro y Hno.

Taller Artístico de Grabados
Calle Juncal, 1429 - Montevideo



Capitán Tildes Larre Borges

PROGRAMA

del festival organizado con la cooperación de la Escuela Militar de Aviación, Aero Club del Uruguay, Jockey Club y Asociación Patriótica Uruguaya



Teniente José Luis Ibarra

1.ª PARTE

Nombre	Aparato	Motor	Prueba
1.—Dr. Francisco Ghigliani	Avro	Le Rhone 110 H.P.	Tirabuzón
2.—Capitán Tildes Larre Borges	Spad	H. Suisa 180 H.P.	Torneau
3.—Teniente Rogelio Otero	Avro	Le Rhone 110 H.P.	Looping the loop
4.—Capitán Cesáreo L. Berisso	Spad	H. Suisa 220 H.P.	Immelman
5.—Teniente José Luis Ibarra	Avro	Le Rhone 110 H.P.	Caída de la hoja
6.—Alferez Eduardo Galeano	Avro	Le Rhone 110 H.P.	Caída de ala
7.—Capitán Tildes Larre Borges	Spad	H. Suisa 380 H.P.	Tirabuzón
8.—Teniente Glauco Larre Borges	Avro	Le Rhone 110 H.P.	Torneau
9.—Capitán Cesáreo L. Berisso	Spad	H. Suisa 220 H.P.	Looping the loop
10.—Teniente Pascual Morales	Avro	Le Rhone 110 H.P.	Banco vertical
11.—Capitán Tildes Larre Borges	Spad	H. Suisa 180 H.P.	Libre
12.—Teniente José Luis Ibarra	Avro	Le Rhone 110 H.P.	Libre
13.—Capitán Cesáreo L. Berisso	Spad	H. Suisa 220 H.P.	Libre
14.—J. J. Etcheberry (argentino)	Spad	Le Rhone 80 H.P.	Libre



Teniente Rogelio Otero

Enseguida de iniciado este programa el aviador argentino Capitán Eduardo A. Olivero partirá para Buenos Aires en su aparato "Ansaldo" de 220 H.P. en el que iniciará en breve su viaje a Lima (Perú). El aviador Eduardo M. Hevren efectuará un vuelo en aparato Bristol de 200 H.P. con el que iniciará también el viaje de Buenos Aires a Lima (Perú) en breve.

El Teniente Coralio Lacosta durante el festival efectuará vuelos en un Breguet de 300 H.P. sacando vistas foto y cinematográficas.



Alferez Eduardo Galeano

2.ª PARTE

Sensacionales vuelos acrobáticos por **HOLTZEM y GEBERTH**.—1.º vuelo: Paseo por las alas.—2.º vuelo: Looping the loop sentido sobre el plano superior.—3.º vuelo: La escalera de la muerte.

La Brigada de Aviadores de la LIGA PATRIÓTICA ARGENTINA, utiliza en todos sus aviones el super lubricante

"AUTOLINE AERO NON CARBÓN"

En el festival de hoy, el aeroplano de los intrépidos aviadores

HOLTZEM & GEBERTH.

lleva este super lubricante, que es el que determina el máximo de seguridad.

Únicos Agentes en el Uruguay: HORACIO ELLIS & Co.

El Presidente de la Brigada de Aviadores de la Liga Patriótica Argentina, Enrique A. Roger, organizó, junto con la Escuela Militar de Aviación, el Aero Club del Uruguay, el Jockey Club y la Liga Patriótica Uruguaya un "Festival Aeronáutico Sportivo" en el Hipodromo de Maroñas, con la participación del "Circo del Aire" como segunda parte, que tuvo lugar el sábado 17 de diciembre ante una gran cantidad de público.

La primera parte del programa incluía una larga serie de vuelos acrobáticos (tirabuzones, loopings, caídas de ala y de hoja, Immelman, toneles) con biplanos Avro y SPAD comandados por el Presidente del Aero Club, Dr. Ghigliani, y destacados pilotos de la Aviación Militar, entre ellos Tydeo y Glauco Larre Borges y Cesáreo Berisso.

El programa también indicaba que, una vez iniciado, el aviador argentino Eduardo Olivero partiría desde Buenos Aires hacia Lima en un avión Ansaldo y que el Tte. Coralio Lacosta efectuaría vuelos sobre el festival, en un Breguet, "tomando vistas foto y cinematográficas".

El diario "El Día" de Montevideo, en su edición del domingo 18, describe en detalle la performance de los aviadores locales. Destacamos los siguientes comentarios

Festival
Aeronáutico



Sportivo



Dr. Francisco Ghigliani
Presidente del Aero Club del Uruguay



Alferez Eduardo Galeano
Miembro de la Brigada de Aviadores del Uruguay



Capitán Cesáreo L. Berisso
Presidente del Aero Club del Uruguay

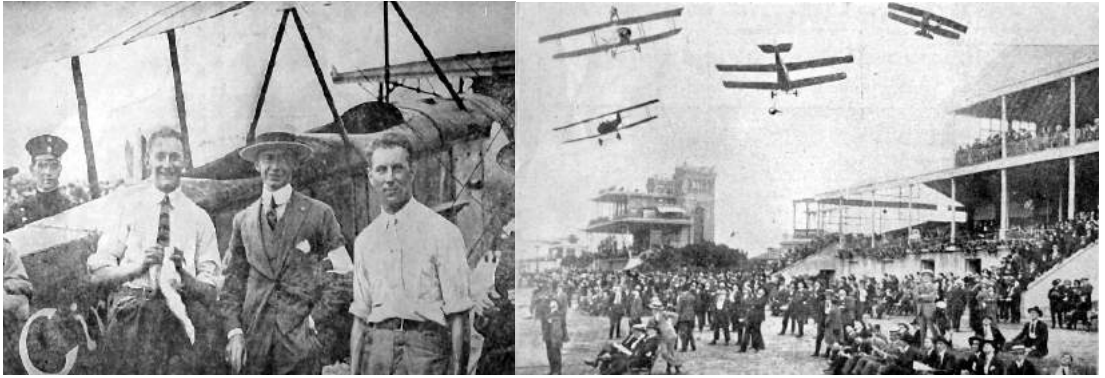
En el
HIPODROMO
de
MAROÑAS



EL SABADO
17
de Diciembre
a las 15 y 30

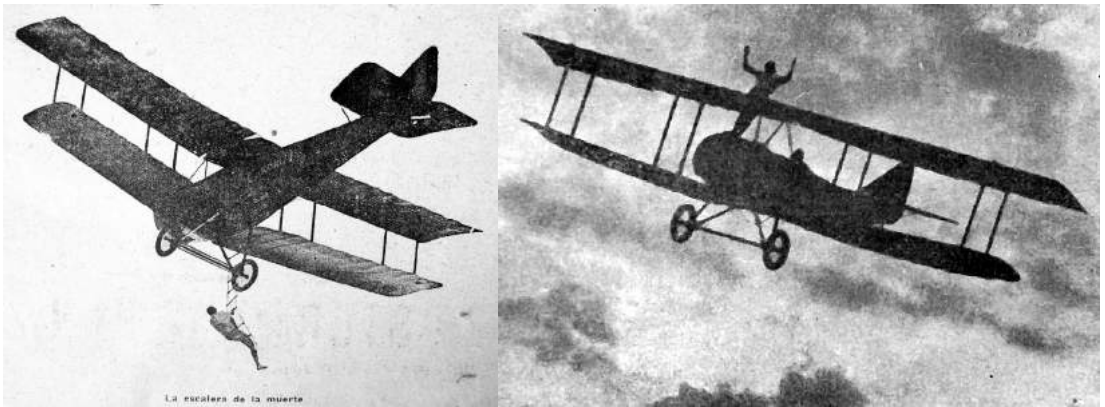
Asesor: Enrique A. Roger
Presidente de la Brigada de Aviadores de la Liga Patriótica Argentina

“ ... la personalidad de Berisso, dentro de nuestra aviación militar, llamó la atención de la concurrencia, que aplaudió al aviador sincera, frenéticamente. Y tocó el turno al teniente Ibarra, que piloteaba un “Avro”. Llegó éste sobre la pista, fallando el motor en forma fácil de apreciar. Sin embargo, a gran altura, con gran arrojo, el joven piloto realizó por dos veces la “caída de la hoja” en forma impecable, para dirigirse en seguida en busca del campo de aterrizaje, con objeto que la anomalía de la máquina fuera corregida”.



Geberth, Roger y Holtzem frente al SAML y un montaje del “Circo del Aire” en Maroñas

El periódico describe además las impactantes acrobacias de Holtzem y Geberth y culmina expresando que el evento fue un “éxito completo para la aviación nacional”.



Las acrobacias de Geberth. A la izquierda la “escalera de la muerte”

Todas las imágenes mostradas fueron obtenidas de los archivos del Museo Aeronáutico.

80 años – 1941

Del 5 al 22 de diciembre:

En esas fechas el recordado historiador, y primer Presidente de Honor de la Academia, Don Juan Carlos Pedemonte organizó y llevó a cabo una exposición del Aero Club del Uruguay de carácter aeronáutico en el predio del Subte Municipal de la hoy Plaza Fabini. (Imagen ABN 8840)



75 años – 1946



3 de enero:

En un primer vuelo de ensayo desde Londres arriba a Carrasco, todavía en construcción, el Lancastrian Mk.3 G-AGWG "Star Light" de la British South American Airways Limited con tres pasajeros.

26 de enero: Llega a Melilla el primer DC-3 de la compañía VARIG

A principios de 1946 la empresa comenzó a llegar a Montevideo con aviones DC-3 "Douglins" tres veces por semana: lunes, miércoles y viernes, por la tarde. Partían por la mañana temprano los martes, jueves y sábados hacia Pelotas, Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, San Pablo y Rio de Janeiro. A partir de octubre 1946 operaron desde el recientemente habilitado Aeropuerto de Carrasco.



Febrero: Primer avión bimotor de la Aeronáutica Militar

En ese mes el estado adquiere, por un precio simbólico, el Beechcraft UC-45 que perteneciera a la Misión Aérea y Agregaduría Aérea de los EEUU en nuestro país. Se le adjudicó la matrícula 506 y el nombre "El Berraco". Su primer vuelo en la Aeronáutica Militar con esta matrícula se efectuó el 17 de mayo de 1946. (Imagen: Hugo Souto)



22 de marzo: Grave accidente del Waco N° 300



Ese día despegó del aeródromo Boiso Lanza, sede de la Escuadrilla de Información de la base, el Waco JHD N° 300 con el Tte. 2° Carlos A. Alonso como piloto y el Alf. Nery Batello como observador, en un vuelo de entrenamiento.

El motor falla inmediatamente después del despegue, el

piloto vira 180° para retomar la pista y la aeronave entra en pérdida, estrellándose y pereciendo los dos ocupantes.

6 de abril:

Llega a Montevideo el hidroavión Sandringham de CAUSA, CX-AFA, bautizado "Gral. Artigas".

Cruzó el Atlántico en vuelo con un copiloto uruguayo, Alberto Díaz Sagarra.

Se lo puso en servicio el día 16 de ese mes con matrícula y bandera uruguayo.



1 de junio:

PLUNA reinicia sus vuelos a Rivera con aviones DC-2 operando desde el campo de VARIG ya que el 15 de marzo de 1945 se había dejado sin efecto el arrendamiento del campo de aviación de La Lata (actual Aero Club en Rivera) mudando radio y demás elementos al paraje de "Cerro Chapeau" (actual aeropuerto).



4 de junio: Desfile sobre Buenos Aires

Ese día asume su primer presidencia de la Argentina el Gral. Juan D. Perón y el Gobierno Nacional decide enviar una delegación que incluye una escuadrilla de cinco aviones AT-6: tres de la Base Aeronáutica N° 2 y dos de la Base N° 1.



Los aviones partieron de “Boiso Lanza” hacia El Palomar el día 2 de junio. El martes 4 de junio, día de la transmisión del mando, desfilaron sobre Buenos Aires, regresando a Montevideo el 9 de junio.

23 de agosto y 11 de setiembre: Accidentes fatales

El día 23 de agosto, en la Base Aeronáutica N° 2, entran en colisión dos N.A. AT-6 del Grupo de Instrucción de la Base N°1, el B1-338, con el Alf. (PAM) Huxley Lay Costa y el Cbo. (PAM) Carlos A. Díaz, y el B1-339, con el Cbo. (PAM) Antonio Legnani y el Sdo. Luis P. Melchor Delgado. Lamentablemente todos los tripulantes perecen por las heridas recibidas.



Al mes siguiente, el 11 de setiembre, en las cercanías de la Estación Quebracho, Paysandú, se accidentan los tripulantes del Curtiss SCN-1 S-208, perteneciente a la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, el Tte. 2° Benito Sánchez Leyton y el Sgto. Asdo. César E. Bianchi (meteorólogo), quienes pierden la vida (*imagen izquierda R. Grasso*). Sánchez Leyton, junto con Luis Tuya, fue uno de los dos pilotos uruguayos que combatieron en la Guerra del Chaco en la aviación paraguaya. En la imagen derecha (*via A. Zapienza*) se lo ve luciendo el uniforme de Tte. 1° *Honoris Causa*. Ambos fueron condecorados en 1936 con la “Cruz del Chaco” y la ciudad de Asunción los recuerda en dos calles con su nombre.

10 de octubre: Creación de la Escuela Técnica de Aeronáutica



Se crea en esa fecha por Decreto No. 7792 con un número de 80 alumnos aprendices, para un curso de dos años de duración. Fue un viejo sueño de Cesáreo L. Berisso que pudo llevarlo a cabo en ese momento como Director General de la Aviación Militar. El 14 de octubre conmemoró su 75º aniversario con un acto presidido por el presidente de la República, Luis Lacalle Pou, y el Ministro de Defensa Nacional Dr. Javier García. Además estuvieron presentes el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Gral. del Aire Luis De León, el Comandante del Comando Aéreo de Personal, Brig. Gral. (Av.) José Medina, y el Director de la Escuela, Cnel. (Av.) Heriberto Gancio, entre otras autoridades y amigos.



Primera Posta Aérea, 1946

El Cap. Mariano Navajas, el Cap. Osvaldo Róvere (Fuerza Aérea Argentina) y el Tte. 2º Walter Gianaelli en Mendoza, Argentina, antes del cruce de la Cordillera, delante del AT.6 339.

50 años - 1971

3 de julio:

Se recibe, por vía marítima, el último T-41D Mescalero adjudicado por el MAP (Mutual Assistance Program) dentro del Mutual Defense Assistance Act, matriculado FAU 606.

Se dio de alta el 13 de setiembre en la Escuela Militar de Aeronáutica.



15 de julio:

La compañía ARCO inicia sus servicios a Buenos Aires con el Convair 240 CX-BHS. Con este avión se efectuaron vuelos locales de entrenamiento de pilotos y de bautismo, de no más de una hora por turno, una o dos veces por mes.



8-13 agosto: Ferry de dos Fairchild FH-227D - FAU 570 y 571

La compra de estas dos aeronaves se había autorizado el 24 de octubre de 1970. La primera etapa del vuelo ferry, comenzado el 8 de agosto, fue entre Hagerstown y Corpus Christi, Texas, con escala en Maxwell. Al día siguiente se voló a Managua, Nicaragua, con escala en Veracruz, Méjico. El 10 de agosto arribó a Panamá, donde inspeccionaron los aviones. Continuaron el 11 hacia Lima, Perú, con un aterrizaje táctico en Guayaquil, Ecuador. Al día siguiente partió de Lima pasando por Antofagasta, Chile, cruzando la cordillera y pernoctando en Mendoza, Argentina. El 13 de agosto se efectuó la última etapa hasta Carrasco, llegando sin inconvenientes.



28 de julio: Fallece en Montevideo, a los 84 años de edad, Cesáreo L. Berisso

Cesáreo L. Berisso fue, sin dudas, uno de los pioneros más emblemáticos de la aviación uruguaya. Toda su vida la dedicó a la aviación, tanto militar como también civil, desde sus comienzos como joven Alférez del arma de artillería hasta sus últimos días como experimentado General. En este número incluimos dos notas en su recuerdo.



La Dra. Ana María Berisso, nieta de este ilustre pionero (en la imagen como bebé junto a sus abuelos), nos ha enviado una nota con recuerdos personales para su publicación en esta circunstancia:

El 28 de julio de 1971 hace exactamente 50 años falleció en el Hospital Militar Central de las Fuerzas Armadas, en General Aviador Cesáreo Leonardo Berisso Pascal, mi abuelito. Todos los días yo iba a verlo a la salida de la práctica forense, que ahora se llama técnica forense, y me encontré con que no me dejaron pasar de la puerta de la habitación, que estaba abierta y el me miraba con sus ojos tan verdes que nunca voy a olvidar. Al rato salió la nurse que era una hermana religiosa y me dijo que disculpara, pero que estaban tratando de reanimarlo y que no lo habían logrado. En concreto: estaba muerto. Eran aproximadamente las 12 y 30 horas.

Había estado internado supuestamente para hacerse análisis y no había llevado ni pijama ni ropa interior para cambiarse, y cuando mi tío Cesar le pidió que le diera las llaves de su ropero para sacar esas cosas se negó rotundamente. Entonces cuando nos lo contó yo me fui al Hospital a hablar con él y le dije: "Por favor abuelito dame las llaves para poder traerte la ropa para cambiarte". Me dio el manojito completo, yo le di un beso en la mejilla y me fui a casa a buscar sus cosas. Le llevé las cosas que necesitaba y me dijo que me quedara con las llaves. Abuelito soñaba con llegar a los 114 años como su bisabuelo en pirata Marcial García, padre de su abuela Cayetana García, y decía que no murió de enfermedad sino de una caída de caballo.

Cayetana se casó en la iglesia de Pando con Antonio Berisso, mi tatarabuelo, el 4 de mayo de 1853. Antonio había venido de Génova, que por el congreso de Viena después del confinamiento de

Napoleón. se anexó Génova al reino de Cerdeña y era por lo tanto sardo, pero cuando murió el 19 de julio de 1880, de insuficiencia aórtica, era italiano por la unificación de Italia. Era viudo desde 1864. Cayetana murió junto a su última hija Rosa en 1864, y dejó seis hijos: Paula (casada), Antonio Eryan y Mateo Cesáreo (o Cesáreo padre) ambos mayores de edad y los menores Ramón y Manuel y Carmen, que eran mellizos.

Abuelito contaba que su abuelo Antonio Berisso, era de Santa Giulia, en Génova, así que fue relativamente fácil conseguir la partida de nacimiento. Mi hija Mercedes habló con el párroco don Andrea. Cayetana y Antonio habían comprado un predio de 53 hectáreas en Manga y Antonio instaló un molino y construyó una casa, con la idea que sus hijos estudiaran pero el único que lo hizo adecuadamente fue Cesáreo, que tenía una hermosa letra y redactaba muy bien. Tengo guardadas varias cartas de él. Era además de estanciero cabañero, que ganó en 1916 una medalla en la Rural del Prado que tengo guardada y tenía un tambo, donde con su esposa Mariana Pascal fabricaban quesos que él que se los compraba los vendía como quesos de Dinamarca . Esto lo contaba abuelito cuando íbamos con él a San Luis.

Ana María Berisso

6 de octubre: Accidente fatal del T-33 FAU 204

Mientras cumplía una misión de acrobacia a baja altura, al sur del Aeropuerto Internacional de Carrasco, el T-33 N° 204 se accidenta, pereciendo instantáneamente su tripulación: Tte. 1° (PAM) Alfredo Amengual – piloto solista de la Escuadrilla Acrobática del Grupo de Aviación N°2 (Caza) - y el Tte. 1° (PAM) Eduardo Camps.



17 de diciembre: Alta del Aero Commander 680 FAU 501



En esta fecha se da de alta en la Fuerza Aérea el Aero Commander 680 matriculándose FAU 501 (que perteneciera al biplano Beechcraft denominado “Berraco chico”). Hasta ese momento estaba matriculado en la Argentina como LV-FYE y se asignó a la FAU por el art. 500 Ley 13.892 (aeronave usada para cometer presuntas infracciones aduaneras). Cuando se creó la Brigada Aérea II fue destinado al Grupo Fotográfico.

25 años - 1996

31 de enero: Primer cruce de un helicóptero de la FAU, el Bell 212 FAU 031, al continente antártico.



En la tarde de ese día, el Bell 212 FAU 031, despegó de la Base Científica Antártica Gral. Artigas en la Isla Rey Jorge con destino al continente antártico. Luego de una hora de vuelo a una altitud de 1.000 m. se divisa el mismo. Se aterriza por primera vez, retornándose de inmediato.

El mismo estaba comandado por el Jefe del Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), Tte. Cnel. (Av) Álvaro González. Este primer vuelo al continente abrirá el camino para futuras misiones antárticas.

28 de marzo: Último vuelo de un Lockheed T-33A

Luego de cuarenta años de uso en la FAU en esa fecha se realizó el último vuelo en ese tipo de aeronave. Fue un vuelo de instrucción en el T-33A FAU 209 tripulado por el Cap. (Av.) José Medina y el Tte. 1° (Av.) Gustavo Varela. Los T-33 se dieron de baja definitivamente el 5 de junio de 1997.



23 de abril:

Se revocan las autorizaciones y concesiones operativas de Aerolíneas Regionales Uruguayas S.R.L. poniendo fin a las actividades de la empresa.

26 de junio:

Caducan las concesiones otorgadas a la compañía Aviasur S.A. por insolvencia económica y técnica.

16 de setiembre: Alta del Cessna 210 FAU 746.



En las proximidades de Vichadero, Departamento de Rivera, en la zona de Hospital, la Policía apresó un Cessna 210 con matrícula extranjera utilizado para la introducción al país de estupefacientes. Por decisión judicial pasó en uso y custodia en la FAU quien lo dio de alta el 16 de setiembre con matrícula FAU 746, asignándose a la Brigada de Seguridad Terrestre.

24 de setiembre:

Se denomina al Aeropuerto de Paysandú “Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges”



4-8 de noviembre: *III Conferencia Espacial de las Américas, Punta del Este*

La III Conferencia Espacial de las Américas fue co-organizada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial (CIDA-E) de la DINACIA. Constituyó un foro importante donde los representantes de los países americanos tuvieron oportunidad de intercambiar experiencias y coordinar la unión de esfuerzos para llevar a cabo proyectos de interés común en las áreas de Ciencia y Tecnología Espaciales, Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente y Educación y Comunicaciones. Se presentó una exposición espacial en la que participaron países, agencias espaciales y empresas vinculadas al sector. Se emitió por consenso la Declaración de Punta del Este y un Plan de Acción. Posteriormente a su celebración, Uruguay asumió la Secretaría Pro-Tempore de la Conferencia, cargo que detentó hasta la celebración de la IV Conferencia en 2002.

AQ/GVNC

Fuentes consultadas: *Archivo Museo Aeronáutico; Revistas LV ; “Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya”, Primero y segundo tomos, Tte. 1º (Av) (R) Juan Maruri; “Historia de la aviación comercial del Uruguay”, Tomos uno y dos, Juan Maruri; “Primeros aviones a reacción en la FAU”, Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, diciembre 2015.*

General Aviador Cesáreo Leonardo Berisso Pascal

Julio Cavallaro

Nació en Montevideo el 6 de noviembre de 1887 y falleció en la misma ciudad el día 28 de julio de 1971, a los 83 años de edad .

Ingresó a la Escuela Militar en 1907 y egresó en 1911, como Alférez del arma de artillería.

El 17 de marzo de 1913, entre los diez oficiales voluntarios seleccionados para el primer curso de Enseñanza en Aviación que impartiría la Escuela de Aviación Militar en un campo cercano a la localidad de “ Los Cerrillos” se encontraba el Alférez Berisso.

En junio de ese año el gobierno estaba renuente a renovar el contrato con el instructor por unos meses más, hasta que los alumnos rindieran su prueba de suficiencia y pudieran acceder al título de piloto aviador militar. Como forma de demostrar que ya estaban lo suficientemente entrenados para volar solos el Teniente Juan Manuel Boiso Lanza y el Alférez Berisso planean despegar antes del amanecer y volar hasta Montevideo. Para llevar a cabo este vuelo el domingo 22 de junio de 1913, a las cuatro de la mañana, ingresan al hangar, a escondidas de sus superiores, cargan nafta y aceitan algunas partes de sus respectivos aparatos y se disponen a arrancar los motores. Boiso Lanza no logra hacer funcionar el motor de su avión, ante lo cual Berisso decide partir solo. Su aparato es un biplano tipo Farman que en sus superficies de control lleva el nombre de “El Águila”. Siendo noche aún, despega y se dirige hacia “Los Cerrillos” cuando lo envuelve una densa niebla que lo obliga a ganar altura. Entonces, guiándose por un leve reflejo del sol, pone rumbo sureste pensando así llegar a Montevideo. Para esto se basa en su intuición ya que el avión no tiene ningún instrumento. Tras un vuelo de una hora y cuarenta y cinco minutos aterriza en la playa Malvín.

Este hecho establece **EL PRIMER VUELO DE UN URUGUAYO PILOTEANDO UN AVIÓN SOBRE EL TERRITORIO DE NUESTRO PAÍS .**

Ascende a Teniente Segundo el día 21 de julio de 1915, el mismo día que contrae enlace con Ana Isidra Viera Figueroa, familiar del Presidente de la República en ese momento, Dr. Feliciano Viera.

Pocos días después viaja a Argentina donde en el aeródromo de “ El Palomar “ cumple con la instrucción de vuelo, recibiendo el 16 de octubre de 1915 el brevet N° 84 otorgado por el Aero Club Argentino.

En 1916 el nombre de nuestro país es noticia en todo el mundo gracias a Berisso. Argentina organiza una gran carrera aérea entre Buenos Aires y Mendoza, con un trayecto de más o menos 1050 kilómetros. El día 17 de julio de 1916, a las siete de la mañana, Berisso despega en un monoplano Castaibert IV con motor de 80 hp y arriba a “Los Tamarindos”, Mendoza, el día 19 de Julio en la tarde, llegando en primer lugar y por ende ganando la carrera. En segundo lugar, al día siguiente, llega su instructor Pedro Zanni.

El 20 de noviembre de 1916 , se promulga la Ley N° 5.528 de Fundación de la Escuela Militar de Aeronáutica y Berisso es nombrado Instructor de la misma .

El 11 de mayo de 1917 se convierte en **EL ÚNICO URUGUAYO QUE REALIZO UN VUELO EN GLOBO SOLO, INTERNACIONAL.** Se eleva al mediodía en la localidad de Bernal, Argentina, en el globo “Teniente Agneta” tocando tierra sobre las 18 horas en el paraje “Mal abrigo” en el Departamento de San José.

El 11 de julio de 1917 cruza el Río de la Plata con un aeroplano Farman desde “El Palomar”, Buenos Aires, hasta la Escuela de Aviación en Paso Mendoza.

El 10 de julio de 1918 es designado en misión de aprendizaje y perfeccionamiento en los Estados Unidos de América. Allí atiende sucesivamente cursos de aviación, caza, bombardeo y observación y también obtiene el brevet de piloto de globo libre .

El 7 de mayo de 1919 obtiene el brevet N° 264 de “Experto Aviador” otorgado por el Aero Club of America, en representación de la Fédération Aéronautique Internationale, entidad ésta que también le otorga el 4 de junio de 1919 el brevet N° 821 como “Spherical Balloon Pilot”.

En setiembre de 1920 le obsequian un biplano Ansaldo SVA-10 que fuera adquirido mediante una colecta popular que realizó la ciudadanía uruguaya.

En marzo de 1922 es nombrado Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, ocupando ese cargo hasta 1931.

En 1924 redacta el proyecto de “Servicio de la Aeronáutica Militar”.

EN 1927 ELIGE Y PROPONE EL LUGAR DE UBICACIÓN DEL FUTURO AEROPUERTO NACIONAL EN EL PREDIO ADYACENTE A LOS BAÑADOS DE CARRASCO, LO CUAL ES APROBADO POR LOS DEMÁS MIEMBROS DE LA COMISIÓN.

En 1928 redacta un proyecto de 61 páginas titulado “Cómo puede organizarse la Aeronáutica Militar” y en el mismo sugiere una “Dirección de Aviación Civil”.

En 1930 Berisso es el autor de la “Reglamentación de la Navegación Aérea de las aeronaves privadas”, la cual es aprobada por Decreto el 17 de Abril de 1931 donde se establecen las primeras normas para regir la aviación civil, determinación de aeródromos y aeropuertos aduaneros.

El 31 de diciembre de 1935 por la Ley N° 9538 se crea la “Dirección de Aeronáutica Civil” propuesta por Berisso en 1928 .

La actividad aérea de Berisso también es importante, ya que realizó tres raids de largo alcance por América del Sur. El primero en 1925 donde recorrió unos 4.500 kilómetros en 33 horas y cuarenta y tres minutos. Su segundo raid tuvo lugar en 1929 con un proyecto de unir Montevideo con Nueva York en un avión que el mismo diseñó y se construyó en la Escuela de Aviación denominado A.R.M.E. 2 “Montevideo”. Este periplo culminó cerca de la frontera de Colombia con Ecuador, al romperse la bomba de aceite del motor, en un aterrizaje de emergencia en medio de la selva. El tercer raid ocurre en 1935 cuando se festejan cuatrocientos años de la fundación de la ciudad de Lima, la cual sobrevuela la tripulación compuesta por Berisso como piloto y el poeta Edgardo Genta, autor del poema “Al Perú”, impreso en miles de volantes que se lanzan sobre la ciudad de Lima, para luego retornar a Montevideo.

El 23 de noviembre de 1936 se nombra una nueva Comisión para determinar definitivamente el emplazamiento del “Aeródromo Nacional”, decisión que por mayoría ratifica el campo adyacente a los bañados de Carrasco. Esta Comisión se extiende en su funcionamiento y el 14 de octubre de 1938 ingresan a la misma el Coronel Berisso, Inspector del Arma de Aeronáutica, y el Coronel Esteban Cristi quienes sustituyen al Cnel. Rogelio Otero y al Tte. Cnel. Glauco Larre Borges que pasan a retiro. Esta Comisión se reorganiza y amplía en 1939 bajo la presidencia del General y Arquitecto Alfredo R. Campos y, en junio de 1942, aprueban el “Código de Legislación Aeronáutica”.

El 19 de setiembre de 1944, con el grado de General, pilotea un avión PT-19 acompañado por el Alférez Asimilado Alcides Luzuriaga y establece EL PRIMER ATERRIZAJE DE UNA AERONAVE EN EL PREDIO DEL HOY AEROPUERTO INTERNACIONAL “GENERAL CESÁREO L. BERISSO”, Carrasco, Uruguay.

El 19 de setiembre de 1946 es nombrado Director General de Aeronáutica Militar (la Fuerza Aérea Uruguaya nace en 1953).

El 21 de noviembre de 1947 pasa a situación de retiro .

En 1951 es designado como Primer Presidente de PLUNA ente autónomo.

El 10 de agosto de 1951 es declarado PRECURSOR DE LA AVIACIÓN DE ARGENTINA por el Aero Club Argentino.

El 19 de marzo de 1968, por Resolución del Poder Ejecutivo N.º 41394, lo declaran PRECURSOR DE LA AVIACIÓN URUGUAYA.

El 21 de enero de 1971, mediante la Ley N° 18.559 de la Nación Argentina, se le declara PRECURSOR DE LA AVIACIÓN ARGENTINA.

El 14 de diciembre de 1994, por la Ley N° 16.677, se designa con su nombre a nuestro principal aeropuerto. Ley votada por unanimidad, sin abstenciones ni votos en contra.

Cesáreo L. Berisso como inventor _____

Gustavo V. Necco Carlomagno

La larga, activa y proficua carrera aeronáutica de Cesáreo L. Berisso ha sido descrita en este número, y en varios anteriores, de la Gaceta.

En esta nota nos referiremos a una faceta poco conocida de Berisso, la de inventor. Plasmó su creatividad registrando dos invenciones: una en 1929-30 y otra en 1932.

La primera es un “velocímetro óptico regulador del tránsito municipal” solicitando al Ministro de Industrias del Uruguay “privilegio de invención” en diciembre de 1929 y su registro al Comisario de Patentes argentino en Buenos Aires el 28 de abril de 1930.

Este aparato, según Berisso, estaría “*destinado para verificar la velocidad de los vehículos en la vía pública, lo que facilitará a las autoridades pertinentes el control del cumplimiento de la ordenanzas municipales sobre las velocidades de los vehículos*”. Está “*constituido por varios cuerpos concéntricos – cada uno de color distinto- los que por medio de un mecanismo, movido mecánica o eléctricamente, son presentados a la vista con el color correspondiente a la velocidad que marche el vehículo*”. Los cuerpos están iluminados, por lo que pueden verse tanto de día como de noche.

Berisso incluye planos detallados describiendo las características del aparato. Opina que “*... el color , que puede verlo tanto el personal encargado de la vigilancia del tránsito municipal, como cualquier otra persona que esté próxima al sitio en que circule el vehículo, denuncia la velocidad de éste en el instante de la observación y permite una constatación irrefutable de esa velocidad, no lograda hasta el presente por ningún otro aparato. Ello pone término a la dificultad de la verificación de la velocidad de los vehículos, así como a las continuas discusiones que se originan entre los encargados de la vigilancia del tránsito municipal y los conductores, siempre dispuestos a eludir toda responsabilidad, aprovechando especialmente el pretexto de que el agente de tránsito no dispone de ningún modo práctico para determinar la velocidad de los vehículos*”.

No dudamos que, si se hubiera usado en la época, el invento de Berisso - como él mismo expresa - hubiera podido evitar discusiones estériles y reducir los accidentes de tránsito. Hoy en día las técnicas de radar disponibles, mucho más precisas, lo han vuelto obsoleto.

La segunda invención se refiere a un gasificador registrado en la Oficina de Patentes uruguaya como “Gasificador Berisso” el 21 de julio de 1932, Privilegio N° 2712.

Según la memoria descriptiva *“Este dispositivo está destinado para gasificar el fuel oil, el gas oil y el alcohol, antes de su admisión en el motor; de manera que el combustible llegue al motor en forma de gas, única manera como se pueden emplear estos combustibles en todos los motores de combustión actuales, sin ninguna modificación en el motor ni en el carburador; pues solo se obra sobre el combustible, punto esencial de mi invento”*.

El gasificador consta de los siguientes elementos: una serie de tubos de cobre en espiral que *“colocados en el interior del caño de escape, aprovechando la alta temperatura de éste, gasifican el combustible: fuel oil, gas oil y alcohol, antes de su admisión en el motor”*, *“De un refrigerador ... para disminuir la temperatura del gas, antes de la admisión en el motor; para mejorar su rendimiento”*; *“De un recubrimiento, aislador del calor; para el caño de escape, a fin de conservar el calor durante un tiempo mayor, después de parado el motor; a fin de facilitar su nueva puesta en marcha con gas solamente”*; *“De un pequeño depósito de gas, intercalado después del refrigerador; para facilitar las aceleraciones del motor”*. En cuanto a su puesta en marcha *“... para hacer funcionar este dispositivo y para cuyo funcionamiento se emplea el calor del caño de escape, es necesario poner en marcha el motor con nafta durante uno o dos minutos, la llave combinada que se había puesto en la indicación nafta, se hace girar hasta la indicación gas, y el motor continúa funcionando, con el gas del combustible empleado, exactamente como si fuera con nafta”*.

También fue registrado en Bélgica con el título *“Dispositif gazéificateur de combustibles liquides lourds ou autres por l'alimentation des moteurs à explosion”* el 31 de mayo de 1932 y, con el mismo título, en Francia el 1° de agosto de 1932, Brevet d'Invention N° 734.482.

No tenemos información sobre algún uso posterior de este dispositivo.

Agradecimiento:

A la Dra. Ana Ma. Berisso, nieta del pionero, por su amabilidad en facilitarnos los documentos que forman la base de esta corta nota.

El Museo Aeronáutico en el Día del Patrimonio 2021

Durante el fin de semana del sábado 2 y domingo 3 de octubre se celebró el tradicional Día del Patrimonio con el lema “*Las ideas cambian al mundo*”, homenajeando al escritor y pensador José Enrique Rodó, a 150 años de su nacimiento.

Con un tiempo soleado y agradable el Museo tuvo en esos dos días una cifra récord de visitantes: ¡Alrededor de 26000! Un éxito de público que colmó de satisfacción a autoridades y aficionados colaboradores de la institución.



Simulador de vuelo y bombardero



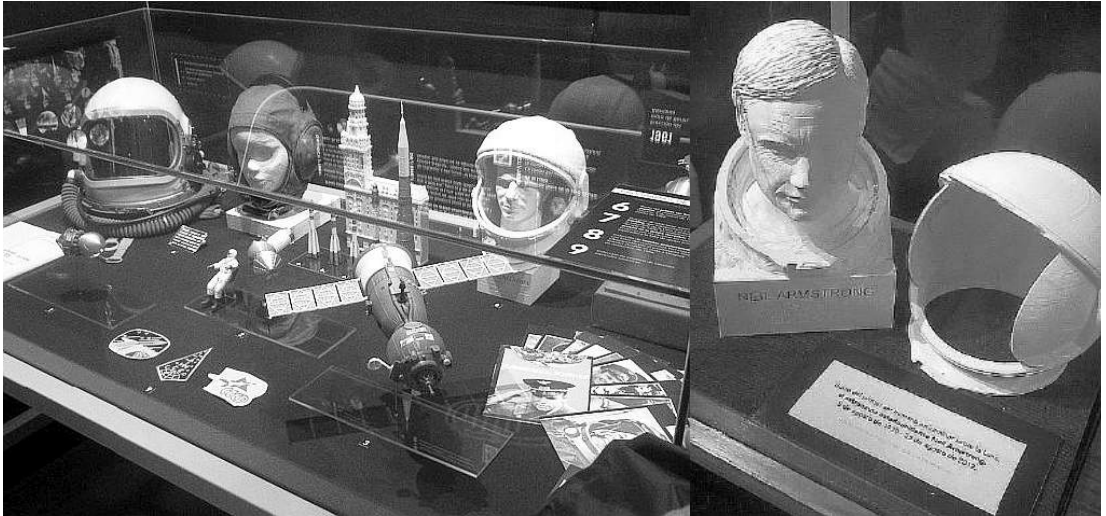
N.A. B-25H “Charrúa”

Los visitantes pudieron apreciar las exhibiciones tradicionales en el Hangar Azul y en las salas de aviación civil y militar, además de variadas muestras de motos y autos clásicos, juegos y atracciones para toda la familia y la presencia del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Técnica de Aeronáutica, de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico - AAMA y de la Asociación de Cohetería Experimental y Modelista del Uruguay - ACEMU. En el Hangar Azul fueron muy populares los simuladores de vuelo y el B-25 “Charrúa”, al que el público podía ingresar, luego de largas colas de espera.

Hubo varias novedades que completaron exitosamente la oferta tradicional:

- La nueva Sala Espacial, “De la Tierra a las estrellas”, que fuera inaugurada unos días antes por el Cdte. en Jefe de la FAU, Gral. del Aire Luis de León., dentro de las actividades previas a la Semana Mundial del Espacio.

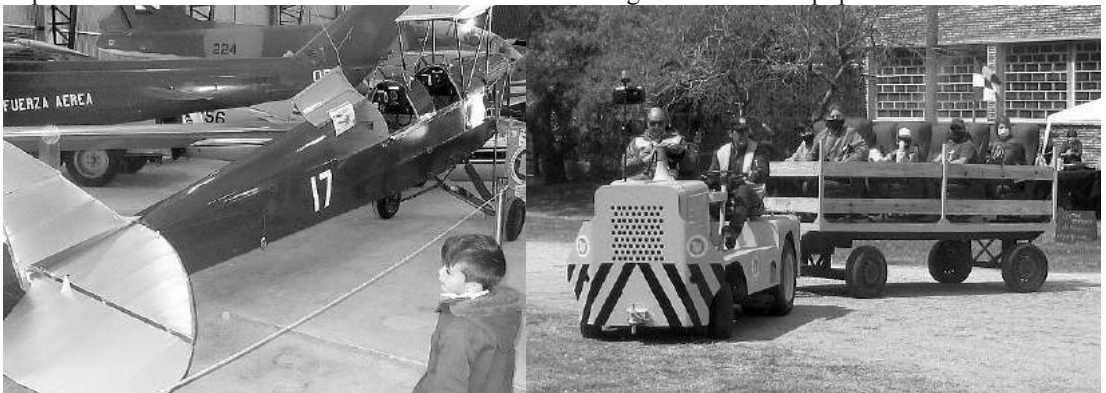
Esta sala, acorde a la temática espacial, exhibe afiches muy detallados con líneas de tiempo describiendo el avance de la actividad espacial, videos, piezas históricas y vitrinas con maquetas de cohetes y naves espaciales. Para montar esta Sala el Museo contó con el apoyo de la Asociación de Cohetería Experimental y Modelista del Uruguay (ACEMU) y del grupo FabLab que produjo, bajo la dirección del Arq. Marcelo Payssé de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, una gran cantidad de maquetas de cohetes, espacio-naves, bustos y edificios impresos en 3D, de muy vistoso efecto.



Vitrina sobre cohetaría soviética que incluye una maqueta 3D de la nave espacial “Soyuz”. A la derecha busto y casco en impresión 3D del astronauta estadounidense Neil Armstrong, el primer hombre que pisó la luna.

Entre las piezas exhibidas se destaca una reproducción de la huella de Neil Armstrong en la Luna y una pequeña roca lunar junto a una bandera uruguaya que fue transportada a la Luna en la misión Apolo 11, en julio de 1969.

- Los voluntarios de la AAMA (“Ratones de Hangar”), además de su tradicional stand de ventas, exhibieron el fuselaje del DH.82 “Tiger Moth”, restaurado con los colores con que volaba en la Aviación Militar, y un atractivo tractor Northwestern de los años sesenta, utilizado como remolque en el aeropuerto, impecablemente restaurado con el color amarillo cromo reglamentario en equipos móviles.



Fuselaje restaurado del Tiger Moth “17” y tractor AAMA en su recorrido de visita

A este tractor “AAMA”, en perfecto funcionamiento, se le adosó un tráiler con ocho asientos, organizándose paseos guiados y comentados a las instalaciones del Museo y a las aeronaves estacionadas en la Base (entre las que se encontraban dos del cuerpo aéreo de la Policía Nacional). Fue tan popular que al final del día se encontraban malhumorados visitantes que no pudieron realizar el paseo por cierre.

- El Vickers Viscount CX-BJA de PLUNA, apodado “La Bruja”, fue salvado hace unos años de ser rematado por acciones de la Academia y de la AAMA con las autoridades aeronáuticas (ver Gaceta de la Aviación N° 43, 2017, pág. 53) y está siendo reparado actualmente por el colectivo “Memorias de PLUNA”. En una primera etapa han restaurado, impecablemente, su interior destinando un sector de la cabina de pasajeros a imitar el avión tal como cuando estaba operativo, y otro sector a una exposición de objetos de PLUNA de todas las épocas.



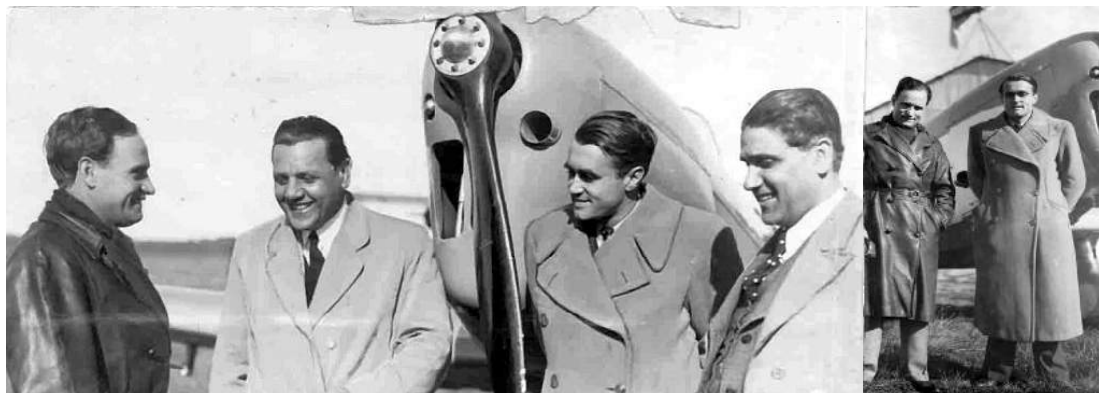
Muestra en el interior del CX-BJA y la larga cola de espera para visitarlo

La agrupación “Memorias de PLUNA” está compuesta por un grupo de una docena de voluntarios, con un activo y joven presidente, que han creado sitios en redes sociales que cuentan con un total de más de cinco mil seguidores. También han obtenido la colaboración desinteresada de grupos privados para el lavado y limpieza del exterior y la renovación de los asientos. Han recuperado, varios elementos de la aeronave, gracias a los aportes de sus seguidores y han contado también con la colaboración de la asociación ACEMU en algunos aspectos de la restauración. En coordinación con el Museo Aeronáutico programaron una visita libre al avión durante el fin de semana patrimonial que fue una verdadera atracción.

Estas jornadas han evidenciado un real avance y progreso del Museo Aeronáutico gracias a las iniciativas de sus autoridades, respaldadas por colaboraciones de distintas asociaciones que agrupan entusiastas y activos voluntarios. Con este espíritu cooperativo no dudamos que el próximo Patrimonio mostrará un Museo aún mejor.

Aviadores pioneros franceses en el aeródromo de Melilla – Adendum

En la Gaceta de la Aviación N° 42, diciembre de 2016, se reseñaron algunos aviadores franceses destacados que visitaron el aeródromo de Melilla. Reviendo el archivo fotográfico digital de la Biblioteca Nacional identificamos que, en misión del Ministerio del aire de Francia de confraternidad, hacia fines de mayo de 1936 aterrizaron en Melilla dos aviadores franceses de renombre mundial: André Bailly y Jean A. Réginensi. Llegaron en un avión biplaza ligero, monomotor de ala baja, Caudron Aiglon, con motor Caudron-Renault de 100 HP.



Melilla, junio 1936. Imagen izquierda: Bailly, Cnel. Tydeo Larre Borges, Réginensi y el presidente de la Escuela Civil, Dr. Rodríguez López. Imagen derecha: Bailly junto a Réginensi.



De izquierda a derecha : el Director de Aeronáutica Civil Ing. Felipe Márquez; el presidente de la Escuela Civil Dr. Rodríguez López; el Cónsul de Francia M. Domestici; los aviadores Réginensi y Bailly y en el extremo derecho el Ministro de Francia M. Francois Gentile.

Bailly y Réginensi adquirieron fama mundial al realizar, en marzo-abril 1929, un rally conectando París con Saigón (Indochina francesa en la época) volando un monomotor cuadriplaza de ala alta Farman 190 de serie, al que le agregaron tanques suplementarios. Acompañados por el mecánico Marsot recorrieron 12200 kilómetros en diez días con las siguientes etapas: Padua, Belgrado, Constantinopla, Alepo, Bagdad, Bandar-Abbas, Karachi, Allahabad, Akyab y Bangkok. Mejoraron en casi un día el récord de Léon Challe, con su mecánico Rapin, sobre el mismo trayecto efectuado en octubre de 1927 con un Potez 25.



Imagen superior: Marsot, Réginensi y Bailly

Imagen inferior: El Farman 190 F-AIYM París/Saigón a su regreso en Le Bourget

Al año siguiente, en julio 1930, Bailly y Réginensi participan exitosamente en el rally internacional de Auvergne. En octubre 1933 establecen tres records mundiales de velocidad (sobre 100 km, 500 km y 1000 km) con un monoplano biplaza de ala baja Farman F.239.

Gustavo V. Necco Carlomagno

Referencias

- “Aviadores pioneros franceses en el aeródromo de Melilla”, *Gustavo V. Necco Carlomagno, Gaceta de la Aviación N° 42, diciembre de 2016, pp. 33-36.*

- “F.190 n° 7, n/c 7117, AIR 2-1242 F-AIYM”
http://www.crezan.net/pag_f190/190_07.html

- *Video de la visita de Bailly y Réginensi a Le Bourget el 1 de enero 1931*
<https://www.ina.fr/video/AFE00001131>

- *Archivo digital Biblioteca Nacional – imagen ABN 8650*

Pérdida del helicóptero Bell 212 FAU 030 _____

En el año 1980, la Fuerza Aérea Uruguaya adquirió dos helicópteros Bell 212 “Twin Huey” que arribaron a nuestro país el 14 de enero de 1981, luego de 85 horas de vuelo por la ruta del Atlántico, tripuladas por pilotos uruguayos. Este helicóptero biturbina de mediano porte es de óptima aplicación en misiones de búsqueda y rescate, como así también en el transporte de carga y pasajeros. En la década del 2000 la Fuerza Aérea Uruguaya incorporó otras dos unidades más de este tipo.



El jueves 25 de marzo el “Twin Huey” FAU 030 (uno de los dos primeros que llegaron en 1981) transportaba vacunas contra el COVID-19 desde Carrasco a Rocha, cuando sufrió un desperfecto técnico que obligó al piloto a efectuar una maniobra de emergencia, incendiándose tras un aterrizaje forzoso.

El vuelo se realizaba en condiciones meteorológicas marginales y con la tripulación utilizando visores nocturnos.

El siniestro provocó la pérdida total tanto de la aeronave como de las vacunas, pero afortunadamente no causó víctimas en la tripulación. La investigación oficial concluyó que el accidente se produjo por “una falla en la transmisión de potencia que mantiene al helicóptero volando” y que si bien “hay cuatro hipótesis de la falla”, “todas” giran en torno a un error en el proceso de mantenimiento de la aeronave.



A la izquierda con el esquema UN en Carrasco (enero 2003) y, derecha, en el combate al incendio del balneario Las Vegas, Canelones (diciembre 2017)

El FAU 030 operaba en el Escuadrón Aéreo N° 5 de la Brigada Aérea I (Carrasco) y se destacó por tener un rica historia en la FAU.



El FAU 030 y sus dos esquemas antárticos (Imagen derecha : ATP Daniel Barrios)

Recordemos el heroico salvamento nocturno de cinco personas de la azotea del edificio central de la empresa estatal de UTE (Usinas y Transmisiones del Estado), Palacio de la Luz, durante el incendio ocurrido en el año 1993 y, más adelante, su despliegue en Etiopía y la República Democrática del Congo bajo la bandera de las Naciones Unidas, misiones en la Antártida y también en la extinción de incendios. La pérdida del 030 dejó a la FAU sin unidades operativas de este tipo, ya que el 031 se encuentra en mantenimiento mayor y las otras dos unidades restantes están desplegadas en el Congo.



En Carrasco el 17 de marzo 2021, 108° aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya, la semana previa al accidente (Imagen: A. Bilhoto)

Se perdió una noble aeronave que quedará en el recuerdo por su larga y fructífera trayectoria.

(Imágenes: Foro “Ratones de Hangar”)

Donación de un Lockheed T-33 para una plaza pública de Durazno

Con motivo de la conmemoración de los 200 años de la ciudad de Durazno, dado el importante vínculo de la aeronáutica militar con la sociedad duraznense (la Brigada Aérea II se instaló allí hace ochenta años - el 10 de julio de 1940 – y la base lleva el nombre del primer duraznense caído en servicio aéreo, el Tte. 2° Mario Walter Parallada) la Fuerza Aérea Uruguaya destinó una aeronave Lockheed T-33A a una plaza de la aviación que se construirá próximamente en la capital departamental.



(Imagen: RRPP FAU)

La iniciativa fue presentada por el edil duraznense Guillermo Gurbindo. El viernes 8 de octubre se desarrolló una ceremonia de entrega en las instalaciones de la Brigada Aérea II, en la que estuvo presente el Intendente de Durazno, Lic. Carmelo Vidalín, acompañado por el Secretario General, Domingo Rielli, y con la participación del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Gral. del Aire Luis De León, del comandante del Comando Aéreo de Operaciones, Brig. Gral. (Av.) Alejandro Vilche, del comandante de la Brigada Aérea II, Cnel. (Av.) Pedro Cardeillac, del presidente de la Junta Departamental y de los ediles Sebastián Charlo y Guillermo Gurbindo.

Esta aeronave fue una de las primeras cuatro que llegaron a la Base Aérea N° 1, el 23 de octubre de 1956, a través del programa MAP (Mutual Assistance Program) dentro del Mutual Defense Assistance Act. Con ella, aún con insignias de la USAF TR-442, el 9 de noviembre de 1956, luego de recibir instrucción por oficiales norteamericanos hizo su primer vuelo en reactores el May. Carlos Mercader, Jefe del Grupo de Aviación No.2 (Caza). Fue re-matriculada 202 y se exhibe con el esquema en que volaba el May. Mercader.

Los Amigos del Museo en la revista FlyPast

En el número del pasado mes de junio de la revista británica *FlyPast*, en su 40º aniversario, se describen las actividades de los voluntarios de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA), comúnmente conocidos como “Ratones de Hangar”.



Un merecido reconocimiento internacional. Reproducimos versiones en castellano de algunos párrafos de esta nota, que destacan la continua y proficua labor de este entusiasta grupo:

Fundados en 2005, los Ratones de Hangar no solo trabajan sobre las aeronaves, sino que también asesoran sobre la precisión histórica y preservan el material conservado en los archivos, en coordinación con la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU). En palabras de su vicepresidente, Ricardo Varela: “Nuestro objetivo es divulgar, discutir y preservar el material histórico aeronáutico uruguayo e internacional que tenemos”.

La AAMA está formada por voluntarios de diferentes edades y antecedentes, como explica Varela: “Tenemos médicos, abogados, pilotos militares retirados, técnicos aeronáuticos, conductores de autobuses, ingenieros, estudiantes universitarios, publicistas y meteorólogos. Todos aportan lo mejor al grupo, y pueden ser habilidades manuales o intelectuales. Así contamos con especialistas en la historia aeronáutica de nuestro país, constructores de maquetas, carpinteros, soldadores, pintores y restauradores. No importa de dónde vengan, todos los ‘Ratones’ están unidos en su pasión por la aviación y la historia”.

Avión pionero uruguayo



Escofet II, agosto 1910



Segundo aeroplano diseñado y construido en el Uruguay por Enrique Martínez Velazco y los hermanos Escofet (Armando y Rodolfo). Ensayado el 26 de agosto de 1910 por Enrique Martínez, en un campo situado en Camino Carrasco y Cambay, al desprenderse la bobina del motor el avión se accidentó, hiriendo al piloto.

Nuevos Hércules KC-130H para la FAU



El 19 y 20 de diciembre 2020 la Fuerza Aérea Uruguaya recibió dos aeronaves KC-130H Hércules adquiridas al Ejército del Aire español. En la imagen el FAU 595 (vía Julio Cavallaro).